

Regeringens proposition till riksdagen om godkännande av 2002 års protokoll till 1974 års Atenkonvention om befordran till sjöss av passagerare och deras resgods och med förslag till lag om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i protokollet samt till lagar om ändring av sjölagen och lagen om paketresor

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I denna proposition föreslås det att riksdagen godkänner 2002 års protokoll till 1974 års Atenkonvention om befordran till sjöss av passagerare och deras resgods till den del det hör till Finlands behörighet. I denna så kallade 2002 års Atenkonvention bestäms det bland annat om de transportdokument för passagerare, resgods och gods som behövs vid internationella sjötransporter, om transportörens ansvar och försäkringsplikt och om behörig domstol. Konventionen gäller internationella transporter till sjöss. Samtidigt föreslås att det stiftas en lag om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i protokollet och att sjölagen och lagen om paketresor ändras.

Konventionen är ett blandat avtal och merparten av bestämmelserna hör till Europeiska unionens exklusiva behörighet. Europeiska unionen anslöt sig till konventionen i december 2011. Riksdagen godkänner konventionen bara till den del bestämmelserna hör till Finlands behörighet. De lagförslag som ingår i denna proposition gäller genomförandet av de bestämmelser i konventionen som hör till medlemsstaternas nationella behörighet.

Genom bestämmelserna i konventionen höjs transportörens ansvar för skador som orsakas passagerare, föreskrivs om obligatorisk försäkring för transportören, vilken också ska inbegripa krigsförsäkring, och om skadelidandes rätt att föra talan direkt mot försäkringsgivaren. I Europeiska unionen har största delen av de materiella bestämmelserna i konventionen tagits in i Europaparlamentets och rådets förordning om transportörens skadeståndsansvar i samband med olyckor vid passagerarbefordran till sjöss, den så kallade Atenförordningen. Atenförordningen innehåller dessutom bestämmelser om ersättning för rörelsehjälpmedel, om förskottsutbetalning och om information till passagerare. Atenförordningen tillämpas på internationella transporter till sjöss och på inrikes sjötransport ombord på fartyg av klass A och B i enlighet med rådets direktiv om säkerhetsbestämmelser och säkerhetsnormer för passagerarfartyg. Dessutom får medlemsstaterna besluta att tillämpa förordningen på all inrikes sjötransport, också på transport som sker med fartyg av klass C och D i det nämnda direktivet. Direktivet delar in fartygen in i klasserna A, B, C och D beroende på det fartområde de trafikerar. Den godtagbara signifikanta våghöjden är lägst i klass D och avståndet till en skyddad plats och till strandlinjen kortast. Den godtagbara våghöjden och avstånden växer vid övergång mot klass A. Atenförordningen har tillämpats sedan den 31 december 2012.

I Finland föreskrivs det om ansvar i samband med befordran av passagerare och resgods i sjölagen. Lagstiftningen grundar sig i hög grad på 1974 års Atenkonvention och i fråga om beloppen för transportörens ansvarsbegränsning på protokollet från 1990, även om Finland varken är part i konventionen eller protokollet. Eftersom Atenförordningen är direkt tillämplig rätt i Finland måste sjölagen ändras till den del den strider mot Atenförordningen.

Den nuvarande sjölagen omfattar såväl internationell som nationell transport till sjöss. I propositionen föreslås det därför att bestämmelserna i Atenförordningen också ska tillämpas på inrikes passagerartransport, inbegripet inrikes sjötransport med fartyg av klass C och D samt fartyg av klass I, II och III. Med tanke på passagerarnas rättsskydd finns det grundad anledning att även framöver föreskriva om enhetligt transportörsansvar, oberoende om transporten gäller sjöfart på inre vattenvägar eller till sjöss. Enligt propositionen ska bestämmelserna om

RP 271/2016 rd

obligatorisk försäkring utsträckas till att omfatta såväl sjöfart på inre vattenvägar som till sjöss med fartyg av klass C och D och fartyg av klass I, II och III. För dessa fartyg krävs det enligt förslaget dock inte någon krigsförsäkring.

I propositionen föreslås också att beloppet för rätten till allmän ansvarsbegränsning enligt sjölagen ska höjas för skador som orsakas passagerare på fartyg i motsvarighet till den obligatoriska försäkringens belopp enligt Atenförordningen, på samma sätt som Sverige.

I den föreslagna ändringen av sjölagen beaktas utöver Atenförordningen och konventionen också Europaparlamentets och rådets förordning om passagerares rättigheter vid resor till sjöss och på inre vattenvägar. I förordningen i fråga föreskrivs det om en lägsta skyddsnivå för passageraren. Enligt förslaget upphävs de bestämmelser i sjölagen som strider mot den förordningen. I förslaget till ändring av sjölagen beaktas ytterligare den så kallade Rom I-förordningen med stöd av vilken det avgörs vilken stats lag som är tillämplig när det finns anknytning till flera stater.

I sjölagen upphävs enligt förslaget också vissa föråldrade bestämmelser och på detta sätt genomförs regeringsprogrammets mål att göra regleringen smidigare och avveckla onödig reglering.

2002 års Atenkonvention trädde i kraft internationellt den 23 april 2014. För Finlands del träder konventionen i kraft tre månader efter att godkännandeinstrumentet har deponerats. De lagförslag som ingår i propositionen avses träda i kraft samtidigt som konventionen träder i kraft för Finlands del vid en tidpunkt som bestäms genom förordning av statsrådet.

INNEHÅLL

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL.....	1
INNEHÅLL	3
ALLMÄN MOTIVERING	5
1 INLEDNING.....	5
2 NULÄGE	6
2.1 Nationell lagstiftning	6
2.1.1 Transportörens ansvar i samband med befordran av passagerare och resgods	6
2.1.2 Redarens försäkringar och allmänna rätt till ansvarsbegränsning.....	7
2.2 Den internationella utvecklingen och lagstiftningen i Europeiska unionen.....	8
2.2.1 2002 års Atenkonvention.....	8
2.2.2 Atenförordningen	9
2.2.3 Förordningen om passagerares rättigheter	11
2.2.4 Rom I-förordningen.....	12
2.3 Bedömning av nuläget	13
3 MÅLSÄTTNING OCH DE VIKTIGASTE FÖRSLAGEN	14
3.1 Målsättning	14
3.2 De viktigaste förslagen.....	14
4 PROPOSITIONENS KONSEKVENSER	16
4.1 Passagerarnas rättigheter stärks	16
4.2 Ekonomiska konsekvenser.....	17
4.3 Konsekvenser för myndigheternas verksamhet	18
5 BEREDNINGEN AV PROPOSITIONEN	18
5.1 Förhandlingarna om 2002 års Atenkonvention.....	18
5.2 Ärendets beredning i Europeiska unionens råd.....	18
5.3 Den nationella beredningen	19
DETALJMOTIVERING	21
1 INNEHÅLLET I 2002 ÅRS ATENKONVENTION OCH KONVENTIONENS FÖRHÅLLANDE TILL LAGSTIFTNINGEN I FINLAND	21
2 LAGFÖRSLAG	31
2.1 Lag om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i 2002 års protokoll till 1974 års Atenkonvention om befordran till sjöss av passagerare och deras resgods	31
2.2 Sjölagen.....	31
7 kap. Allmänna stadganden om ansvar	31
8 kap. Skada genom fartygs sammanstötning	31
9 kap. Allmänna stadganden om ansvarsbegränsning.....	31
15 kap. Befordran av passagerare och resgods.....	32
19 kap. Preskription av fordringar.....	42
20 kap. Straffstadganden	42
21 kap. Laga domstol och rättegång i sjörättsmål	43
22 kap. Verkställighet	44
2.3 Lagen om paketresor.....	45
3 IKRAFTTRÄDANDE	45
4 BEHOVET AV RIKSDAGENS SAMTYCKE SAMT BEHANDLINGSORDNING ..	46
4.1 Behovet av riksdagens samtycke	46
4.2 Behandlingsordning	48
LAGFÖRSLAG	49

RP 271/2016 rd

1. Lag om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i 2002 års protokoll till 1974 års Atenkonvention om befordran till sjöss av passagerare och deras resgods	49
2. Lag om ändring av sjölagen	50
3. Lag om ändring av 24 § i lagen om paketresor	59
FÖRDRAGSTEXT.....	60
FÖRDRAGSTEXT.....	87
PARALLELTEXT	119
2. Lag om ändring av sjölagen	119
3. Lag om ändring av 24 § i lagen om paketresor	134

ALLMÄN MOTIVERING

1 Inledning

Transportörens ansvar för skador som orsakats passagerare och resgods i internationell sjöfart regleras i internationella överenskommelser. Ändringarna till Atenkonventionen om befordran till sjöss av passagerare och deras resgods från 1974, nedan *1974 års Atenkonvention*, har beretts av internationella sjöfartsorganisationen IMO (International Maritime Organisation).

Inom ramen för den gemensamma trafikpolitiken har Europeiska unionen för sin del genomfört många åtgärder för att förbättra säkerheten och passagerarnas rättigheter på olika trafiksektorer. Till dessa åtgärder hör inom området för sjöfarten Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 392/2009 om transportörens skadeståndsansvar i samband med olyckor vid passagerarbefordran till sjöss, nedan kallad *Atenförordningen*, samt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1177/2010 om passagerares rättigheter vid resor till sjöss och på inre vattenvägar och om ändring av förordning (EG) nr 2006/2004, nedan *förordningen om sjöpassagerares rättigheter*.

Atenförordningen föreskriver om transportörens ansvar under sjötransport för personskadorna och skador på resgods som orsakas passagerare. Europeiska unionen har tidigare antagit ansvarsreglering som motsvarar Atenförordningen beträffande andra trafikformer. Genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 889/2002 om ändring av rådets förordning (EG) nr 2027/97 om lufttrafikföretags skadeståndsansvar vid olyckor genomfördes för lufttrafikföretagens del bestämmelserna i Montrealkonventionen om lufttransporter av passagerare och deras resgods och samtidigt utvidgades tillämpningsområdet för konventionens bestämmelser till att omfatta medlemsstaternas nationella lufttransporter. På motsvarande sätt har inom järnvägssektorn antagits Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1371/2007 om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer som grundar sig på fördraget om internationell järnvägstrafik (Cotif), nedan *järnvägsansvarsförordningen*, där det bland annat föreskrivs om järnvägsföretagens ansvar för person- och dröjsmålsskador och skador på resgods som orsakas passagerare. För busstrafikens del föreskrivs det om skadeståndsansvaret i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 181/2011 om passagerares rättigheter vid busstransport.

Genom förordningen om sjöpassagerares rättigheter föreskrivs det om en lägsta skyddsnivå för den svagare parten, dvs. passageraren, i transportavtal som gäller resor till sjöss och på inre vattenvägar. Förordningen innehåller bestämmelser som tryggar rättigheterna för personer med nedsatt rörlighet, bestämmelser om transportörens skyldigheter och om standardersättningar till passagerare vid förseningar och annulleringar. Det har tidigare i Europeiska unionen föreskrivits om motsvarande standardersättningar och rättigheter för personer med nedsatt rörlighet när det gäller järnvägsföretag genom järnvägsansvarsförordningen och när det gäller busstrafiken genom den nämnda förordningen om passagerares rättigheter vid busstransport. Bestämmelser om standardersättningar inom flygtrafiken finns för sin del i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 261/2004 om fastställande av gemensamma regler om kompensation och assistans till passagerare vid nekad ombordstigning och inställda eller kraftigt försenade flygningar.

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 593/2008 om tillämplig lag för avtalsförpliktelser, nedan *Rom I-förordningen*, gäller också transportavtal. Om ett avtal mellan en sjöpassagerare och ett trafikföretag har kopplingar till flera stater avgörs det med stöd av Rom I-förordningen vilken lag som är tillämplig.

I Finland föreskrivs det om bortfraktarens ansvar för personskada och dröjsmål och för skada på resgods som orsakas sjöpassagerare i 15 kap. i sjölagen (674/1994). Sjölagens 15 kap. bereddes i tiderna i samarbete med de övriga nordiska länderna och kapitlets bestämmelser är överensstämmande i de nordiska länderna. Den största skillnaden mellan Atenförordningen och de nordiska ländernas sjölagar är att Atenförordningen inte omfattar skada som orsakas passagerare på grund av förseningar. I förordningen om sjöpassagerares rättigheter finns det bestämmelser om standardkompensation för förseningar. Även framöver är det dock meningen att det ska föreskrivas om förseningsskador i 15 kap. i sjölagen till den del det behövs utöver förordningen om sjöpassagerares rättigheter. Enligt denna proposition ska de bestämmelser i sjölagen upphävas som strider mot Atenförordningen och förordningen om sjöpassagerares rättigheter.

2 Nuläge

2.1 Nationell lagstiftning

2.1.1 Transportörens ansvar i samband med befordran av passagerare och resgods

Även om Finland inte är part i 1974 års Atenkonvention grundar sig gällande lagstiftning i Finland i stor utsträckning på konventionen och dess protokoll från 1990. Bestämmelser om befordran av passagerare och resgods finns i 15 kap. i sjölagen. Bestämmelserna i sjölagen och dess 15 kap. är i stora drag likalydande i de nordiska länderna.

Bestämmelserna i 15 kap. i sjölagen tillämpas på befordran där bortfraktaren genom avtal, yrkesmässigt eller mot ersättning, åtar sig att med fartyg befordra passagerare och resgods. Med passagerare avses den som befordras eller ska befordras med fartyg enligt avtal om passagerarbefordran samt den som med bortfraktarens samtycke medföljer fordon eller levande djur som befordras enligt avtal om godsbefordran. Med resgods avses varje föremål, inbegripet fordon, som befordras för passagerares räkning, under förutsättning att befordringen inte sker enligt certeparti, konossement eller annat dokument som brukar användas vid godsbefordran.

Enligt sjölagen är bortfraktaren ansvarig för personskada som drabbar en passagerare på grund av en händelse under resan, om skadan har orsakats genom fel eller försummelse av bortfraktaren eller någon som han svarar för. Detsamma gäller skada på grund av att passageraren försenas, även om förseningen inte beror på en händelse under resan. Bortfraktaren är också ansvarig för skada till följd av att resgods går förlorat eller skadas på grund av en händelse under resan, om skadan har orsakats genom fel eller försummelse av honom eller någon som han svarar för. Detsamma gäller skada till följd av att resgods försenas, även om förseningen inte beror på en händelse under resan. Med försening jämställs dröjsmål med utlämning av resgodset på bestämmelseorten. Bortfraktaren är inte skyldig att ersätta pengar, värdepapper, konstföremål eller annat särskilt dyrbart resgods, om han inte har tagit emot egendomen för förvaring.

Har passageraren medverkat till skadan, kan skadeståndet jämkas enligt vad som föreskrivs i skadeståndslagen. För att gå fri från ansvarighet måste bortfraktaren visa att skadan inte har orsakats genom fel eller försummelse av honom eller någon som han svarar för, med andra ord är bortfraktarens ansvar vållandeansvar med omvänd bevisbörda. I fråga om personskada och förlust av eller skada på handresgods gäller detta endast om skadan har inträffat vid eller i samband med förlisning, sammanstötning, strandning, explosion eller brand eller har uppkommit till följd av fel i fartyget. I praktiken har denna reglering rätt långt haft samma effekt som det strikta skadeståndsansvaret i samband med sjöolyckor enligt så kallade 2002 års Atenkonvention.

RP 271/2016 rd

Enligt 15 kap. 15 § i sjölagen är bortfraktarens ansvar för varje passagerare begränsat till 175 000 särskilda dragningsrätter (SDR) vid personskada och till 4 150 SDR för dröjsmål vid befordran. Särskild dragningsrätt är en beräkningsenhet som definieras av Internationella Valutafonden. En SDR motsvarade 1,28 euro enligt kursen den 23 december 2016. Bortfraktaren kan skriftligen åta sig ett ansvar till ett högre belopp än vad som föreskrivs i 15 §. Bortfraktaren har inte rätt att åberopa bestämmelserna om begränsning av ansvarigheten eller avdrag för självrisk, om det visas att han själv har orsakat skadan uppsåtligt eller av grov vårdslöshet och med insikt att en sådan skada sannolikt skulle uppkomma.

Enligt 15 kap. i sjölagen är dock bortfraktaren ansvarig som om han själv hade utfört hela befordringen, om befordringen helt eller delvis utförs av någon annan än bortfraktaren. Då följs i tillämpliga delar vad som föreskrivs i 15 kap. i sjölagen. Den som i det fall som avses ovan utför befordringen är ansvarig för sin del av befordringen enligt samma regler som gäller för bortfraktaren.

Genom lagarna om ändring av sjölagen (264/2013 och 77/2015) infördes i 15 kap. i sjölagen bestämmelserna om behöriga myndigheter och om påföljder i tillsynen över sjöpassagerares rättigheter enligt Atenförordningen och förordningen om sjöpassagerares rättigheter.

2.1.2 Redarens försäkringar och allmänna rätt till ansvarsbegränsning

Gällande bestämmelser i 9 kap. i sjölagen om redares allmänna rätt till ansvarsbegränsning utgår från 1976 års internationella konvention om begränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar, sådan den lyder ändrad genom 1996 års protokoll, nedan *ansvarsbegränsningskonventionen* (FördrS 82/1986; FördrS 32/2004). Enligt kapitlet fastställs redarens allmänna rätt till ansvarsbegränsning och det sammanlagda ansvaret separat för varje olycka, nämligen det s.k. maximala ansvarsbeloppet. I 9 kap. 5 § anges särskilda ansvarsgränser för olika typer av skador. Ansvarsgränserna uttrycks i särskilda dragningsrätter (SDR).

De som är berättigade till ansvarsbegränsning är enligt 9 kap. 1 § i sjölagen utöver redaren dessutom en ägare, som inte är redare, den som i redarens ställe har hand om fartygets drift, fartygets befraftare, godsets avsändare samt bärgare. I 9 kap. 2 § i sjölagen anges sådana fordringar på vilka ansvarsbegränsning kan tillämpas. Bestämmelserna om redarens allmänna rätt till ansvarsbegränsning tillämpas på person- och sakskada, om skadan har uppkommit ombord på fartyget eller i omedelbart samband med fartygets drift eller med bärgning. Rätten till ansvarsbegränsning omfattar dessutom vissa fordringar till följd av skada på grund av dröjsmål samt ersättningskrav som gäller kostnader för åtgärder för förebyggande av skada. Rätt till ansvarsbegränsning gäller enligt 9 kap. 4 § i sjölagen inte för den som visas själv ha orsakat skadan uppsåtligt eller av grov vårdslöshet och med insikt att en sådan skada sannolikt skulle uppkomma. Sjölagens 9 kap. 5 § innehåller bestämmelser om ansvarsbelopp i sådana fall då rätt till ansvarsbegränsning föreligger. Ansvarsbeloppen höjdes nyligen genom beslut av IMO:s juridiska kommitté och de nya beloppen trädde i kraft internationellt den 8 juni 2015. Beträffande personskada höjdes gränserna emellertid inte, utan ansvarsgränsen för fordringar med anledning av personskada som har orsakats fartygets passagerare är alltså 175 000 särskilda dragningsrätter multiplicerat med det antal passagerare som fartyget enligt sitt certifikat har tillstånd att befodra.

Det maximala ansvarsbeloppet för personskada som har tillfogats fartygets passagerare fastställs enligt 9 kap. 5 § utifrån det antal passagerare som fartyget enligt sitt certifikat har tillstånd att befodra. I andra fall fastställs det maximala ansvarsbeloppet utifrån fartygets brutto-dräktighet och ökar stegvis med högre dräktighetstal.

Rederierna försäkrar detta ansvar med P&I-försäkringar (Protection and Indemnity). Det handlar om en ansvarsförsäkring som fungerar som tillägg till redarens kaskoförsäkring genom att den kompletterar kaskoförsäkringens ansvarsskydd vid exempelvis kollision eller gemensamt haveri. Rederiers användning av fartyg är förknippat med många olika risker och situationer som enligt lag kan föranleda skadeståndsansvar gentemot utomstående. P&I-försäkringen ger redaren ett försäkringsskydd för skadeersättningar, som redaren eller operatören i sin verksamhet kan bli tvungen att betala till tredje part.

2.2 Den internationella utvecklingen och lagstiftningen i Europeiska unionen

2.2.1 2002 års Atenkonvention

1974 års Atenkonvention ändrades 2002 genom ett protokoll som förhandlades fram inom IMO. Enligt artikel 15 i 2002 års protokoll ska mellan parterna i protokollet konventionen och protokollet läsas och tolkas såsom ett enda instrument. Enligt punkt 3 i den artikeln ska artiklarna 1–22 i 1974 års Atenkonvention i dess lydelse enligt protokollet samt protokollets slutbestämmelser utgöra och kallas *2002 års Atenkonvention* om befordran till sjöss av passagerare och deras resgods. Konventionen syftar till att utveckla ansvarssystemet för transport av passagerare och stärka passagerarnas ställning i skadeståndersättningar. Konventionen gäller internationella transporter. Den ställer dock inga hinder för att lagstiftning som utgår från konventionen också tillämpas på nationella transporter. Genom Atenförordningen har tillämpningsområdet delvis utvidgats till medlemsstaternas inrikes sjötransporter.

I 2002 års Atenkonvention förstås med transportavtal ett avtal, träffat av en transportör eller på dennes vägnar, om transport till sjöss av en passagerare och, i förekommande fall, hans resgods. Ansvarsbestämmelserna i konventionen gäller också utförande transportörer. Konventionen gäller internationella transporter där, enligt transportavtalet, avgångsorten och bestämmelseorten är belägna i två skilda stater, eller i en och samma stat, om fartyget enligt transportavtalet eller fastställd turlista ska anlöpa hamn i en annan stat under resan.

Transportören är ansvarig för skada som uppstår under transport. Transport omfattar enligt konventionen den tid under vilken passageraren och/eller hans handresgods är ombord på fartyget eller under in- eller utskjoppning och den tid under vilken passageraren och hans resgods transporteras till sjöss från land till fartyget eller omvänt, om kostnaden för en sådan transport omfattas av biljettpriset eller om det för denna transport använda fartyget har ställts till passagerarens förfogande av transportören. Såvitt angår passageraren omfattar transporten emellertid inte den tid under vilken denne befinner sig i en hamnterminal eller stationsanläggning eller på kaj eller i eller på en annan hamnanläggning. I fråga om handresgods omfattar transporten 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. I fråga om annat resgods som inte utgör handresgods, omfattar befordran 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.

I 2002 års Atenkonvention åläggs transportören strikt ansvar för skada som uppstår till följd av skadehändelser i samband med sjöfart (sjöfartsolycka). Med sjöfartsolycka avses förlisning, kantring, sammanstötning eller strandning, explosion eller brand i fartyget eller fel i fartyget. Ansvarsgränsen är 250 000 SDR per passagerare (ca 320 000 euro enligt kursen den 23 december 2016). I den omfattning skadan överskrider denna strikta ansvarsgräns bestäms transportörens ansvar för skador som uppstår till följd av en sjöfartsolycka utifrån vållande. Bevisbördan är omvänd och transportören ska visa att skadan inte har uppkommit genom fel eller

försummelse av transportören. I definitionen av transportör ingår också en person som agerar på transportörens ansvar.

Transportören är ansvarig för personskada på grund av någon annan händelse än en sjöfartsolycka, om skadan berodde på fel eller försummelse av transportören. Den skadelidande ska visa att skadan vållats av transportören. Då är transportörens allmänna rätt till ansvarsbe-gränsning enligt Atenkonventionen 400 000 SDR per passagerare (ca 512 000 euro enligt kursen den 23 december 2016). Den skadelidande ska liksom i dagsläget visa att skadan har uppstått under transporten. Den skadelidande ska också visa storleken på sin skada. Transportören har inte rätt att åberopa ansvarsgränserna om det visas att han, genom egen handling eller underlåtenhet, har orsakat skadan uppsåtligen eller hänsynslöst och med insikt att sådan skada sannolikt skulle uppkomma (artikel 13).

Den transportör som faktiskt utför hela eller en del av en befordran med ett fartyg som är godkänt för befordran av fler än tolv passagerare är skyldig att ta försäkring eller annan säkerhet för att täcka sitt ansvar för personskada. Den obligatoriska försäkringen ska vara minst 250 000 SDR per passagerare. Den obligatoriska försäkringen gäller fartyg som är registrerade i en fördragsslutande stat. Den obligatoriska försäkringen gäller emellertid också fartyg som inte är registrerade i en fördragsslutande stat när de anlöper hamn i en fördragsslutande stat. På detta sätt kan man säkerställa att all passagerartrafik som anlöper eller lämnar hamn i en fördragsslutande stat omfattas av den obligatoriska försäkringen.

I 2002 års Atenkonvention ges den skadelidande rätt att ställa ersättningskrav direkt till försäkringsgivaren. Detta är en av de centrala nyheterna i protokollet. En motsvarande struktur med obligatorisk försäkring och rätt till direkt talan ingår bland annat i ansvarssystemet vid oljeskador (1992 års CLC/FUND-konventioner) som Finland är part i.

2002 års Atenkonvention innehåller bestämmelser om domstols behörighet och om erkännande och verkställighet av domar. Motsvarande bestämmelser finns i andra ansvarskonventioner inom sjöfarten, där det bestäms om obligatorisk försäkring och rätt till direkt talan (bl.a. oljeskadeansvar). Målet är att underlätta för den som har rätt till skadeståndsansättning att få ut sin ersättning också i en annan fördragsslutande stat. I 2002 års Atenkonvention har det på Europeiska unionens initiativ lagts till en bestämmelse som möjliggör att EU:s medlemsstater i sina inbördes förbindelser tillämpar Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1215/2012 om domstols behörighet och om erkännande och verkställighet av domar på privaträttens område, den s.k. Bryssel I-förordningen, till den del den gäller erkännande och verkställighet av domar.

Artikel 19 i 2002 års Atenkonvention gör det möjligt för regionala organisationer för ekonomisk integration att ansluta sig till konventionen. Detta främst för att EU skulle kunna ansluta sig till konventionen. År 2011 anslöt sig EU till konventionen 2011.

2.2.2 Atenförordningen

Atenförordningen antogs i april 2009. Genom förordningen införlivades de materiella bestämmelserna i 2002 års Atenkonvention till merparten i EU:s lagstiftning. Likaså införlivades i EU:s lagstiftning genom förordningen också IMO:s förbehåll och riktlinjer för genomförande av Atenkonventionen antagna av Internationella sjöfartsorganisationens juridiska kommitté den 19 oktober 2006, nedan *IMO:s riktlinjer för genomförande av Atenkonventionen*. I och med förordningen har unionen exklusiv behörighet att ansluta sig till 2002 års Atenkonvention med avseende på ärenden som omfattas av Atenförordningens tillämpningsområde.

Genom Atenförordningen genomförs i unionen de bestämmelser om sjötransport av passagerare och deras resgoods som ingår i 2002 års Atenkonvention och samtidigt utvidgas tillämpningen av konventionsbestämmelserna från internationella transporter till medlemsstaternas inrikes sjötransporter på fartyg i klass A och B i enlighet med artikel 4 i rådets direktiv 98/18/EG om säkerhetsbestämmelser och säkerhetsnormer för passagerarfartyg, nedan *non-SOLAS-direktivet*. Direktivet delar in fartygen in i klasserna A, B, C och D beroende på det fartområde de trafikerar. Passagerarfartygens klasser är ur fartygets säkerhetssynpunkt ordnade så att den godtagbara signifikanta våghöjden är lägst i klass D och avståndet till en skyddad plats och till strandlinjen kortast. Den godtagbara våghöjden och avståndet växer vid övergång mot klass A. I 14 § i lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg föreskrivs om dessa klasser för passagerarfartyg. I fråga om inrikes sjötransport ombord på fartyg som är av klass A får medlemsstaterna välja att uppskjuta tillämpningen av förordningen fram till fyra år efter den dag den börjar tillämpas, dvs. till den 31 december 2016. I fråga om sjötransport ombord på fartyg som är av klass B får medlemsstaterna välja att uppskjuta tillämpningen av förordningen fram till 31 december 2018.

I fråga om inrikes sjötransport får medlemsstaterna besluta att tillämpa förordningen förutom på fartyg i klass A och B också på fartyg av klass C och D. Enligt förordningen ska kommissionen senast den 30 juni 2013, vid behov, lägga fram ett lagstiftningsförslag som utökar förordningens tillämpningsområde till att omfatta fartyg av klass C och D. Hittills har kommissionen inte lagt fram något förslag om att utöka förordningens tillämpningsområde till att omfatta fartyg av klass C och D, men utvärderar frågan som bäst.

Atenförordningen tillämpas på transport med fartyg som för en medlemsstats flagg eller är registrerat i en medlemsstat, eller transportavtalet har träffats i en medlemsstat, eller avgångs- eller bestämmelseorten enligt transportavtalet är i en medlemsstat.

2002 års Atenkonvention 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 unionen. Också 15 kap. i sjölagen tillämpas på både internationell och nationell transport.

Enligt artikel 3.1 i Atenförordningen ska skadeståndsansvaret gentemot passagerare, deras resgoods och fordon samt reglerna om försäkring eller annan ekonomisk säkerhet regleras av förordningen 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 till förordningen.

Enligt IMO:s riktlinjer för genomförandet av Atenkonventionen gäller inom försäkringsmarknaden 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. Riktlinjerna fastställer undantagsklausuler (tillägg A), förbehåll och ansvarsgränser både när det gäller krigs- och icke-krigsförsäkring. Riktlinjerna anger också vilka situationer krigsförsäkringar ska täcka. De är 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. Icke-krigsförsäkringar ska för sin del täcka alla risker

RP 271/2016 rd

som omfattas av obligatorisk försäkring utom de risker som anges ovan. Denna försäkring är redarens sedvanliga ansvarsförsäkring (P&I-försäkring; Protection and Indemnity).

I Atenförordningen ingår också reglering som kompletterar bestämmelserna i 2002 års Atenkonvention. I förordningen föreskrivs att ansvarsbestämmelserna om handresgods i Atenkonventionen också gäller vid förlust av eller skada på rörelsehjälpmedel eller annan specifik utrustning som används av en passagerare med nedsatt rörlighet. I förordningen föreskrivs också om en förskottsutbetalning som täcker omedelbara ekonomiska behov som ska göras om en passagerare avlider eller drabbas av kroppsskador. Vid dödsfall ska förskottsutbetalningen vara minst 21 000 EUR. En förskottsutbetalning innebär inte ett erkännande av skadeståndsansvar. Transportören ska dessutom se till att passagerarna får tillräcklig och tydlig information om sina rättigheter enligt förordningen.

Enligt Atenförordningen är transportörens strikta ansvar för skada som uppstått som följd av dödsfall eller personskada som drabbat en passagerare till följd av en sjöfartsolycka 250 000 SDR per passagerare (artikel 3). I samband med en sjöfartsolycka tillämpas på passagerares personskador den högre gränsen på 400 000 SDR, om inte transportören visar att den händelse som orsakade skadan inte uppkom genom fel eller försummelse av transportören (artikel 7.1). Vid dödsfall eller personskada som drabbat en passagerare på grund av någon annan händelse än en sjöfartsolycka är transportören ansvarig för förlusten, om den händelse som orsakade förlusten berodde på fel eller försummelse av transportören och då är rätten till ansvarsbegränsning 400 000 SDR i enlighet med artikel 7. En stat får också föreskriva om en högre ansvarsgräns än 400 000 SDR.

I samband med att en stat ratificerar 2002 års Atenkonvention kan den i enlighet med punkt 1.2 i IMO:s riktlinjer för genomförandet av Atenkonventionen begränsa ansvaret i situationer enligt förbehållets punkt 2.2, dvs. i de fall som täcks av krigsförsäkringen, till 250 000 SDR per passagerare eller 340 miljoner SDR totalt per fartyg.

Enligt Atenförordningen inskränker förordningen inte på transportörens eller den utförande transportörens rättigheter och skyldigheter enligt den nationella lagstiftning som genomför ansvarsbegränsningskonventionen. I Finland föreskrivs det om en allmän rätt till ansvarsbegränsning enligt ansvarsbegränsningskonventionen i 9 kap. i sjölagen. Enligt 9 kap. i sjölagen gäller rätten till ansvarsbegränsning, oavsett grunden för ansvarigheten, bland annat beträffande fordringar med anledning av person- eller sakskada, om skadan har uppkommit ombord på fartyget eller i omedelbart samband med fartygets drift eller med bärgning och skada på grund av dröjsmål vid befordran till sjöss av gods eller passagerare eller deras resgods. Atenförordningen inskränker inte på rättigheterna och skyldigheterna enligt det kapitlet, utan transportören kan också framöver hänvisa till bestämmelserna i 9 kap. i sjölagen, oavsett om person- eller sakskadan som har uppkommit under sjötransporten ska ersättas med stöd av Atenförordningen eller dröjsmålsskadan med stöd av 15 kap. i sjölagen. Atenförordningen lämnar följaktligen frågan om reglering av beloppet för rätten till ansvarsbegränsning till medlemsstatens prövning. I denna proposition föreslås att det maximala beloppet för den allmänna rätten till ansvarsbegränsning enligt 9 kap. i sjölagen i linje med de andra nordiska länderna höjs med avseende på personskador som drabbat passagerare. Det maximala beloppet för rätten till ansvarsbegränsning föreslås vara detsamma som i Sverige och Norge (250 000 SDR). Danmark har bestämmelser om ett ännu högre maximalt ansvar (400 000 SDR). Höjningen av rätten till ansvarsbegränsning motiveras närmare i avsnittet 4.2.

Atenförordningen har tillämpats sedan den 31 december 2012.

2.2.3 Förordningen om passagerares rättigheter

RP 271/2016 rd

I förordningen om sjöpassagerares rättigheter föreskrivs det om en lägsta skyddsnivå för den svagare parten, dvs. passageraren, i transportavtal som gäller resor till sjöss och på inre vattenvägar. Förordningen ska tillämpas på passagerare som reser med passagerartransport där ombordstigningshamnen är belägen inom en medlemsstats territorium eller landstigningshamnen är belägen inom en medlemsstats territorium, förutsatt att transporten genomförs av en unionstransportör. Förordningen ska också till vissa delar tillämpas på passagerare som reser på en kryssning där ombordstigningshamnen är belägen inom en medlemsstats territorium. Förordningen ska dock inte tillämpas på bland annat små fartyg.

I kapitel III i förordningen föreskrivs det om skyldigheter för transportörer och terminaloperatörer vid störningar av resan. Enligt förordningen ska transportören eller terminaloperatören vid inställda eller försenade avgångar underrätta de passagerare som ska resa från hamnen om läget så snart som möjligt, dock senast 30 minuter efter angiven avgångstid, och om den beräknade avgångs- och ankomsttiden så snart som denna information finns tillgänglig. Om passagerare missar en anslutande transport på grund av en inställd eller försenad avgång, ska transportören och, i förekommande fall, terminaloperatören göra rimliga ansträngningar för att underrätta berörda passagerare om alternativa anslutningar.

Det föreskrivs också om assistans vid inställda eller försenade avgångar. Detta innebär att passagerare kostnadsfritt ska erbjudas snacks, måltider eller förfriskningar samt lämplig inkvartering ombord eller i land och transport mellan hamnterminalen och inkvarteringen i skälighetsproportion till väntetiden.

I förordningen finns det också bestämmelser om ombokning av passagerare eller återbetalning motsvarande biljettpriset från transportören vid inställda eller försenade avgångar. När det gäller försenade ankomster finns det bestämmelser i förordningen om ersättning för biljettpriset. Ersättningen beror på förseningens längd och är mellan 25 och 50 procent av biljettpriset. Ersättningen ska på passagerarens begäran betalas ut i kontanter. Ersättningen av biljettpriset får inte minskas genom avdrag för transaktionskostnader, till exempel avgifter eller telefon- eller portokostnader. Transportören får fastställa en lägsta gräns, under vilken ingen ersättning ska utgå, som inte får överskrida 6 euro.

Förordningen hindrar inte passagerare från att begära skadestånd i enlighet med nationell lagstiftning när det gäller förluster till följd av inställda eller försenade transporttjänster, inbegripet enligt direktiv 90/314/EEG om paketresor, semesterpaket och andra paketarrangemang. Förordningen bör inte påverka andra rättigheter för passagerare som fastställs i det direktivet. Förordningen om passagerares rättigheter bör inte vara tillämplig om ett paketarrangemang ställs in av andra skäl än att passagerartransporten eller kryssningen ställs in. Bestämmelser om rättigheterna enligt direktiv 90/314/EG finns i Finland i lagen om paketresor (1079/1994).

2.2.4 Rom I-förordningen

Rom I-förordningen innehåller avtalsförpliktelser på privaträttens område i situationer som innebär lagkonflikt, alltså bestämmelser om vilken stats lagstiftning som ska tillämpas på ett visst avtal. Rom I-förordningen tillämpas i alla EU:s medlemsstater, fränsett Danmark.

Huvudprincipen i Rom I-förordningen är att parterna får välja tillämplig lag för avtalet. Förordningen förutsätter inte att avtalet på något sätt ska ha koppling till den stat vars lagstiftning tillämpas. Det har emellertid i förordningen föreskrivits vissa begränsningar i parternas avtalsfrihet beträffande lagvalet, bland annat i fråga om passagerartransport.

I fråga om reglerna som ska tillämpas på specialavtal föreskrivs det i Rom I-förordningen om alternativ för valet av tillämplig lag och om tillämplig lag i avsaknad av parternas lagval. I

fråga om avtal om persontransport kan enligt förordningen som tillämplig lag väljas antingen det land där passageraren eller där transportören har sin vanliga vistelseort, transportören har sitt huvudkontor, avgångsorten är belägen eller bestämmelseorten är belägen. I avsaknad av lagval tillämpas lagen i det land där passageraren har sin vanliga vistelseort, förutsatt att också avgångs- och bestämmelseorten finns i det landet. Om avtalet uppenbart har en närmare anknytning till ett annat land, ska lagen i detta andra land tillämpas.

Den lag som är tillämplig på ett avtal enligt denna förordning reglerar särskilt avtalets tolkning, dess fullgörande, följderna vid avtalsbrott, uppskattningen av skadans omfattning, sättet att få förpliktelserna att upphöra, åtgärdsanvisningar och följderna av avtalets ogiltighet.

2.3 Bedömning av nuläget

Det har varit rätt sällsynt med sjöfartsolyckor och personskador till följd av dem på Östersjön och de inre vattenvägarna i Finland. Följaktligen har också de situationer där ersättningar enligt Atenförordningen hade blivit aktuella på grund av passagerares personskada eller dödsfall varit sällsynta. Å andra sidan kan allvarliga olyckor vara oerhört tragiska för passageraren och de närstående och därför är det mycket viktigt för passageraren eller rättsinnehavaren att i en sådan situation få en tillräcklig ersättning för passagerares personskada eller dödsfall eller annan förlust till följd av en sjöfartsolycka.

I Finland föreskrivs det om ansvar i samband med befordran av passagerare och resgods i 15 kap. i sjölagen. Lagstiftningen utgår i stora drag från 1974 års Atenkonvention. I lagstiftningen togs det 1994 in nya siffror för ansvarsbeloppen (15 kap. 15 § i sjölagen) utgående från 1990 års ändringsprotokoll till Atenkonventionen. Den maximala ersättningen för personskada per passagerare är 175 000 SDR (ca 224 000 euro enligt kursen den 23 december 2016, 1 SDR 1,28 euro).

2002 års Atenkonvention gäller internationella transporter. Konventionen ställer dock inga hinder för att lagstiftning som utgår från konventionen också tillämpas på nationella transporter. Sjölagen gör ingen distinktion mellan nationell och internationell transport.

I regleringen av sjölagen och transportansvaret för passagerare har man i decennier strävat efter största möjliga enhetlighet mellan de nordiska länderna. De nordiska länderna är inte parter i 1974 års Atenkonvention. Ansvarsbeloppen enligt 1974 års konvention ansågs i tiderna alltför låga och man kunde därför inte förbinda sig till det internationella arrangemanget. Även om protokollet från 1990 korrigerade läget en aning avseende ansvarsbeloppen, ansågs det efter en övergripande bedömning dock inte vara motiverat att förbinda sig till systemet i det skedet.

I och med 2002 års Atenprotokoll strävade man efter att utveckla ansvarssystemet för passagerartransport. Där åläggs transportören strikt ansvar för skada som uppstår till följd av skadehändelser i samband med sjöfart. I fråga om strikt ansvar för fartygets ägare bör dock konstateras att bortfraktarens ansvar för personskada enligt 15 kap. 11 och 14 § i sjölagen, om skadan har inträffat vid eller i samband med förlisning, sammanstötning, strandning, explosion eller brand eller har uppkommit till följd av fel i fartyget, är vållandeansvar med så kallad omvänd bevisbörda. För att gå fri från ansvarighet måste bortfraktaren alltså visa att skadan inte har orsakats genom fel eller försummelse av honom eller någon som han svarar för. I praktiken har denna reglering rätt långt haft samma effekt som det strikta skadeståndsansvaret i samband med sjöolyckor enligt Atenkonventionen. Vid andra personskador, till exempel när en passagerare halkat på dansgolvet, ligger bevisbördan hos den skadelidande.

Enligt 2002 års Atenkonvention ska transportören täcka sitt ansvar med en obligatorisk försäkring. Dessutom har den skadelidande rätten att väcka direkt talan mot försäkringsgivaren. Genom protokollet höjdes också de tidigare ansvarsbeloppen och det inkluderades en flexibel mekanism i systemet för framtida ändringar av beloppen. I likhet med de andra nordiska länderna deltog Finland aktivt i beredningen av 2002 års Atenprotokoll. Sverige, Norge och Danmark har redan ratificerat 2002 års Atenkonvention.

De centrala ändringarna enligt Atenkonventionen jämfört med regleringen i 15 kap. i sjölagen är i Finland redan i kraft med stöd av Atenförordningen. Atenförordningen gäller dock endast internationella transporter och medlemsstaternas interna sjötransporter med fartyg i klass A och B enligt non-SOLAS-direktivet. Utanför tillämpningsområdet för de nya bestämmelserna blir följaktligen fartyg på inre vattenvägar och andra fartyg i inrikes sjöfart än fartyg i klass A och B.

Enligt Atenförordningen från 2009 har unionen exklusiv behörighet att ansluta sig till 2002 års Atenprotokoll i fråga om ärenden inom tillämpningsområdet för Atenförordningen. Meningen är att föreslå att riksdagen godkänner 2002 års protokoll till den del det hör till Finlands behörighet. Bestämmelserna i 2002 års Atenprotokoll hör till unionens exklusiva behörighet till den del motsvarande bestämmelser har inkluderats i Atenförordningen. Ytterligare ska de bestämmelser i sjölagen upphävas som strider mot Atenförordningen, förordningen om passagerares rättigheter vid resor till sjöss eller Rom I-förordningen.

3 Målsättning och de viktigaste förslagen

3.1 Målsättning

Målsättningen med propositionen är att godkänna och sätta i kraft 2002 års protokoll till den del dess bestämmelser hör till Finlands behörighet och att upphäva de bestämmelser i sjölagen som står i konflikt med Atenförordningen eller förordningen om passagerares rättigheter vid resor till sjöss. Varken 2002 års Atenprotokoll eller Atenförordningen omfattar skada orsakad passageraren till följd av dröjsmål. Däremot täcker 15 kap. i sjölagen också passagerarens skada till följd av dröjsmål. Det är meningen att denna reglering ska kvarstå i 15 kap. i sjölagen på samma sätt som föreskrivs i de övriga nordiska länderna.

Vidare är det meningen att genom propositionen utvidga regleringen enligt 2002 års Atenprotokoll och Atenförordningen till att med vissa undantag omfatta också fartyg på inre vattenvägar och andra fartyg i inrikes sjöfart än fartyg i klass A och B eller klass I, II och III. Detta ska förbättra passagerarnas ställning i skadesituationer också när det gäller dessa fartyg.

Propositionen syftar också till att göra de ändringar i sjölagen som är nödvändiga på grund av ikraftträdandet av Rom I-förordningen. Huvudprincipen i Rom I-förordningen är att parterna får välja tillämplig lag för avtalet. Det har emellertid i förordningen föreskrivits vissa begränsningar i parternas avtalsfrihet beträffande lagvalet, bland annat i fråga om passagerartransport. I fråga om reglerna som ska tillämpas på specialavtal föreskrivs det i Rom I-förordningen om alternativ för valet av tillämplig lag och om tillämplig lag i avsaknad av parternas lagval.

Genom bestämmelserna i 15 kap. i sjölagen är strävan också framöver att den nordiska lagstiftningen ska vara så enhetlig som möjligt.

3.2 De viktigaste förslagen

I propositionen föreslås att riksdagen godkänner 2002 års protokoll till den del det hör till Finlands behörighet.

Enligt Atenförordningen tillämpas på transportörens ersättningsansvar i fråga om passagerare Atenförordningen och vissa artiklar i 2002 års Atenkonvention. Atenförordningen tillämpas på internationella transporter och medlemsstaternas interna sjötransporter med fartyg i klass A och B i enlighet med artikel 4 i non-SOLAS-direktivet. Förutsättningen för att Atenförordningen ska tillämpas är att fartyget för en medlemsstats flagg eller är registrerat i en medlemsstat, att transportavtalet har träffats i en medlemsstat eller att avgångs- eller bestämmelseorten enligt transportavtalet är i en medlemsstat. Medlemsstaterna får tillämpa Atenförordningen på all inrikes sjötransport. Atenkonventionen tillämpas endast på internationella sjötransporter.

När de antog Atenförordningen ansåg rådet och Europaparlamentet att det ansvarssystem som fastställs i förordningen framöver gradvis bör utvidgas till olika fartygsklasser i enlighet med artikel 4 i non-SOLAS-direktivet utgående från en lämplig konsekvensbedömning. Då bör följderna när det gäller avgifter och marknadens möjlighet att erhålla ett försäkringsskydd till överkomligt pris på erforderlig nivå beaktas mot den politiska bakgrunden att stärka passagerares rättigheter och den säsongbetonade arten hos en del av trafiken. Detta bör anses motiverat med tanke på skyddet av passagerare och de redare som driver säsongbetonad trafik.

I dagsläget finns det i Finland redan försäkringsprodukter som är skraddarsydda också för de särskilda omständigheterna i en säsongbetonad trafik i mindre skala. Också i övrigt är försäkringsbolagens huvudprincip i fråga om sjöförsäkringar att de alltid ska skraddarsys utifrån kundens särskilda omständigheter. Många fartyg i klass C och D har redan nu en frivillig ansvarsförsäkring. Dessutom gäller regleringen i gällande sjölag i Finland redan nu i lika mån fartyg i internationell och nationell trafik. I denna proposition föreslås följaktligen att Atenförordningen i Finland också ska omfatta fartyg på inre vattenvägar och fartyg i inrikes sjöfart i klass C och D samt klass I, II och III. Med tanke på passagerarnas rättsskydd finns det grundad anledning att även framöver föreskriva om enhetligt transportörsansvar, oberoende om transporten gäller sjöfart på inre vattenvägar eller till sjöss. Enligt förslaget ska bestämmelserna om obligatorisk försäkring utsträckas till att gälla såväl sjöfart på inre vattenvägar som till sjöss med fartyg av klass C och D och fartyg av klass I, II och III. I Finlands sjöfart på inre vattenvägar och i inrikes sjöfart med fartyg av klass C och D eller av klass I, II och III ska dock inte bestämmelserna i artikel 4a i Atenförordningen om obligatorisk försäkring gälla till den del det är fråga om krigsförsäkring enligt punkt 2.2 i bilaga II till förordningen. För fartyg av klass C och D eller klass I, II och III ska alltså krigsförsäkring inte förutsättas i nationell transport. Av dessa fartyg ska inte heller krävas Trafiksäkerhetsverkets certifikat över uppfylld försäkringsplikt utan det ska granskas i samband med den årliga besiktningen att försäkringskyldigheten har uppfyllts.

Enligt 9 kap. 5 § i sjölagen som grundar sig på ansvarsbegränsningskonventionen är ansvarsgränsen för fordringar med anledning av personskada som har orsakats fartygets passagerare 175 000 SDR multiplicerat med det antal passagerare som fartyget enligt sitt certifikat har tillstånd att befordra. Atenförordningen påverkar inte rättigheterna och skyldigheterna enligt 9 kap. i sjölagen, utan transportören kan återropa bestämmelserna om transportörers rätt till ansvarsbegränsning i 9 kap. i sjölagen. I detta fall kan det ersättningsbelopp som en passagerare fått med stöd av Atenförordningen reduceras när den allmänna ansvarsgränsen uppnås. Artikel 15.3bis i ansvarsbegränsningskonventionen gör det emellertid också möjligt för en part att i sin nationella lagstiftning föreskriva om högre ansvarsgränser än enligt ansvarsbegränsningskonventionen eller om obegränsat ansvar i fråga om krav som hänför sig till dödsfall eller kroppsskada hos passagerare. En part i ansvarsbegränsningskonventionen som utnyttjar denna möjlighet ska underrätta IMO:s generalsekreterare om detta. Det föreslås i propositionen att Finland ska göra en sådan underrättelse avseende ansvarsbegränsningskonventionen och höja den allmänna ansvarsgränsen enligt 9 kap. 5 § i sjölagen från 175 000 SDR till 250 000 SDR. Genom att höja beloppet för rätten till ansvarsbegränsning till samma nivå som i den obligatoriska försäkringen för sjöfartsolyckor enligt Atenförordningen förbättras passagerarens rätt till

ersättning och alla garanteras en ersättning som motsvarar minst försäkringsbeloppet. Den samnordiska enhetligheten i fråga om ansvarsgränser är också viktig redan av den anledningen att en mycket stor del av passagerarantalet i Finlands havssjöfart utomlands riktar sig till Sverige (8,8 miljoner passagerare 2015). Det föreslagna maximala beloppet är detsamma som Sverige fastslog när landet godkände Atenkonventionen 2015. I Danmark gäller ett ännu högre maximalt belopp, 400 000 SDR. När de maximala ansvarsbeloppen enligt ansvarsbegränsningskonventionen nyligen höjdes internationellt, gällde ändringen inte personskador som orsakats passagerare, utan de maximala beloppen i fråga är fortfarande på 1996 års nivå. Följaktligen talar också den sänkning av penningvärdet som har skett under dessa tjugo år för en höjning av ansvarsgränsen.

I propositionen föreslås således att det maximala ansvarsbeloppet höjs till 250 000 SDR per passagerare och att riksdagen godkänner att det görs en underrättelse avseende ansvarsbegränsningskonventionen enligt vilket Finland utnyttjar möjligheten enligt artikel 15.3bis i konventionen att nationellt föreskriva om ett ansvarsbegränsningssystem som tillämpas vid krav med anledning av dödsfall eller kroppsskada som orsakats passagerare.

Enligt 20 kap. 9 a § i sjölagen ska försummelse av skyldigheten att försäkra fartyg dömas till böter eller fängelse i högst sex månader. Sådana försäkringsskyldigheter som avses i paragrafen är till exempel försäkringsskyldigheten för fartyg som transporterar olja och försäkringsskyldighet enligt konventionen om avlägsnande av vrak. Det föreslås i förslaget att hotet om fängelse i straffbestämmelserna om försäkringsskyldigheten enligt sjölagen ska strykas. Straffpåföljdens stränghet måste stå i rätt proportion till gärningens klanderbarhet, och straffsystemet måste genomgående uppfylla proportionalitetskravet. Enligt de allmänna straffrättsliga lärorna och etablerad lagstiftningspraxis måste straffskalorna bestämmas utifrån hur skadliga och klandervärda gärningarna är, alltså utifrån straffvärdet. Detta är en följd av proportionalitetskravet som ingår i förutsättningarna för begränsning av de grundläggande fri- och rättigheterna. Försummelse av försäkringsskyldigheten är med avseende på hur skadlig och klandervärd gärningen är jämförbar med brott som straffas med böter. Följaktligen föreslås i fråga om försummelse av försäkringsskyldighet att hotet om fängelse frångås och att böter kvarstår som straffpåföljd.

Vidare upphävs även en del föråldrade bestämmelser och på detta sätt genomförs regeringsprogrammets mål att göra regleringen smidigare och avveckla onödig reglering.

4 Propositionens konsekvenser

4.1 Passagerarnas rättigheter stärks

Genom de förslag som ingår i propositionen sätts bestämmelserna i 2002 års Atenkonvention i kraft till den del de ingår i Finlands behörighet. Regleringen som ingår i den nationella behörigheten motsvarar i stort sjölagens gällande bestämmelser. Godkännande och ikraftsättande av Atenkonventionen säkerställer att de internationella bestämmelserna om passageraransvar för Finlands del är i kraft till den del de inte är införlivade i EU:s Atenförordning. Förslagen enligt propositionen stärker passagerarnas rättigheter och förbättrar deras rättsskydd.

Genom EU-förordningen om passagerares rättigheter vid resor till sjöss föreskrivs om en lägsta skyddsnivå för den svagare parten, dvs. passageraren, i transportavtal som gäller resor till sjöss och på inre vattenvägar. Genom propositionen förtydligas förhållandet mellan förordningen och bestämmelserna i sjölagen särskilt när det gäller dröjsmål som orsakas passagerare.

Atenförordningen tillämpas på internationella sjötransporter och medlemsstaternas interna sjötransporter med fartyg i klass A och B i enlighet med non-SOLAS-direktivet. Det föreslås i propositionen att förordningen dessutom ska tillämpas på trafik på inre vattenvägar och all inrikes sjötransport. Då föreskrivs det enhetligt om passagerarens rättigheter i enlighet med principerna i gällande sjölag oberoende av fartygstyp eller trafikeringsområde.

Finlands passagerartrafik utomlands uppgick 2015 till inalles ca 18,5 miljoner passagerare. Av denna mängd var andelen för passagerartrafiken mellan Finland och Sverige ca 8,8 miljoner, mellan Finland och Estland ca 8,4 miljoner, mellan Finland och Tyskland ca 133 000 och mellan Finland och Ryssland ca 276 000 passagerare.

Passagerarmängden i inrikes sjöfart var 2015 sammanlagt ca 4,2 miljoner, av vilka 3,96 miljoner passagerare i kustfart och ca 230 000 på inre vattenvägar. I den nationella sjöfarten bedrev 162 fartyg passagerartransport 2015.

4.2 Ekonomiska konsekvenser

De ekonomiska konsekvenserna av bestämmelserna i 2002 års Atenkonvention har särskilt samband med konventionens bestämmelser om strikt ansvar och försäkringsskyldighet för transportören. Dessa bestämmelser hör till EU:s exklusiva behörighet och har redan genomförts genom Atenförordningen. Till den delen medför propositionen alltså inga tilläggskostnader för rederierna. Till den del det föreslås att Atenförordningen utvidgas till att omfatta också fartyg på inre vattenvägar och fartyg i inrikes sjöfart i klass C och D samt klass I, II och III medför den obligatoriska ansvarsförsäkringen i någon mån tilläggskostnader för rederierna. Under beredningen av Atenförordningen fanns det ännu inte lämpliga försäkringsprodukter för dessa fartyg, men situationen har enligt utredning nu ändrats och det finns försäkringsprodukter som har skraddarsyttts med tanke på särförhållandena i fråga om säsongsbetonad trafik i mindre skala. Försäkringsbolagens huvudprincip är att alla sjöförsäkringar ska skraddarsys för kundens särskilda omständigheter. Gällande sjölag gäller de nämnda fartygen i fråga om ansvaret, alltså har dessa fartyg i praktiken ofta redan haft försäkring för att täcka skadeansvaret. Det nya i regleringen är att försäkringen är obligatorisk. När försäkringens räckvidd fastställs bör ytterligare beaktas att det i Atenförordningen, i avvikelse från Atenkonventionen, föreskrivs om ersättning för skada på rörelsehjälpmedel eller annan specifik utrustning som ska motsvara återanskaffningsvärdet av utrustningen i fråga eller reparationskostnaden. I Atenförordningen föreskrivs det också om förskottsutbetalning i fråga om dödsfall eller personskada till följd av en sjöfartsolycka. Dessa utvidgningar uppskattas dock inte ha betydande inverkan på försäkringspremiebeloppen.

I enlighet med vad som anförts har exempelvis fartyg i klass C och D redan nu en frivillig ansvarsförsäkring (P&I). För dessa fartyg som redan har en frivillig ansvarsförsäkring inverkar inte försäkringsskyldigheten på försäkringspremierna eller verksamhetens kostnader. Å andra sidan finns det en hel mängd sådana fartyg i dessa klasser som inte har frivillig ansvarsförsäkring. För dessa små fartyg innebär anskaffandet av försäkringen i någon mån tilläggskostnader. Det är dock svårt att exakt uppskatta priset för ansvarsförsäkringen, eftersom det är många olika faktorer som inverkar på priset, så som fartygets skadehistoria, fartygets storlek och ålder samt besättning.

Det föreslås i propositionen att bestämmelserna om krigsförsäkringar inte ska gälla dessa fartyg i inrikes trafik, så till den delen orsakas dessa fartyg inga tilläggskostnader. Det ska inte heller förutsättas försäkringscertifikat av dem, så inte heller till den delen orsakas de tilläggskostnader.

Förslaget om att höja det maximala ansvaret enligt 9 kap. 5 § i sjölagen med avseende på personskador uppskattas höja försäkringspremierna en aning. I Sverige har det förra året höjda maximala ansvaret medfört ett tryck på höjda försäkringspremier, men hittills har premierna dock inte stigit. Å andra sidan gäller i Sverige redan ett maximalt ansvarsbelopp på 250 000 SDR och också t.ex. i Danmark (400 000 SDR) och Norge (250 000 SDR) tillämpas en högre gräns i fråga om personskador och fartyg som trafikerar till dessa länder måste redan i dagsläget ha en gällande ansvarsförsäkring som täcker ansvaret upp till respektive maximalt belopp. Följaktligen har den föreslagna ändringen inte ekonomiska konsekvenser för fartyg som trafikerar dessa länder.

Transportörens skyldigheter att informera och motsvarande skyldigheter utgår från bestämmelserna i Atenförordningen. När dessa bestämmelser utvidgas till att också omfatta inrikes sjöfart kan det ge tilläggskostnader i någon mån, men de kan skötas till exempel inom ramen för den programvara som dagens datateknik erbjuder.

4.3 Konsekvenser för myndigheternas verksamhet

Propositionen har inga nämnvärda administrativa konsekvenser för myndigheternas verksamhet. Trafiksäkerhetsverket utfärdar redan i nuläget försäkringscertifikat enligt Atenförordningen om att den obligatoriska försäkringen är i kraft. Enligt propositionen förutsätts försäkringscertifikat inte för fartyg på inre vattenvägar och fartyg i inrikes sjöfart i klass C och D eller klass I, II och III utan enligt förslaget ska det granskas i samband med besiktningen att försäkringsskyldigheten har uppfyllts. Detta uppskattas inte ha någon större inverkan på arbetsmängden i Trafiksäkerhetsverket.

5 Beredningen av propositionen

5.1 Förhandlingarna om 2002 års Atenkonvention

2002 års Atenprotokoll som ändrade 1974 års Atenkonvention bereddes i IMO:s juridiska kommitté och i olika expertgrupper. Protokollsutkastet behandlades på en diplomatkonferens 2002 som ordnades av IMO och som avslutning på konferensen godkändes protokollet och det öppnades för undertecknande den 1 maj 2003 till den 30 april 2004.

Finland undertecknade protokollet med godkännandeförbehåll den 28 april 2004. Europeiska unionen anslöt sig till protokollet den 15 december 2011. När unionen tillträdde protokollet gav den en förklaring i enlighet med artikel 19 enligt vilken Europeiska unionens medlemsstater har gett unionen exklusiv behörighet i fråga om de åtgärder som godkänts med stöd av artikel 100 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt. Sådana åtgärder har godkänts genom bestämmelserna i 2002 års Atenkonvention och bestämmelserna i IMO:s riktlinjer och genom Atenförordningen med avseende på artikel 1 och 1a, artikel 2.2, artiklarna 3–16 och 18, 20 och 21.

5.2 Ärendets beredning i Europeiska unionens råd

Rådets beslut om unionens anslutning till 2002 års Atenprotokoll

I och med att Atenkonventionen antogs 2009 införlivades merparten av de materiella bestämmelserna i Atenkonventionen i unionens lagstiftning. Kommissionen gav därför ett förslag till rådets beslut, genom vilket rådet bemyndigar unionen att förbinda sig till de bestämmelser i 2002 års Atenkonvention som omfattas av unionens exklusiva behörighet (KOM (2010) 686 slutlig). Beslutet om Europeiska unionens anslutning till Atenkonventionen fattades på unionens vägnar av rådet den 12 december 2011 (2012/23/EU).

RP 271/2016 rd

Eftersom Atenförordningen inte inbegriper alla bestämmelser i 2002 års Atenkonvention är 2002 års Atenkonvention fortsatt ett blandat avtal som också medlemsstaterna ska ansluta sig till.

Rådets beslut omfattar också IMO:s riktlinjer för genomförande av Atenkonventionen där IMO:s juridiska kommitté rekommenderar att det görs förbehåll med avseende på skador i anknytning till krigsrisker för att beakta det aktuella läget på försäkringsmarknaden. Medlemsstaterna har politiskt åtagit sig att göra ett sådant förbehåll. Genom godkännandet av Atenförordningen hör också IMO:s riktlinjer till unionens exklusiva behörighet. Därför gjorde unionen ett förbehåll vid anslutningen till protokollet. Också i rådets beslut finns det bestämmelser om detta.

5.3 Den nationella beredningen

Sina förslag om Finlands anslutning till Atenkonventionen har statsrådet 2003 lämnat till riksdagen i en skrivelse enligt 96 § 2 mom. i grundlagen (U 35/2003 rd) och ytterligare i samband med de nya förhandlingarna i januari 2011 (U 56/2010 rd).

Efter att kommissionen gett sitt förslag till Atenförordning lämnade statsrådet 2006 riksdagen en skrivelse enligt 96 § 2 mom. i grundlagen (U 13/2006 rd). I skrivelsen ansåg statsrådet det viktigt bland annat att Atenkonventionen skulle träda internationellt och för Finlands del i kraft så tidigt som möjligt, med beaktande bland annat av den ständiga ökningen i passagerarmängderna i Finlands utrikessjöfart. Konventionen stärker passagerarens ställning vid krav på skadeersättning. Statsrådet ansåg det också värt understöd att bestämmelserna i konventionen genom förordningen sätts i kraft inom hela unionens territorium. Detta är till passagerarnas fördel samtidigt som det inverkar positivt på jämlika konkurrensförutsättningar för rederierna. Kommunikationsutskottet betonade i sitt utlåtande behovet av försäkringstjänster som är rimliga både i fråga om pris och om nivå, om försäkringsobligatoriet utsträcks också till inrikestransporter (KoUU 9/2006).

Den proposition som nu lämnas till riksdagen har beretts i kommunikationsministeriet som tjänsteuppdrag och inom ramen för sjöfartsdelegationen som är tillsatt av statsrådet. Utkastet till regeringsproposition har varit på remiss i två omgångar. Det senaste utkastet till regeringens proposition sändes på remiss till utrikesministeriet, justitieministeriet, Trafiksäkerhetsverket, Rederierna i Finland rf, Suomen Matkustajalaivayhdistys - Passagerarfartygsföreningen i Finland ry, Finanssialan Keskusliitto – Finansbranschens Centralförbund ry, Suomen Laivanpäällystöliitto – Finlands Skeppsbefälsförbund ry, Suomen Konepäällystöliitto - Finlands Maskinbefälsförbund – Finnish Engineers' Association ry och Finlands Sjömans-Union.

Remissyttranden lämnades av utrikesministeriet, justitieministeriet, Trafiksäkerhetsverket, Rederierna i Finland rf, Finansbranschens Centralförbund, Finlands Skeppsbefälsförbund rf och Finlands Advokatförbund.

Finansbranschens Centralförbund ansåg i sitt yttrande det vara bra att det vid höjningen av det högsta ansvarsbeloppet enligt 9 kap. 5 § i sjölagen för fordringar med anledning av personskada som har orsakats passagerare har anammats en linje som är i samklang med de andra nordiska länderna.

Justitieministeriet framförde i sitt yttrande observationer som gällde straffbestämmelserna, den internationellt tvingande karaktären, domstolarnas behörighet och vissa andra bestämmelser i 15 kap. i sjölagen. Propositionen har ändrats i överensstämmelse med dessa observationer. Utrikesministeriet förde i sitt yttrande för sin del fram vissa traktaträttsliga ändringsbehov i pro-

RP 271/2016 rd

positionen. Propositionen har i den slutliga bearbetningen ändrats i enlighet med utrikesministeriets utlåtande.

Finlands Advokatförbund fäste i sitt yttrande uppmärksamhet vid dispaschörens roll i sådana fall där passageraren med stöd av den direkta rätten att väcka talan kräver ersättning direkt av försäkringsbolaget. Frågan är av bredare karaktär och gäller förutom 2002 års Atenkonvention också många andra ansvarskonventionen inom sjöfarten. Det är meningen att lagstiftningen om dispaschörer ska utvärderas i sin helhet i ett separat projekt, och därför har den frågan inte tagits upp i denna proposition.

DETALJMOTIVERING

1 Innehållet i 2002 års Atenkonvention och konventionens förhållande till lagstiftningen i Finland

Med anledning av 2002 års Atenkonvention och Atenförordningen behöver sjölagen ses över. I sjölagen ska 15 kap. ändras och de bestämmelser som motsvarar de bestämmelser som finns i Atenförordningen och som således omfattas av unionens exklusiva behörighet ska upphävas.

2002 års protokoll till 1974 års Atenkonvention om befordran till sjöss av passagerare och deras resgods

Genom 2002 års Atenprotokoll ändrades 1974 års Atenkonvention så att protokollet och 1974 års Atenkonvention tillsammans utgör 2002 års Atenkonvention. I artikel 15 i protokollet fastställs att mellan parterna i protokollet ska konventionen och protokollet läsas och tolkas såsom ett enda instrument. Enligt artikel 15.3 ska artiklarna 1–22 i 1974 års Atenkonvention i dess lydelse enligt protokollet tillsammans med artiklarna 17–25 i protokollet och bilagan till det utgöra och kallas 2002 års *Atenkonvention om befordran till sjöss av passagerare och deras resgods*.

I övrigt ändras bestämmelserna i konventionen direkt genom bestämmelserna i 2002 års Atenprotokoll och det redogörs närmare för innehållet i bestämmelserna nedan i samband med 2002 års konsoliderade Atenkonvention. En redogörelse för bestämmelserna i den konsoliderade konventionen behövs för att ge en genomgående och heltäckande bild av 2002 års Atenkonvention, eftersom Finland när det förbinder sig till protokollet också förbinder sig till 2002 års Atenkonvention.

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

Enligt artikel 22a i den konsoliderade konventionen är slutbestämmelser i konventionen artiklarna 17–25 i 2002 års protokoll om befordran till sjöss av passagerare och deras resgods, vilket innebär att numreringen till denna del är överlappande trots konsolideringen av texterna.

Artikel 1. Definitioner. Artikel 1 innehåller definitioner av de viktigaste begrepp som används i konventionen. Dessa är bl.a. transportör, transportavtal, fartyg, passagerare, resgods och handresgods. Begreppet transport definieras utifrån de perioder som ansvaret enligt konventionen omfattar. Artikel 1 i bilaga I till Atenförordningen innehåller motsvarande definitioner.

Artikel 1a. Bilaga. Enligt artikel 1 utgör bilagan till konventionen en integrerad del av konventionen.

Artikel 2. Tillämplighet. I artikeln fastställs konventionens tillämpningsområde. Konventionen ska tillämpas på varje internationell transport, om fartyget för en konventionsstats flagg eller är registrerat i en konventionsstat, transportavtalet har ingåtts i en konventionsstat, eller avgångs- eller bestämmelseorten enligt transportavtalet finns i en konventionsstat. Enligt artikel 2.2 är konventionen inte tillämplig när transport är underkastad ansvarsbestämmelserna i en annan internationell konvention som avser transport av passagerare eller resgods med annat transportmedel, i den mån dessa bestämmelser är bindande för transport till sjöss. Atenförordningen tillämpas på både internationell transport och transport till sjöss i en enda medlemsstat ombord på fartyg av klass A och B, om fartyget för en medlemsstats flagg eller är registrerat i en medlemsstat, transportavtalet har träffats i en medlemsstat, eller avgångs- eller bestämmel-

seorten enligt transportavtalet finns i en medlemsstat. Medlemsstaterna får tillämpa Atenförordningen på all inrikes transport till sjöss. Avsikten är att det i sjölagen ska tas in en bestämmelse om tillämpningsområdet enligt konventionen. En bestämmelse som överensstämmer med artikel 2.2 ska tas in i 15 kap. i sjölagen.

Artikel 3. *Transportörens ansvar.* Enligt artikeln ska transportören vara ansvarig för skada som uppstått som en följd av dödsfall eller personskada som drabbat en passagerare och förlust av resgods eller handresgods. 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 (SDR). Transportören kan befrias från ansvar endast i vissa exceptionella situationer, dvs. transportören är inte ansvarig om transportören kan bevisa att olyckan orsakades av krigshandling, fientligheter, inbördeskrig eller uppror eller av naturhändelse av osedvanlig karaktär, som inte har kunnat undvikas och vars följder inte har kunnat förhindras, eller i sin helhet har vållats av tredje man genom handling eller underlåtenhet med avsikt att orsaka skada. Transportörens ansvar för den del som överstiger den beloppsgräns som anges ovan grundar sig på vållande, dvs. transportören är ansvarig för skadan om inte transportören kan visa att den händelse som orsakade skadan inte uppkom genom fel eller försummelse av transportören. Med sjöfartsolycka avses enligt artikeln förlisning, kantring, sammanstötning, strandning eller explosion, brand eller fel i fartyget.

Transportören ska däremot 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 dödsfallet eller skadan berodde på fel eller försummelse av transportören. Bevisbördan för fel eller försummelse ska i detta fall ligga på käranden.

Transportören ska vara ansvarig för förlust av eller skada på handresgods, om den händelse som orsakade förlusten eller skadan berodde på fel eller försummelse av transportören. Fel eller försummelse av transportören ska antas föreligga om skadan har vållats av en sjöfartsolycka. Transportören ska vara ansvarig för förlust av eller skada på annat resgods än handresgods, om inte transportören kan visa att den händelse som orsakade skadan inträffade utan fel eller försummelse av transportören.

I artikeln definieras begreppen sjöfartsolycka, fel eller försummelse av transportören, fel i fartyget och skada. Enligt artikeln avser transportörens ansvar endast skada som härrör från händelser som har inträffat under transporten. Bevisbördan för att den händelse som orsakat skadan har inträffat under transporten och omfattningen av skadan ska ligga på käranden.

Bilaga I till Atenförordningen innehåller bestämmelser som motsvarar artikel 3 i Atenkonventionen. I 15 kap. i sjölagen ska de bestämmelser som strider mot Atenförordningen upphävas. Dessutom ska beloppet av den allmänna rätten till ansvarsbegränsning enligt 9 kap. i sjölagen höjas så att det motsvarar beloppet av den obligatoriska försäkring som avses i Atenförordningen.

Artikel 4. *Utförande transportör.* I artikeln finns bestämmelser om ansvarsfördelningen mellan en utförande transportör och en transportör. I artikeln fastställs att om utförandet av transporten eller en del av den har anförtrotts en utförande transportör förblir transportören ändå ansvarig för hela transporten enligt bestämmelserna i konventionen. Dessa bestämmelser ska dessutom gälla för den utförande transportören beträffande den del av transporten som transportören utför. Såvitt gäller den transport som utförs av utförande transportörer svarar transportören för handlande eller underlåtenhet av de utförande transportörerna och deras medhjälpare och andra som de anlitar för transport, när de handlar inom ramen för uppdragets fullgö-

rande. Har transportören genom särskild överenskommelse åtagit sig förpliktelser som inte åläggs genom konventionen eller avstått från rättigheter som följer av konventionen, binder denna de utförande transportörerna endast om de uttryckligen och skriftligen har samtyckt härtill. När både transportören och den utförande transportören är ansvariga ska ansvaret, i den utsträckning ansvar föreligger, vara solidariskt. Vad som föreskrivs i artikeln ska inte utgöra hinder för regress mellan transportören och den utförande transportören. Bilaga I till Atenförordningen innehåller bestämmelser som motsvarar artikel 4. I sjölagen ska de bestämmelser i 15 kap. som strider mot Atenförordningen upphävas.

Artikel 4a. Obligatorisk försäkring. I artikeln finns bestämmelser om obligatorisk försäkring och ekonomisk säkerhet. Den transportör som faktiskt utför hela eller en del av en passagerartransport, för vilken konventionen gäller, med ett fartyg som är registrerat i en fördragsslutande stat och är godkänt för transport av fler än tolv passagerare, är skyldig att ta och vidmakthålla försäkring eller annan ekonomisk säkerhet. Den obligatoriska försäkringen eller andra ekonomiska säkerheten ska täcka ansvaret enligt konventionen för dödsfall eller personskada som drabbat passagerare och den ska uppgå till minst 250 000 SDR per passagerare vid en och samma händelse.

I artikel 4a.2 anges att när en behörig myndighet i en fördragsslutande stat har fastställt att kraven enligt punkt 1 har uppfyllts ska ett certifikat som intygar att försäkringen eller den andra ekonomiska säkerheten är i kraft i enlighet med bestämmelserna i konventionen 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 konventionen. 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.

Enligt artikel 4a.4 ska certifikatet 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, och statens officiella språk får utelämnas om staten beslutar detta.

Enligt artikel 4a.5 ska certifikatet 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.

I artikel 4a.6 anges att en försäkring eller annan säkerhet kan upphöra att gälla tidigast tre månader från det att den sagts upp hos de myndigheter som avses i punkt 5, förutom om certifikatet återlämnats till myndigheten eller ett nytt certifikat utfärdats för fartyget.

Enligt artikel 4a.7 ska om inte annat följer av denna artikel villkoren för certifikatets utfärdande och giltighet fastställas av den stat där fartyget är registrerat.

I artikel 4a.8 finns bestämmelser om att en fördragsslutande stat får förlita sig på upplysningar om den ekonomiska ställningen för den som tillhandahåller försäkring eller annan ekonomisk säkerhet enligt konventionen.

Enligt artikel 4a.9 ska de behöriga myndigheterna i de fördragsslutande staterna ömsesidigt godta certifikat.

I artikel 4a.10 finns bestämmelser om att käranden har rätt att föra talan 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 konventionen (med undantag för invändningar om konkurs eller likvidation). Svaranden får också 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 instämda i målet.

Enligt artikel 4a.12 får en fördragsslutande stat inte tillåta att sjöfart bedrivs med fartyg under dess flagg och som omfattas av denna artikel om inte ett certifikat har utfärdats enligt punkterna 2 eller 15. I artikel 4a.13 fastställs att varje fördragsslutande stat genom sin nationella lagstiftning ska se till att det för alla fartyg som är godkända för transport 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 och i den utsträckning denna konvention är tillämplig.

Bilaga I till Atenförordningen innehåller bestämmelser som motsvarar artikel 4a. Enligt 15 kap. 24 § i sjölagen är det Trafiksäkerhetsverket som i Finland beviljar de försäkringscertifikat som avses i Atenförordningen och dessa beviljas på samma sätt som de försäkringscertifikat som avses i de övriga ansvarighetskonventionerna som gäller sjöfart. Trafiksäkerhetsverket övervakar med stöd av 15 kap. 25 § i sjölagen också att försäkringsplikten iakttas.

Artikel 5. Värdesaker. Enligt artikeln är transportören inte ansvarig för värdesaker utom när 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. Bilaga I till Atenförordningen innehåller bestämmelser som motsvarar artikel 5. I sjölagen ska bestämmelserna om värdesaker i 15 kap. upphävas till den del de strider mot Atenförordningen.

Artikel 6. Medvållande. I artikeln finns bestämmelser om en transportörs ansvar i situationer där en skada helt eller delvis förorsakats av passageraren själv eller att denne medverkade till det. I dessa fall kan den domstol som handlägger målet, i överensstämmelse med dess nationella lag, helt eller delvis befria transportören från ansvarighet. Bilaga I till Atenförordningen innehåller en bestämmelse som motsvarar artikel 6. Sjölagens 15 kap. ska ändras så att i kapitlet upphävs de bestämmelser som överlappar Atenförordningen.

Artikel 7. Ansvarsbegränsning för dödsfall och personskada. I artikeln finns bestämmelser om en transportörs rätt till ansvarsbegränsning. Enligt artikel 7.1 ska transportörens ansvar enligt artikel 3 i konventionen för en passagerares död eller personskada inte i något fall överstiga 400 000 SDR per passagerare vid en och samma händelse. I artikel 7.2 anges att en fördragsslutande stat genom särskilda bestämmelser i sin nationella lagstiftning får reglera den högre ansvarsgräns som anges i punkt 1. Bilaga I till Atenförordningen innehåller bestämmelser som motsvarar artikel 7. Bestämmelserna i sjölagen ska upphävas till den del de strider mot Atenförordningen. Den nya maximigränsen 400 000 SDR anses för närvarande tillräcklig och det anses därför inte behövt att nationellt föreskriva om en högre ansvarsgräns. I propositionen föreslås det således inte att Finland ska fastställa en ansvarsgräns som är högre än den summa som nämns ovan.

Artikel 8. Ansvarsbegränsning för förlust av eller skada på resgods och fordon. I artikeln anges gränserna för transportörens ansvar i fråga om handresgods (2 250 SDR per passagerare, cirka 2 880 euro; kursen den 23 december 2016), fordon (12 700 SDR per fordon, cirka 16 260 euro; kursen den 23 december 2016) och annat resgods (3 375 SDR per passagerare, cirka 4 320 euro; kursen den 23 december 2016). Enligt artikeln kan transportören och passageraren dessutom 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. Bilaga I till Atenförordningen innehåller bestämmelser som motsvarar artikel 8. I sjölagen ska de bestämmelser i 15 kap. som strider mot Atenförordningen upphävas.

Artikel 9. Beräkningsenheter och omräkning. I artikeln finns detaljerade bestämmelser om de beräkningsenheter som används i konventionen och omräkning av dem. Med beräkningsenhet avses i konventionen en särskild dragningsrätt enligt Internationella valutafondens bestämmelser. Beloppen 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. Bilaga I till Atenförordningen innehåller bestämmelser som motsvarar artikel 9. I 23 kap. 2 § i sjölagen finns bestämmelser om särskild dragningsrätt och omräkning av den.

Artikel 10. Tilläggsbestämmelser om ansvarsgränser. Enligt artikeln kan transportören och passageraren genom uttrycklig och skriftlig överenskommelse bestämma högre ansvarsgränser än vad som föreskrivs i artiklarna 7 och 8. Ränta på skadestånd och rättegångskostnader ska inte omfattas av de ansvarsgränser som föreskrivs i artiklarna 7 och 8. Bilaga I till Atenförordningen innehåller bestämmelser som motsvarar artikel 10. I sjölagen ska de bestämmelser i 15 kap. som strider mot Atenförordningen upphävas.

Artikel 11. Befrielse från och begränsning av ansvar för transportörens medhjälpare. Enligt bestämmelserna i artikeln har transportörens eller den utförande transportörens medhjälpare eller andra som de anlitat för transport om dessa visar att de 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 konventionen. Bilaga I till Atenförordningen innehåller bestämmelser som motsvarar artikel 11. I sjölagen ska de bestämmelser i 15 kap. som strider mot Atenförordningen upphävas.

Artikel 12. Sammanläggning av fordringar. Artikeln innehåller bestämmelser om skadeståndskravens högsta belopp när fordringar läggs samman. Bilaga I till Atenförordningen innehåller bestämmelser som motsvarar artikel 12.

Artikel 13. Förlust av rätten till ansvarsbegränsning. Enligt artikeln har transportören inte rätt att åberopa de ansvarsgränser som föreskrivs i artiklarna 7 och 8 och i artikel 10.1 om det visas att transportören, genom egen handling eller underlåtenhet, har orsakat skadan uppsåtligt eller hänsynslöst och med insikt att sådan skada sannolikt skulle uppkomma. Detsamma gäller transportörens eller den utförande transportörens medhjälpare eller andra som de anlitat för transport. Bilaga I till Atenförordningen innehåller bestämmelser som motsvarar artikel 13. I sjölagen ska de bestämmelser i 15 kap. som strider mot Atenförordningen upphävas.

Artikel 14. Grunden för skadeståndskrav. Enligt artikeln får talan angående skadestånd med anledning av att en passagerare avlidit eller åsamkats kroppsskada eller med anledning av förlust av eller skada på resgods inte väckas mot transportören eller den utförande transportören annat än enligt konventionen. Bilaga I till Atenförordningen innehåller en bestämmelse som motsvarar artikel 14. I 15 kap. i sjölagen ska bestämmelserna om ersättning av personskada eller skada på resgods upphävas.

Artikel 15. *Reklamation vid förlust av eller skada på resgods.* I artikeln finns bestämmelser om hur och när passagerare ska underrätta transportören eller den person som denna anlitat för transport om skada på resgods eller handresgods. Bilaga I till Atenförordningen innehåller bestämmelser som motsvarar artikel 15.

Artikel 16. *Preskriptionstid för skadeståndsfördringar.* I artikeln finns bestämmelser om preskriptionstiden för skadeståndsfördringar och hur den räknas. Skadeståndsfördringar på grund av passagerares död eller personskada eller förlust av eller skada på resgods ska enligt artikeln preskriberas efter en tid av två år. Villkoren för förlängning av eller avbrott i preskriptionstiden ska bestämmas enligt domstolslandets lag, men talan enligt konventionen får inte i något fall väckas senare än fem år efter det att passageraren steg i land eller, om detta är senare, skulle ha stigit i land, dock senast tre år efter det att käranden fick eller rimligen borde ha fått kännedom om den skada eller förlust som händelsen orsakat, om den senare nämnda tidsfristen är tidigare än den förstnämnda tidsfristen. Bestämmelser om preskription av rätt att väcka talan finns i 19 kap. 1 § i sjölagen. Sjölagens 19 kap. 1 § 1 mom. 3 punkt ska ändras så att i den nämns endast skador på grund av försening vid passagerartransport, och 1 mom. 5 punkten så att den gäller endast skador på grund av att resgods har försenats.

Artikel 17. *Behörig domstol.* I artikel 17 i Atenkonventionen finns bestämmelser om en domstols internationella behörighet. Bestämmelser om en domstols internationella behörighet finns inte i Atenförordningen.

I artikel 17 i Atenkonventionen finns en förteckning över de grunder på vilka den internationella behörigheten för en domstol i en fördragsslutande stat fastställs i de tvistemål som avses i artiklarna 3 och 4 i konventionen. De behöriga domstolarna är följande: domstol i den stat där svaranden är varaktigt bosatt eller har sin huvudsakliga rörelse, domstol i den stat där avgångs- eller bestämmelseorten enligt transportavtalet finns, domstol i den stat där käranden har sin hemvist eller är varaktigt bosatt, om svaranden har ett driftställe för sin rörelse i staten och är underkastad dess domsrätt, eller domstol i den stat där transportavtalet ingicks, om svaranden har ett driftställe för sin rörelse i staten och är underkastad dess domsrätt. Behörighetsgrunderna är alternativa. Käranden kan således välja vid vilken stats domstol käranden väcker talan.

För att artikel 17 i Atenkonventionen ska kunna tillämpas krävs det att domstolen ligger i en fördragsslutande stat. I artikeln anges det inte hur den nationella behörigheten för en domstol i en fördragsslutande stat bestäms i en situation där det finns flera behöriga domstolar i den fördragsslutande staten. Detta ska regleras genom nationell lagstiftning.

Talan enligt artikel 4a i Atenkonvention mot försäkringsgivaren eller den som ställt säkerheten ska, efter kärandens val, väckas vid någon av de domstolar som nämns ovan där talan enligt vad som anges ovan kan väckas mot transportören eller den utförande transportören. I konventionen anges det dessutom att efter den händelse som orsakade skadan kan parterna avtala att skadeståndstalan ska väckas inom någon annan jurisdiktion eller hänskjutas till skiljedom.

Bestämmelser om en domstols internationella behörighet och om erkännande och verkställighet av domar på privaträttens område finns i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1215/2012 om domstols behörighet och om erkännande och verkställighet av domar på privaträttens område (nedan *Bryssel I förordningen*). Den förordningen tillämpas på förhållandena mellan Europeiska unionens medlemsstater.

Också den i Lugano 2007 antagna konventionen om domstols behörighet och om erkännande och verkställighet av domar på privaträttens område (nedan *2007 års Luganokonvention*) in-

nehåller bestämmelser om en domstols internationella behörighet. Luganokonventionen tillämpas på förhållandet mellan Island, Norge och Schweiz (nedan *Luganostaterna*).

De tvistemål som avses i artiklarna 3, 4 och 4a i Atenkonventionen hör till tillämpningsområdet för Bryssel I förordningen och 2007 års Luganokonvention.

En domstols internationella behörighet i ärenden som omfattas av Atenkonventionen fastställs dock i enlighet med bestämmelserna i den konventionen. Detta beror på att enligt artikel 71.1 i Bryssel I förordningen ska förordningen inte inverka på konventioner som medlemsstaterna har tillträtt och som på särskilda områden reglerar domstolars behörighet. En bestämmelse med motsvarande innehåll finns i artikel 67.1 i 2007 års Luganokonvention.

I fråga om bestämmande av domstolars behörighet har Atenkonventionen företrädare framför Bryssel I förordningen och 2007 års Luganokonvention.

I sjölagens 21 kap. 5 § där det finns bestämmelser om behörighetsfördelningen mellan nationella domstolar ska det tas in en hänvisning till artikel 17 i 2002 års Atenkonvention.

Artikel 17a. Erkännande och verkställighet. I artikel 17a i 2002 års Atenkonvention finns bestämmelser om erkännande och verkställighet av domar. Enligt artikel 17a ska en dom som har meddelats av en domstol som är behörig enligt artikel 17, om den är verkställbar i den stat där den meddelades och har vunnit laga kraft, erkännas av andra fördragsslutande stater som tillträtt Atenkonventionen. En dom erkänns dock inte, om domen erhållits med svikliga medel, eller svaranden inte fått skäligt rådrum och rimlig möjlighet att föra sin talan.

En dom som erkänns i enlighet med vad som anges ovan ska vara verkställbar i varje fördragsslutande stat så snart statens formella krav för verkställigheten har uppfyllts. De formella kraven får inte medge någon omprövning i sak av målet.

Enligt artikel 17a.3 får en fördragsslutande stat dock tillämpa också andra bestämmelser om erkännande och verkställighet av domar, om tillämpningen av dessa bestämmelser leder till att domar erkänns och verkställs i minst samma utsträckning som i enlighet med artikel 17a. Bestämmelsen i artikel 17a.3 togs in i artikeln på initiativ av EU i den fas när förhandlingarna fördes. Enligt bestämmelsen får bestämmelserna om erkännande och verkställighet av domar i Bryssel I förordningen, trots bestämmelserna i Atenkonventionen, tillämpas när det gäller förhållandena mellan EU-medlemsstaterna på det sätt som anges i artikel 71.2 i Bryssel I förordningen. Bestämmelsen möjliggör också att bestämmelserna om erkännande och verkställighet av domar i 2007 års Luganokonvention kan tillämpas på förhållandena mellan Luganostaterna i enlighet med artikel 67.5 i konventionen.

Av artikel 17a.3 följer att verkställighet av en dom som meddelats i Finland och omfattas av 2002 års Atenkonvention i t.ex. Sverige kan sökas med iakttagande av antingen förfarandet enligt Atenkonventionen eller förfarandet enligt Bryssel I förordningen.

Bestämmelser om erkännande och verkställighet av domar finns också i de andra ansvarighetskonventionerna om sjöfart. Syftet med den artikel om erkännande och verkställighet av domar som finns i 2002 års Atenkonvention är att göra det lättare för den som får skadestånd att också i en annan fördragsslutande stat få ut sin ersättning.

Artikel 18. Avtalsvilkors ogiltighet. Artikeln innehåller bestämmelser om bl.a. sådana avtalsvilkors ogiltighet som syftar till att befria den som är ansvarig enligt konventionen från ansvar gentemot passageraren eller till att bestämma en ansvarsgräns som är lägre än de ansvarsgränser som har fastställs i konventionen eller till att flytta bevisbördan från transportören el-

ler den utförande transportören. Bilaga I till Atenförordningen innehåller bestämmelser som motsvarar artikel 18. I sjölagen ska de bestämmelser i 15 kap. som strider mot Atenförordningen upphävas.

Artikel 19. *Andra konventioner om ansvarsbegränsning.* Enligt artikeln ska konventionen inte inskränka transportörens, den utförande transportörens och deras anställdas eller medhjälparens rättigheter och skyldigheter enligt internationella konventioner om ansvarsbegränsning för ägare av fartyg som används till fart i öppen sjö. Atenförordningen innehåller inga bestämmelser om detta vilket innebär att bestämmelserna omfattas av Finlands behörighet. Finland är part i ansvarsbegränsningskonventionen. I denna proposition föreslås det att Finland ska utnyttja möjligheten enligt artikel 15.3bis i 1996 års ansvarsbegränsningskonvention att i fråga om personskador höja beloppet av rätten till ansvarsbegränsning enligt 9 kap. 5 § i sjölagen. En närmare redogörelse för detta finns i avsnittet som gäller de viktigaste förslagen.

Artikel 20. *Atomskada.* Artikeln innehåller bestämmelser enligt vilka konventionen inte ger upphov till något ansvar för skada som orsakats av en atomolycka, om den driftansvarige för en kärnanläggning är ansvarig för skadan enligt 1960 års Pariskonvention om skadeståndsansvar på atomenergins område i dess lydelse enligt 1964 års tilläggsprotokoll, eller 1963 års Wienkonvention om ansvarighet för atomskada, eller enligt ändringar eller protokoll till dessa som har trätt i kraft, eller om den driftansvarige för en kärnanläggning är ansvarig för skadan enligt nationell lagstiftning 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 transport som utförs av offentlig myndighet.* I artikeln finns en bestämmelse om tillämpning av konventionen på kommersiell transport som utförs av stat eller offentlig myndighet enligt ett transportsavtal av den innebörd som anges i artikel 1. Bilaga I till Atenförordningen innehåller en bestämmelse som motsvarar artikel 21.

Artikel 22. *Förbehåll.* Enligt artikeln kan en fördragsslutande stat, vid tidpunkten för undertecknande, ratifikation, antagande, godkännande av eller anslutning till konventionen skriftligen förklara att den inte ska tillämpa konventionen när passageraren och transportören är medborgare i den staten. Förklaringen kan när som helst återkallas genom en skriftlig underrättelse till organisationens generalsekreterare. Finland har inte lämnat en sådan skriftlig förklaring och har inte för avsikt att lämna en.

Artikel 22a. *Konventionens slutbestämmelser.* Enligt artikeln är slutbestämmelser i konventionen artiklarna 17–25 i 2002 års protokoll till 1974 års Atenkonvention om befordran till sjöss av passagerare och deras resgods. Bilaga I till Atenförordningen innehåller bestämmelser som motsvarar artikel 23 om ändring av ansvarsgränserna. Till denna del omfattas slutbestämmelserna av unionens exklusiva behörighet.

Artiklarna 17–25 i 2002 års protokoll till 1974 års Atenkonvention om befordran till sjöss av passagerare och deras resgods

Artiklarna 17, 20–22, 24 och 25 innehåller vanliga bestämmelser om undertecknande, ratifikation, godtagande, godkännande, anslutning, ikraftträdande, uppsägning samt revidering och ändring av avtal, deponering och språk.

Artikel 18. *Stater med mer än ett rättssystem.* Enligt artikeln får en stat som har två eller fler territoriella enheter i vilka olika rättssystem tillämpas i frågor som omfattas av konventionen vid statens undertecknande, ratifikation, godtagande, godkännande eller anslutning förklara att

konventionen ska omfatta alla dess territoriella enheter eller bara en eller några av dem. Förklaringen får när som helst ändras genom en ny förklaring.

Artikel 19. *Regionala organisationer för ekonomisk integration.* I artikeln finns bestämmelser om att regionala organisationer för ekonomisk integration får underteckna, ratificera, godta, godkänna eller ansluta sig till konventionen. En regional organisation för ekonomisk integration som är part i konventionen ska ha samma rättigheter och skyldigheter som en fördragsslutande stat när det gäller de frågor i konventionen som omfattas av organisationens behörighet.

Enligt artikel 19.4 ska en regional organisation för ekonomisk integration vid dess undertecknande, ratifikation, godtagande, godkännande eller anslutning avge en förklaring till generalsekreteraren i vilken anges de frågor som regleras i konventionen beträffande vilka behörigheten har överförts till den regionala organisationen från de av dess medlemsstater som har undertecknat konventionen eller är fördragsslutande stater.

I 2002 års Atenkonvention har artikel 19 tagits in främst med tanke på att Europeiska unionen ska kunna ansluta sig till konventionen. Europeiska unionen anslöt sig till konventionen den 15 december 2011.

Artikel 23. *Ändring av ansvarsgränserna.* Artikeln innehåller bestämmelser om förfarandet för ändring av konventionens ansvarsgränser. Det särskilda förfarande som anges i artikeln ska endast användas för ändring av de ansvarsgränser som anges i artiklarna 3.1, 4a.1 och 7.1 och artikel 8 i konventionen, och påverkar inte tillämpningen av artikel 22.

Enligt artikel 23.2 ska på begäran av minst hälften av de fördragsslutande staterna i 2002 års Atenkonvention, dock minst sex, ett förslag till ändring av de ansvarsgränser eller självrisker som avses i artiklarna i konventionen genom generalsekreterarens försorg sändas till alla medlemmar i organisationen och till alla fördragsslutande stater.

Enligt artikeln ska alla ändringar läggas fram för IMO:s juridiska kommitté för övervägande, vilket får äga rum tidigast sex månader efter översändandet. Alla fördragsslutande stater har rätt att delta i juridiska kommitténs förhandlingar för övervägande och antagande av ändringar, oavsett om de är medlemsstater i organisationen eller inte. Ändringar antas med två tredjedels majoritet av de fördragsslutande stater som är närvarande och som röstar i juridiska kommittén, dock under förutsättning att minst hälften av de fördragsslutande staterna är närvarande vid röstningstillfället. När juridiska kommittén behandlar ett förslag till ändring av ansvarsgränserna 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 har.

Enligt artikeln får ändringar i ansvarsgränserna inte övervägas förrän fem år förflutit från den dag då 2002 års Atenkonvention öppnades för undertecknande och inte heller förrän fem år förflutit från den dag en tidigare ändring av ansvarsgränserna har trätt i kraft. Ingen gräns får höjas så att beloppet kommer att överstiga den gräns som slagits fast i 2002 års Atenkonvention ökat med sex procent per år, inklusive den procentuella höjningen från föregående år, räknat från den dag 2002 års Atenkonvention öppnades för undertecknande. En ansvarsgräns får inte heller höjas så att den med tre gånger överstiger den gräns som slagits fast i 2002 års Atenkonvention.

I artikeln anges att organisationen ska delge de fördragsslutande staterna en ändring som har antagits. 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 av juridiska kommittén har underrättat generalsekreteraren om att de inte

godtar ändringen, som då anses förkastad och inte får någon verkan. En ändring som har godtagits i enlighet med punkt 8 träder i kraft 18 månader efter det att den godtogts. Alla fördragslutande stater är bundna av ändringen om de inte säger upp 2002 års Atenkonvention i enlighet med artikel 21 senast sex månader innan ändringen träder i kraft. Uppsägningen får verkan när ändringen träder i kraft.

De bestämmelser om ändring av ansvarsgränserna som finns i artikel 23 i slutbestämmelserna omfattas av unionens exklusiva behörighet.

Bilagan. Bilagan till Atenkonventionen innehåller en modell till certifikat angående försäkring eller annan ekonomisk säkerhet för ansvar för passagerares död eller personskada. Bilaga I till Atenförordningen innehåller en motsvarande modell.

IMO:s förbehåll och riktlinjer för genomförande av Atenkonventionen. Internationella sjöfartsorganisationens (IMO) juridiska kommitté har den 19 oktober 2006 dessutom antagit IMO:s förbehåll och riktlinjer för genomförande av Atenkonventionen. Bestämmelser som motsvarar IMO:s förbehåll och riktlinjer finns i bilaga II till Atenförordningen.

Förhandlingar fördes om IMO:s förbehåll och riktlinjer, eftersom det ansågs att transportörerna annars skulle ha haft svårt att förklara sitt ansvar särskilt när det gäller sådana personsador som drabbat en passagerare och som förorsakats av krig eller terrorism. I punkt 1 i bilaga II till Atenförordningen anges med vilka förbehåll eller med vilket uttalande med samma verkan som Atenkonventionen bör ratificeras. I punkt 2 i bilaga II finns riktlinjer angående försäkringscertifikat. Enligt riktlinjerna gäller inom försäkringsmarknaden för närvarande att de fördragslutande 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. I punkt 2.1 i riktlinjerna anges de klausuler och förbehåll som får omfatta både krigs och icke krigsförsäkring. I punkt 2.2 definieras krigsförsäkring. Enligt punkten ska krigsförsäkring 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. I punkt 2.2 anges dessutom de undantag, begränsningar och krav som får omfatta försäkringarna i fråga. Enligt punkt 2.3 i bilaga II bör icke krigsförsäkringar täcka alla risker som omfattas av obligatorisk försäkring utom de risker som anges i punkt 2.2, oavsett om de omfattas av undantagen, begränsningarna eller kraven enligt punkterna 2.1 och 2.2.

I tillägg A i bilaga II anges de klausuler som avses i riktlinjerna i punkt 2.1.1 (undantagsklausul om standardiserade försäkringsvillkor vid radioaktiv kontaminering, kemiska, biologiska, biokemiska hot och elektromagnetiska vapen), punkt 2.1.2 (undantagsklausul om standardiserade försäkringsvillkor vid it-attacker) och punkt 2.2.1 (automatisk uppsägnings- och undantagsklausul vid krig). Ett exempel på försäkringsåtaganden (blå kort) och ett försäkringscertifikat, som samtliga återspeglar riktlinjerna, återges i tillägg B.

Eftersom förbehållet och riktlinjerna är en del av Atenförordningen och således omfattas av unionens exklusiva behörighet, begärs det i denna proposition inte att riksdagen godkänner förbehållet. Finland ska dock i enlighet med rådets beslut göra de förbehåll som nämns ovan när det godtar eller godkänner 2002 års Atenprotokoll.

2 Lagförslag

2.1 Lag om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i 2002 års protokoll till 1974 års Atenkonvention om befordran till sjöss av passagerare och deras resgods

Enligt 95 § i Finlands grundlag förutsätts det att de bestämmelser i internationella förpliktelser som hör till området för lagstiftningen sätts i kraft nationellt genom en särskild ikraftträdandelag. De bestämmelser i internationella förpliktelser som hör till området för lagstiftningen ska sättas i kraft genom en blankettlag eller blandlag också när det materiella innehållet i den nationella lagstiftningen behöver ses över på grund av en förpliktelse. Propositionen innehåller ett förslag till blankettlag.

1 §. I paragrafen ingår en bestämmelse genom vilken de bestämmelser i protokollet som hör till området för lagstiftningen sätts i kraft. De bestämmelser som hör till området för lagstiftningen specificeras nedan i avsnittet om behovet av riksdagens samtycke.

2 §. Bestämmelser om sättande i kraft av de övriga bestämmelserna i protokollet och om ikraftträdandet av lagen utfärdas genom förordning av statsrådet. Lagen avses träda i kraft samtidigt som protokollet träder i kraft för Finlands del.

2.2 Sjölagen

7 kap. Allmänna stadganden om ansvar

1 §. Redarens ansvar. Enligt 3 mom. finns bestämmelser om begränsning av en redares ansvarighet i 9 och 13–15 kap. i sjölagen. Det föreslås att 3 mom. ändras så att i momentet nämns också Atenförordningen.

8 kap. Skada genom fartygs sammanstötning

3 §. Ersättning för personskador. I paragrafen finns bestämmelser om hur ersättningsansvaret för en personskada fördelas mellan dem som är skyldiga till sammanstötningen. I Atenförordningen föreskrivs det om transportörers och utförande transportörers ansvar och fördelningen av det, men inte om hur ansvaret fördelas mellan olika transportörer vid en sammanstötning. Eftersom det inte föreskrivs om detta på EU-nivå är medlemsstaterna behöriga att föreskriva om det.

Paragrafen ska enligt förslaget ändras så att i fråga om grunderna för befrielse från eller begränsning av ansvarighet hänvisas det också till grunderna enligt Atenförordningen.

9 kap. Allmänna stadganden om ansvarsbegränsning

5 §. Ansvarsbeloppen. Enligt 1 mom. 1 punkten är ansvarsgränsen för fordringar med anledning av personskada som har tillfogats fartygets egna passagerare 250 000 särskilda dragningsrätter (Special Drawing Right, SDR) multiplicerat med det antal passagerare som fartyget enligt sitt certifikat har tillstånd att transportera.

Enligt Atenförordningen uppgår transportörens ansvar för en passagerares död eller personskada till högst 400 000 beräkningsenheter per passagerare. Atenförordningen påverkar inte rättigheterna och skyldigheterna enligt 9 kap. i sjölagen, utan transportörer har också i fortsättningen möjlighet att åberopa bestämmelserna om transportörers rätt till ansvarsbegränsning.

ning i 9 kap. i sjölagen. Det ersättningsbelopp som en passagerare fått med stöd av Atenförordningen kan dock minskas när den allmänna ansvarsgränsen uppnås.

Enligt artikel 15.3bis i ansvarsbegränsningskonventionen har en föredragande stat möjlighet att göra en anmälan om konventionen och höja beloppet av rätten till ansvarsbegränsning enligt den nationella lagstiftningen i fråga om krav på grund av dödsfall och personskador hos ett fartygs passagerare. För Finlands del innebär detta att ansvarsbeloppet enligt 9 kap. 5 § 1 punkten i sjölagen höjs.

En passagerare som enligt sjölagen ska ersättas för en personskada eller skada på resgods ska i princip ha samma rätt till ersättning oberoende av hur många passagerare ett fartyg har. I propositionen föreslås det att ansvarsgränsen enligt 9 kap. 5 § 1 punkten i sjölagen ska höjas och på så sätt säkerställs passagerares rätt till ersättning också när det är många passagerare som har tillfogats skada. En passagerares ersättningsbelopp påverkas då inte när gränsen för den allmänna rätten till ansvarsbegränsning uppnås.

I propositionen föreslås det att Finland höjer den allmänna ansvarsgränsen enligt 9 kap. 5 § 1 punkten i sjölagen till 250 000 SDR och därmed gör en anmälan om detta till ansvarsbegränsningskonventionen. När beloppet av rätten till ansvarsbegränsning är detsamma som beloppet av den obligatoriska försäkringen enligt Atenförordningen på samma sätt som i Sverige, säkerställer höjningen av rätten till ansvarsbegränsning passagerares rätt till ersättning och garanterar alla en ersättning som motsvarar minst försäkringsbeloppet.

15 kap. Befordran av passagerare och resgods

I propositionen föreslås det att 15 kap. i sjölagen revideras. I kapitlet ska de bestämmelser som strider mot EU:s Atenförordning upphävas. Det föreslås att vissa av de bestämmelser om rättigheter och skyldigheter för transportörer och passagerare i gällande sjölag som inte finns i Atenförordningen eller 2002 års Atenkonvention ska tas in i det reviderade kapitlet på samma sätt som i de övriga nordiska länderna. I Atenförordningen finns inga bestämmelser om förse-ning. Avsikten är att de gällande bestämmelserna om transportörers ansvar för förse-ning i de nordiska ländernas sjölagar ska finnas kvar också i fortsättningen. Enligt förslaget ska bestämmelser om detta tas in i 15 kap i sjölagen. I fortsättningen ska i 15 kap. i sjölagen i stället för termen bortfraktare användas termen transportör i överensstämmelse med Atenförordning-
en.

1 §. *Atenförordningen och inrikes passagerartrafik.* I den gällande 1 § definieras de begrepp som används i kapitlet. Det föreslås att den paragrafen för enhetlighetens skull blir 2 a § och finns efter bestämmelserna om kapitlets tillämpningsområde.

Det nya 1 § 1 mom. innehåller en informativ bestämmelse om att bestämmelser om transport till sjöss av passagerare och deras resgods finns i EU:s Atenförordning. Förordningen är direkt tillämplig rätt i Finland. Atenförordningen täcker konventionens tillämpningsområde, dvs. internationell passagerartransport samt dessutom inrikes transport till sjöss ombord på fartyg av klass A och B i enlighet med non-SOLAS-direktivet.

Passagerarfartyg delas enligt non-SOLAS-direktivet in i klasser beroende på vilket fartområde de trafikerar. Med passagerarfartyg av klass A avses ett passagerarfartyg som används på inrikes resor och som också får användas utanför klasserna B, C och D. Med passagerarfartyg av klass B avses ett passagerarfartyg som används, förutom inom området för klass C och D, på inrikes resor under vilka fartyget aldrig befinner sig mer än 20 nautiska mil från strandlinjen där nödställda kan ta sig i land.

RP 271/2016 rd

En medlemsstat hade i fråga om fartyg av klass A möjlighet att skjuta upp tidpunkten då bestämmelserna börjar tillämpas fram till utgången av 2016 och i fråga om fartyg av klass B fram till utgången av 2018. I Finland finns det inga fartyg av klass A och B.

Dessutom innehåller det nya 1 mom. en informativ bestämmelse om att bestämmelser om passagerares rättigheter finns i EU:s förordning om passagerares rättigheter vid resor till sjöss. Förordningen är direkt tillämplig rätt i Finland och ska tillämpas på passagerare som reser med passagerartransport där ombordstigningshamnen eller landstigningshamnen ligger inom en medlemsstats territorium, förutsatt att transporten genomförs av en unionstransportör. Förordningen ska också till vissa delar tillämpas på passagerare som reser på en kryssning där ombordstigningshamnen ligger inom en medlemsstats territorium. Bestämmelserna i förordningen ska dock inte tillämpas på bl.a. små fartyg.

Enligt paragrafens 2 mom. bestämmelserna i Atenförordningen ska också tillämpas på annan inrikes trafik. I momentet anges att Atenförordningen tillämpas även på passagerartrafik inom Finland, om transporten sker med ett fartyg som har en annan fartygsklass än klass A och B enligt non-SOLAS-direktivet, och fartyget är godkänt för transport av fler än tolv passagerare. I Finland ska Atenförordningen således tillämpas också på fartyg av klass C och D samt i inrikes trafik på passagerarfartyg som används inom fartområdena I, II och III.

”Klass C” avser enligt non-SOLAS-direktivet ett passagerarfartyg som används på inrikes resor i fartområden där sannolikheten för en signifikant våghöjd som överstiger 2,5 meter är mindre än 10 procent, under en ettårsperiod för åretruntrafik, eller under en särskild begränsad period av året för trafik uteslutande under en sådan period (t.ex. trafik under sommaren) under vilken fartyget aldrig befinner sig mer än 15 nautiska mil från en skyddad plats eller mer än 5 nautiska mil, vid medelvattenstånd, från strandlinjen där nödställda kan ta sig i land. Detta innebär i praktiken för Finlands del ett fartyg som får användas i den yttre skärgården. Trafiksäkerhetsverket har meddelat en föreskrift som gäller gränserna för de fartområden där passagerarfartyg som omfattas av non-SOLAS-direktivet får användas.

”Klass D” avser ett passagerarfartyg som används på inrikes resor i fartområden där sannolikheten för en signifikant våghöjd som överstiger 1,5 meter är mindre än 10 procent, under en ettårsperiod för åretruntrafik, eller under en särskild begränsad period av året för trafik uteslutande under en sådan period (t.ex. trafik under sommaren) under vilken fartyget aldrig befinner sig mer än 6 nautiska mil från en skyddad plats eller mer än 3 nautiska mil, vid medelvattenstånd, från strandlinjen där nödställda kan ta sig i land. Detta innebär för Finlands del ett fartyg som får användas i den inre skärgården.

Också passagerarfartyg som används i inrikes trafik inom fartområdena I, II och III omfattas av Atenförordningen. I Finland användes fartområdena I, II och III före ikraftträdandet av non-SOLAS-direktivet och i inrikes trafiken används i nuläget två fartområdesklassificeringar, dvs. klasserna A–D enligt non-SOLAS-direktivet samt de tidigare klasserna I–III. Passagerarfartyg i inrikes trafik på vilka non-SOLAS-direktivet inte tillämpas besiktigas för fartområdena I, II och III. Dessa fartyg är alla fartyg som är byggda av trä eller glasfiber samt fartyg gjorda av stål vars längd understiger 24 meter och vars köl sträcktes före den 1 juli 1998. Atenförordningen omfattar alltså också de passagerarfartyg i inrikes trafik inom fartområdena I, II och III som inte hör till klasserna C och D i enlighet med definitionerna i non-SOLAS-direktivet. Denna utvidgning av tillämpningsområdet kan anses motiverad med tanke på ett enhetligt skydd av passagerare i den finska sjötrafiken.

Bestämmelserna i 15 kap. i den gällande sjölagen gör ingen åtskillnad på om passagerare transporteras på inre vattenvägar eller till sjöss. Transportörens ansvar är detsamma i all sjötrafik. Med tanke på passagerarnas rättsskydd finns det grundad anledning att även framöver

föreskriva om enhetligt ansvar som gäller transportören, oberoende av om transporten gäller sjöfart på inre vattenvägar eller till sjöss.

I 2002 års Atenkonvention finns ett nytt tillägg enligt vilket det krävs att transportören tar och vidmakthåller en obligatorisk försäkring för att täcka det ansvar för skada som kan uppstå som följd av dödsfall eller personskada som drabbat en passagerare till följd av en sjöfartsolycka. Den obligatoriska försäkringens belopp ska uppgå till minst 250 000 SDR per passagerare vid en och samma händelse. Denna bestämmelse har också tagits in i Atenförordningen.

I propositionen föreslås att bestämmelserna om obligatorisk försäkring ska utsträckas till att gälla både sjöfart på inre vattenvägar och till sjöss med fartyg av klass C och D samt klass I, II och III. Under beredningen av Atenförordningen fanns det ännu inte några lämpliga försäkringsprodukter som gällde dessa fartyg, men situationen har nu ändrats och det finns också försäkringsprodukter som har skraddarsyttts för säsongbetonad trafik i mindre skala och dess särförhållanden.

Enligt förslaget ska bestämmelserna om ersättning vid förlust av eller skada på rörelsehjälpmedel eller annan specifik utrustning i artikel 4, bestämmelserna om förskottsutbetalning i fråga om dödsfall eller personskada i artikel 6 och bestämmelserna om information till passagerare i artikel 7 i Atenförordningen tillämpas också på de fartyg som avses i 2 mom.

Enligt 3 mom. ska vissa bestämmelser i Atenförordningen inte tillämpas på de fartyg som avses i 2 mom. Transportören ansvarar enligt Atenkonventionen i vissa fall också för skada som orsakats av krig (inklusive terrorism). Eftersom en redares vanliga ansvarsförsäkring, så kallad P&I-försäkring, inte täcker krigsrisker har IMO med tanke på genomförandet av Atenkonventionen 2006 godkänt anvisningar om försäkringar som gäller krigsrisker. Bestämmelserna i Atenkonventionen och IMO:s anvisningar har tagits in i Atenförordningen. Också skador på grund av terrorism täcks i nuläget med krigsförsäkring. I momentet föreslås att det av de fartyg i inrikes trafik som avses i 2 mom. inte ska förutsättas försäkring för krigsrisk. Som ett exempel kan nämnas att risken för terroristdåd i inrikes trafiken är relativt låg medan kostnaderna i synnerhet för säsongbetonad inrikes trafik är relativt höga. Också Sverige har tagit in ett motsvarande undantag i fråga om fartyg i inrikes trafik.

Ett annat undantag som gäller de fartyg i inrikes trafik som avses i 2 mom. är att det av dem inte förutsätts ansvarsförsäkringscertifikat enligt artikel 4a.2 i bilaga I till Atenförordningen. Det ska årligen i samband med besiktningen kontrolleras att dessa fartyg uppfyller försäkringsplikten.

2 §. Bestämmelser som tillämpas på transport av passagerare och resgods. I 1 mom. finns en bestämmelse om att utöver vad som föreskrivs i 1 § tillämpas på transport av passagerare och resgods bestämmelserna i 15 kap., 21 kap. 5 § och 22 kap. 9 § i sjölagen samt bestämmelserna i 2002 års Atenkonvention.

Paragrafens 2 mom. motsvarar till sitt sakinhåll 15 kap. 2 § 2 mom. i den gällande sjölagen och innehåller ett undantag från tillämpningsområdet enligt 1 §. Momentet har dock utarbetats så att det överensstämmer med Atenförordningen och enligt momentet gäller 1 mom. nämnda bestämmelserna av denna lag inte i den mån som en transport omfattas av bestämmelser om civilrättsligt ansvar i en annan internationell konvention som gäller transport av passagerare eller resgods med andra transportmedel än den som avses i 1 mom., om de bestämmelserna är bindande för transport till sjöss.

Paragrafens 3 mom. motsvarar till sitt sakinnehåll 15 kap. 2 § 3 mom. i den gällande sjölagen. I 3 mom. fastställs att om någon som varken är passagerare eller anställd hos transportören eller utför arbete i fartygets tjänst följer med ett fartyg och då tillfogas skada av det slag som avses i Atenförordningen eller en sådan skada på grund av försening som avses i 11 § i detta kapitel, ska bestämmelserna i Atenförordningen och detta kapitel om befrielse från och begränsning av ansvarighet för transportören tillämpas till förmån för var och en på redarens sida som kan hållas ansvarig för skadan. Atenförordningen gäller endast ansvar för passagerare, deras resgods och fordon, vilket innebär att till denna del har behörigheten att föreskriva om personer som inte är passagerare inte överförs till Europeiska unionen. Det föreslås i enlighet med 3 mom. att i fråga om personskador och skador på resgods ska Atenförordningen och i fråga om skador på grund av försening ska 15 kap. i sjölagen tillämpas på dessa personer på samma sätt som i de övriga nordiska länderna.

2 a §. Definitioner. I 1 § i kapitlet definieras i nuläget de begrepp som används i kapitlet. I enlighet med vad som anges ovan föreslås det att paragrafen ska bli en ny 2 a §. Termen bortfraktare ska i paragrafen samtidigt ersättas med termen transportör i överensstämmelse med Atenförordningen och handresgods avlägsnas till en egen definition.

3 §. Ombesörjande av fartygets sjövärdighet. Paragrafens 1 och 4 mom. ändras så att i stället för termen bortfraktare används termen transportör. Momenten ändras inte till sitt sakinnehåll.

4 §. Passagerarens förpliktelser. Det föreslås att bestämmelserna i 1 mom. om att transportavtalet inte får överlåtas till någon annan ska slopas. Detta omfattas av transportörens och passagerarens allmänna civilrättsliga avtalsfrihet och det anses således att bestämmelser om detta inte behövs i sjölagen.

Dessutom ska 4 mom. ändras så att i stället för termen bortfraktare används termen transportör.

5 §. Farligt resgods. Paragrafen motsvarar till sitt sakinnehåll bestämmelserna om farligt resgods i 15 kap. 5 § i den gällande sjölagen. Det anses att bestämmelserna ska finnas i sjölagen eftersom det i Atenförordningen inte finns några bestämmelser om farligt resgods. I stället för termen bortfraktare används i texten termen transportör.

6 §. Utlämnande av resgods. Det föreslås att 15 kap. 6 § i sjölagen upphävs som föråldrad. Enligt paragrafen är bortfraktaren inte skyldig att lämna ut annat resgods än handresgods förän passageraren betalt för resan och för kost eller annan tjänst under resan. Uteblir betalningen, har bortfraktaren rätt att lägga upp godset i säkert förvar och genom offentlig auktion eller på något annat betryggande sätt sälja så mycket av det att hans krav jämte förvarings- och försäljningskostnaderna täcks.

7 §. Förlust av fartyget och avbrytande av resan. Paragrafen motsvarar till sitt sakinnehåll 15 kap. 7 § 3 och 4 mom. i den gällande sjölagen. Enligt 1 mom. ska transportören, om fartyget uppehålls under resan så att det inte skäligen kan fordras att passageraren avvaktar att resan fortsätter, eller om fartyget går förlorat eller förklaras efter skada inte kunna sättas i stånd, se till att passageraren och passagerarens resgods transporteras till bestämmelseorten på något annat lämpligt sätt och bära kostnaden för detta. Om transportören underlåter att göra detta, har passageraren rätt att häva avtalet. Enligt artikel 19 i förordningen om passagerares rättigheter vid resor till sjöss kan passagerare, utan att förlora rätten till transport, under vissa förutsättningar begära att få ersättning från transportören om deras ankomst till slutdestinationen enligt transportavtalet försenas. Bestämmelser om bibehållande av rätten till transport och passagerares rätt att upplösa ett avtal på vissa villkor finns inte i den förordning som nämns ovan och därför föreslås det att bestämmelsen ska finnas kvar i sjölagen.

I 2 mom. fastställs att om passageraren måste uppehålla sig i land på grund av haveri eller någon annan omständighet som rör fartyget, ska transportören på lämpligt sätt sörja för passagerarens uppehälle och bära kostnaden för detta. I artikel 17 i förordningen om passagerares rättigheter vid resor till sjöss finns bestämmelser om att passagerare ska erbjudas assistans vid inställda eller försenade avgångar. En transportör ska under vissa förutsättningar kostnadsfritt erbjuda snacks, måltider eller förfriskningar i skäligen proportion till väntetiden samt i vissa situationer avgiftsfritt erbjuda lämplig inkvartering ombord eller i land och transport mellan hamnterminalen och inkvarteringen. Förordningen om passagerares rättigheter vid resor till sjöss gäller dock endast inställda eller försenade avgångar när avgången sker från hamnterminaler. Det föreslås därför att bestämmelsen i fråga ska finnas kvar i sjölagen. Den ska tillämpas om inte något annat följer av förordningen om passagerares rättigheter vid resor till sjöss.

I den nya 7 § ska det inte längre finnas bestämmelser som motsvarar de gällande 7 § 1 och 2 mom. eftersom bestämmelser om dessa ärenden finns i Atenförordningen och de gällande bestämmelserna delvis strider mot Atenförordningen. I den nya paragrafen ska det således inte på samma sätt som i det gällande 1 mom. nämnas att transportörens skyldighet att utföra transporten upphör om fartyget före resans början går förlorat eller förklaras efter skada inte kunna sättas i stånd. Enligt artikel 18 i förordningen om passagerares rättigheter vid resor till sjöss har passagerarna rätt till en av transportören erbjuden ombokning till en resa eller återbetalning motsvarande biljettpriset om transporten ställs in eller försenas med mer än 90 minuter. I artikel 20 anges undantag från tillämpningen av förordningen och där nämns inte som ett undantag från tillämpningen av artikel 18 att ett fartyg går förlorat eller förklaras efter skada inte kunna sättas i stånd, utan transportören är trots detta skyldig att erbjuda en ombokning eller återbetalning motsvarande biljettpriset.

I paragrafen ska det inte heller längre i enlighet med det gällande 2 mom. nämnas att om fartygets avgång blir väsentligt fördröjd, har passageraren rätt att häva avtalet. Enligt artikel 18 i förordningen om passagerares rättigheter vid resor till sjöss har passagerare rätt att få återbetalning motsvarande biljettpriset eller ombokning, om avgången försenas med mer än 90 minuter.

8 §. Frånträdande och avtalsbrott på passagerarens sida. Paragrafen motsvarar till sitt sakinhåll 15 kap. 8 § i den gällande sjölagen. I paragrafen föreskrivs om frånträdande på passagerarens sida och om betalning av transportavgiften i dessa fall. I förordningen om passagerares rättigheter vid resor till sjöss och Atenförordningen finns inga bestämmelser om detta och därför föreslås det att bestämmelsen ska finnas kvar i sjölagen. Termen bortfraktare ska ersättas med termen transportör i enlighet med den nya terminologin.

10 §. Avdrag från transportavgiften. Paragrafen motsvarar till sitt sakinhåll 15 kap. 10 § i den gällande sjölagen. Termen bortfraktare ska dock ersättas med termen transportör i enlighet med den nya terminologin.

I 1 mom. anges att om passageraren avbryter resan på grund av ett förhållande som avses i 8 § 1 mom. eller om transportavtalet hävs enligt 7 § 1 mom. eller, sedan resan har börjat, enligt 9 §, ska transportavgiften betalas med avdrag för det belopp som bestäms med beaktande av den återstående och den avtalade resans längd, tidsåtgång och kostnader.

Enligt 2 mom. ska transportören, om transportören har tagit emot betalning utöver vad transportören har rätt till enligt 1 mom., betala tillbaka överskottet.

I förordningen om passagerares rättigheter vid resor till sjöss finns inga bestämmelser om de ärenden som avses i denna paragraf annat än vad gäller det avbrytande av resa som avses i 7 § 1 mom. i detta kapitel. En passagerare har då rätt till ersättning vid försenad ankomst enligt ar-

tikel 19 i förordningen. I denna paragraf hänvisas det dock till en situation där en resa har avbrutits enligt 7 § 1 mom. och passageraren har hävt avtalet för att transportören har försummat sin skyldighet att transportera passageraren och dennas resgods till destinationsorten på något annat lämpligt sätt. Förordningen om passagerares rättigheter vid resor till sjöss och 10 § kan således inte anses överlappa.

11 §. *Transportörens ansvar för försening.* Paragrafens 1 mom. motsvarar till sitt sakinhåll 15 kap. 11 § i den gällande sjölagen i fråga om ansvar för dröjsmål. I artikel 3 i bilaga I till Atenförordningen finns bestämmelser om ersättning av personskador. Bestämmelser om de skador som orsakas passagerare på grund av försening finns inte i Atenförordningen. I förordningen om passagerares rättigheter vid resor till sjöss finns bestämmelser om en lägsta skyddsnivå för passagerare, dvs. standardiserad ersättning vid förseningar. Detta utesluter dock inte ytterligare fördringar i enlighet med nationell lagstiftning. I 2 mom. i paragrafen föreslås en bestämmelse enligt vilken en ersättning som betalats enligt förordningen om passagerares rättigheter vid resor till sjöss ska dras av från det skadestånd som enligt paragrafen i fråga ska betalas på grund av försening. Beloppet av ersättningen till en passagerare får vara högst lika stort som beloppet av den skada som orsakats passageraren och således ska för standardiserad ersättning och annan ersättning gälla den i skadeståndsrätten i Finland allmänt iakttagna principen om förbud mot ekonomisk fördel. Enligt den principen får ersättningen inte vara så stor att den medför en ekonomisk fördel för den skadelidande jämfört med tiden före skadefallet.

Enligt paragrafen ska transportören vara ansvarig för skada på grund av att passagerare försenas, om skadan har orsakats genom fel eller försummelse av transportören eller någon som transportören svarar för.

12 §. *Transportörens ansvar för försenat resgods.* Paragrafen motsvarar i fråga om innehållet som gäller ansvar för dröjsmål 15 kap. 12 § i den gällande sjölagen. Eftersom det i artikel 3 i Atenförordningen finns bestämmelser om transportörens ansvar för förlust av eller skada på resgods och handresgods och i artikel 5 i bilaga I till den förordningen finns bestämmelser om transportörens ansvar för värdesaker, föreskrivs det inte om detta i den nya paragrafen. I paragrafen föreskrivs det om transportörens ansvar för försenat resgods. Enligt paragrafen är transportören ansvarig för skada till följd av att resgods försenas, om skadan har orsakats genom fel eller försummelse av transportören eller någon som transportören svarar för.

14 §. *Transportörens befrielse från ansvar.* Paragrafen motsvarar till sitt sakinhåll 15 kap. 14 § i den gällande sjölagen dock så att det i den nya paragrafen föreskrivs om ansvar endast för skador till följd av försening.

Enligt paragrafen måste transportören för att gå fri från ansvarighet visa att en skada som avses i 11 eller 12 § inte har orsakats genom fel eller försummelse av transportören eller någon som transportören svarar för. I artikel 3 i bilaga I till Atenförordningen finns bestämmelser om de förutsättningar under vilka transportören kan befrias från ansvar för dödsfall eller personskada som drabbat en passagerare eller för skada på resgods. I Atenförordningen finns inga bestämmelser om transportörens ansvar för försening av passagerare. I paragrafen hänvisas det således endast till skador till följd av försening.

15 §. *Ansvarsbeloppen vid försening.* Paragrafen motsvarar till sitt sakinhåll 15 kap. 15 § i den gällande sjölagen dock så att det i den nya paragrafen hänvisas till vad som i 11 och 12 § föreskrivs om skador till följd av försening.

Detaljerade bestämmelser om de högsta gränserna när det gäller ansvaret för personskador och skador på resgods som drabbar passagerare finns i artiklarna 3, 7 och 8 i bilaga I till Atenför-

ordningen. Till följd av Atenförordningen höjdes de högsta ansvarsgränserna från det tidigare 175 000 SDR till 400 000 SDR. En medlemsstat får enligt förordningen fastställa en högre nationell övre ansvarsgräns i fråga om personsador eller dödsfall som drabbar en passagerare. Den nya maximigränsen anses för närvarande tillräcklig och det anses därför att en högre ansvarsgräns inte behöver fastställas.

Enligt 1 mom. ska transportörens ansvar för skada enligt 11 §, dvs. vid försening av transport, vara begränsat till 4 150 särskilda dragningsrätter (SDR) för varje passagerare.

I 2 mom. anges maximibeloppen för ansvar till följd av försening av resgods.

Enligt 3 mom. avser de i 1 och 2 mom. nämnda ansvarsbelopp det sammanlagda ansvaret för alla skador som har inträffat under samma resa. Beloppen inbegriper dock inte ränta och rättegångskostnader. Ränta på skadestånd samt rättegångskostnader ska enligt Atenförordningen inte omfattas av maximiansvarsgränserna. Eftersom Atenförordningen inte gäller skador som drabbar passagerare till följd av försening föreslås det att en bestämmelse om att ränta på skadestånd samt rättegångskostnader inte får omfattas av ansvarsgränserna ska tas in i sjölagen så att också bestämmelserna om skador som drabbar passagerare till följd av försening motsvarar Atenförordningen.

Med särskild dragningsrätt avses enligt 4 mom. den beräkningsenhet som anges i 23 kap. 2 §.

16 §. Höjning av ansvarsbeloppen och passagerarens självrisk. Paragrafen motsvarar till sitt innehåll 15 kap. 16 § i den gällande sjölagen till de delar paragrafen gäller skada på grund av försening.

Enligt 1 mom. kan transportören genom uttrycklig skriftlig överenskommelse med passageraren avtala om ansvarighet till högre belopp än det som föreskrivs i 15 §. Transportören och passageraren kan enligt artikel 10 i bilaga I till Atenförordningen genom uttrycklig och skriftlig överenskommelse bestämma högre ansvarsgränser än vad som föreskrivs i artiklarna 7 och 8. Också i fråga om skador på grund av försening av passagerare är det till följd av bestämmelsernas enhetlighet skäl att hålla kvar möjligheten för transportören och passageraren att genom skriftlig överenskommelse bestämma högre ansvarsgränser.

Transportören och passageraren kan enligt Atenförordningen komma överens om att transportören ska ha rätt att göra ett avdrag, som utgör passagerarens självrisk, från skadans belopp vid fordonsskada och skada på annat resgods. I Atenförordningen föreskrivs om självriskandelen för annat än försening av passagerare eller resgods. Bestämmelser om standardiserad ersättning vid försenad ankomst finns i artikel 19 i förordningen om passagerares rättigheter vid resor till sjöss. Enligt artikel 19.6 i den förordningen får ersättningen av biljettpriset inte minskas genom avdrag för transaktionskostnader, till exempel avgifter eller telefon- eller porto-kostnader. Transportören får fastställa en lägsta gräns under vilken ingen ersättning ska utgå. Denna gräns får inte överskrida 6 euro.

Enligt 2 mom. ska transportören ha rätt att för en skada som beror på försening av passagerare eller resgods göra avdrag på högst 20 SDR som passagerarens självriskandel, (ca 26 euro; kursen den 23 december 2016).

17 §. Förlust av rätten till ansvarsbegränsning. Paragrafen motsvarar 15 kap. 17 § i den gällande sjölagen dock så att det i den nya paragrafen föreskrivs om förlust av rätten till ansvarsbegränsning endast vid skador som beror på förseningen. Enligt den föreslagna paragrafen förlorar transportören rätten att återopa bestämmelserna i den gällande sjölagens 15 kap. 15 och

16 § om begränsning av ansvarigheten eller sänkning av självrisk, om det visas att transportören själv har orsakat skadan uppsåtligt eller av grov vårdslöshet.

Enligt Atenförordningen har transportören inte rätt att åberopa bestämmelserna om ansvarsbegränsning eller avtal om passagerares självriskandel om det visas att transportören, genom egen handling eller underlåtenhet, har orsakat skadan uppsåtligt eller hänsynslöst och med insikt att sådan skada sannolikt skulle uppkomma.

18 §. Transportörens ansvar för undertransportören. Paragrafen motsvarar till sitt sakinhåll 15 kap. 18 § i den gällande sjölagen dock så att det i paragrafen ska föreskrivas endast om ansvar för skador på grund av försening.

I 1 mom. fastställs att om transporten helt eller delvis utförs av någon annan än transportören, är transportören dock ansvarig för en skada som avses i 11 och 12 § som om transportören själv hade utfört hela transporten. Vad som föreskrivs i 15 kap. gäller då i tillämpliga delar.

I artikel 4 i bilaga I till Atenförordningen finns bestämmelser om den utförande transportörens ansvar och dessa bestämmelser överlappar bestämmelserna i 15 kap. 18 § i den gällande sjölagen till den del de gäller personskador och skador på resgods. Atenförordningen gäller inte skador på grund av försening av passagerare och därför föreslås det att bestämmelser om detta ska finnas i sjölagen. I fråga om standardiserad ersättning ska det i artikel 5 i förordningen om passagerares rättigheter vid resor till sjöss föreskrivas om omfattningen av andra utförande parter ansvar på samma sätt som om transportörens ansvar. Enligt 2 mom. är den som i det fall som avses i 1 mom. utför transporten ansvarig för sin del av transporten enligt samma regler som gäller för transportören. Om transportören har åtagit sig ansvar utöver vad som föreskrivs i detta kapitel, är den som utför transporten inte bunden av detta, om denne inte skriftligen har samtyckt till det.

I den utsträckning både transportören och den som avses i 1 mom är ansvariga, svarar de enligt 3 mom. solidariskt för skadan.

19 §. Utomkontraktuella krav. Paragrafen motsvarar till sitt sakinhåll 15 kap. 19 § i den gällande sjölagen. I paragrafen ersätts termen bortfraktare med termen transportör i överensstämmelse med Atenförordningen.

Enligt 1 mom. gäller vad som föreskrivs i sjölagens 15 kap. om frihet från eller begränsning av transportörens ansvarighet även om talan mot transportören inte grundas på transportavtalet.

Transportörens och den utförande transportörens ansvar enligt Atenförordningen gäller det ansvar som grundar sig på transportavtalet och i Atenförordningen finns inga bestämmelser om ansvar i situationer där passageraren inte har ingått ett transportavtal med transportören. De situationer där kravet inte grundar sig på transportavtalet gäller i praktiken t.ex. personer som utför myndighets- eller sjukvårdsuppgifter ombord på ett fartyg eller är fripassagerare. Att skyddet enligt 15 kap. 19 § i den gällande sjölagen försvagas anses inte ändamålsenligt och eftersom unionen inte har exklusiv behörighet att föreskriva om detta föreslås det att bestämmelsen ska finnas kvar i sjölagen.

I 2 mom. föreskrivs att om talan förs mot någon som transportören svarar för enligt 7 kap. 1 § eller 18 § i detta kapitel, har denne rätt till samma befrielse från och begränsning av ansvarighet som transportören. De ersättningsbelopp som transportören och den som transportören svarar för ska betala får inte sammanlagt överskrida de gränser för ansvarighet som föreskrivs i 15 §.

Enligt 3 mom. gäller vad som föreskrivs i 2 mom. inte till förmån för den som visas själv ha orsakat skadan uppsåtligen eller av grov vårdslöshet och med insikt att en sådan skada sannolikt skulle uppkomma.

21 §. Avtalsvillkor. Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 593/2008 om tillämplig lag för avtalsförpliktelser (Rom I-förordningen) ska tillämpas på avtalsförpliktelser på privaträttens område i situationer som innebär lagkonflikt.

Bestämmelser om tillämplig lag för transportavtal finns i artikel 5 i Rom I-förordningen och i den artikeln anges att i den utsträckning tillämplig lag för ett avtal om persontransport inte har valts av parterna, ska den tillämpliga lagen vara lagen i det land där passageraren har sin vanliga vistelseort. Detta förutsätter dock att avgångsorten eller bestämmelseorten också ligger i det landet. Om dessa villkor inte är uppfyllda ska lagen i det land där transportören har sin vanliga vistelseort tillämpas. Enligt artikel 5.2 i Rom I-förordningen får parterna som tillämplig lag för ett avtal om persontransport endast välja lagen i det land där passageraren eller transportören har sin vanliga vistelseort, transportören har sitt huvudkontor, eller avgångsorten eller bestämmelseorten ligger. I artikel 5.3 i Rom I-förordningen anges att om det, i avsaknad av lagval, framgår av alla omständigheter i fallet att avtalet uppenbart har en närmare anknytning till ett annat land än det som anges i punkterna 1 och 2 i artikeln, ska lagen i detta andra land tillämpas.

Artikel 9 i Rom I-förordningen ger rätt att utfärda internationellt tvingande regler om de regler som ett land anser vara så avgörande för att skydda allmänintressen, t.ex. sin politiska, sociala och ekonomiska struktur, att landet kräver att de tillämpas vid alla situationer inom dess tillämpningsområde, oavsett vilken lag som annars ska tillämpas på avtalet enligt Rom I-förordningen.

Det behöver för att trygga passagerares rättigheter inte föreskrivas att bestämmelserna i sjölagen är internationellt tvingande, förutom för inrikes trafik. Däremot är det behövligt att på samma sätt som i den gällande sjölagen ange att det finns vissa bestämmelser i sjölagen som man inte får avvika från genom avtal. I synnerhet bestämmelserna om ansvar för försening och transportörens därmed anslutna ansvar och rätt till ansvarsbegränsning är med tanke på passagerarnas rättsskydd så viktiga att man inte får avvika från dem genom avtal. I fråga om inrikes trafik där anknytningen till Finland är stark ska bestämmelserna för att trygga passagerares rättigheter dock vara internationellt tvingande, dvs. de ska tillämpas trots att det i Rom I-förordningen anges att lagen i en annan stat ska tillämpas.

I 1 mom. ska det således föreskrivas att ett avtalsvillkor som avviker från bestämmelserna i 15 kap. 4 § 2 och 3 mom. eller som inskränker passagerarens rättigheter enligt 15 kap. 5 § 3 mom. eller 7–20 §, 19 kap. 1 § 1 mom. 3 eller 5 punkten eller 21 kap. 5 § är ogiltigt. Bestämmelserna i fråga är således internationellt tvingande. De övriga bestämmelserna i 15 kap. ska i överensstämmelse med den gällande lagen tillämpas endast om inte annat är avtalat eller följer av sedvänja.

I 2 mom. föreskrivs det att de tvingande bestämmelserna om passagerares rättigheter i bilaga I till Atenförordningen och sjölagen är nationellt tvingande i inrikes trafiken på det sätt som beskrivs ovan. I fråga om inrikes trafiken ska dessa bestämmelser således tillämpas oberoende av vilken stats lag som i övrigt är tillämplig på avtalet. Genom bestämmelsen säkerställs att bestämmelserna om passagerares minimiskydd tillämpas i sin helhet vid alla inhemska transporter. Med de bestämmelser om passagerares rättigheter som finns i sjölagen avses de bestämmelser som räknas upp i 1 mom. i paragrafen. Bestämmelser om de tvingande bestämmelserna i Atenförordningen finns i artikel 18 i bilaga I till förordningen. I artikeln anges att avtalsvillkor som fastställts före den händelse som orsakat en passagerares död eller person-

skada eller förlust av eller skada på passagerarens resgods och som syftar till att befria den som är ansvarig enligt 2002 års Atenkonvention från ansvar gentemot passageraren eller till att bestämma en lägre ansvarsgräns än som har fastställts i den konventionen är ogiltiga. Ogiltiga är enligt Atenförordningen också avtalsvillkor som syftar till att flytta bevisbördan från transportören eller den utförande transportören, eller som begränsar karendens rätt att välja den behöriga domstolen i enlighet med Atenkonventionen.

22 §. Transportörens rätt till ansvarsfriskrivning vid försening. Paragrafen motsvarar 15 kap. 22 § i den gällande sjölagen dock så att transportörens rätt att förbehålla sig frihet från ansvar gäller endast skador på grund av försening. Dessutom ska i stället för termen bortfraktare användas termen transportör i överensstämmelse med Atenförordningen. I 15 kap. 22 § 1 och 2 mom. i den gällande sjölagen föreskrivs om den tidsperiod under transporten eller i anslutning till den för vilken transportörens ansvar enligt 15 kap. i sjölagen för passageraren och dennas handresgods gäller. Bestämmelser om detta finns i artikel 1.8 i bilaga I till Atenförordningen.

Enligt 1 mom. får transportören förbehålla sig frihet från ansvarighet enligt 15 kap. 11 och 12 § i sjölagen, dvs. i momentet ska det hänvisas endast till skador på grund av försening av passagerare.

I 2 mom. föreskrivs att i fråga om handresgods som inte finns i eller på ett av passageraren medfört fordon kan transportören förbehålla sig frihet från ansvarighet för tiden innan handresgodset förs ombord och efter det att det har förts i land.

Om det är avtalat att en bestämd del av transporten ska utföras av någon annan än transportören, får transportören enligt 3 mom., om den andre är namngiven, förbehålla sig frihet från ansvarighet för förseningsskada orsakad av en händelse under den del av transporten som utförs av den andre. Detsamma gäller, om passageraren enligt transportavtalet har rätt att helt eller delvis anlita någon annan än transportören för transporten. I artikel 4 i bilaga I till Atenförordningen finns bestämmelser om förhållandet mellan transportören och den utförande transportören och deras ansvar för personskador och skador på resgods. I anslutning till ansvar för försening av passagerare ska bestämmelsen i 3 mom. finnas kvar i sjölagen.

23 a §. Försäkringsplikt för utländska fartyg. Enligt artikel 4a.13 i bilaga I till Atenförordningen ska varje fördragsslutande stat genom sin nationella lagstiftning se till att det för alla fartyg som är godkända för transport av fler än tolv passagerare, oavsett registreringsstat, som anlöper eller lämnar hamnar inom dess territorium finns försäkring och ekonomisk säkerhet. Ett utländskt fartyg som anlöper eller lämnar en finsk hamn ska enligt paragrafen således ha en försäkring eller säkerhet som täcker ersättningsansvaret vid passagerares död eller personskada. Dessa fartyg ska enligt paragrafen också ha en försäkring eller säkerhet enligt artikel 4a i bilaga I till Atenförordningen. Den obligatoriska försäkringen eller andra ekonomiska säkerheten ska uppgå till minst 250 000 beräkningsenheter per passagerare vid en och samma händelse. Ett utländskt fartyg ska ha en försäkring eller säkerhet om inte något annat följer av det undantag från försäkringsplikten som gäller den inhemska passagerartrafiken enligt 15 kap. 1 § 3 mom. i sjölagen. Försäkringsskyldigheten gäller dock inte ett fartyg som ägs av en främmande stat.

I fråga om finländska fartyg grundar sig försäkringsplikten direkt på artikel 4a.1 i bilaga I till Atenförordningen, och det behöver således inte föreskrivas om detta i sjölagen.

24 §. Certifikat angående försäkring eller säkerhet. Till paragrafens 1 moment skulle göras en teknisk förändring på grund av att Atenförordningen föreslås att definieras i sjölagens 7 kapitel. Därmed är det inte nödvändigt att definiera förordningen i frågavarande moment.

19 kap. Preskription av fordringar

1 §. *Preskription av fordringar.* Sjölagens 19 kap. 1 § 3 och 5 punkter gäller fordringar enligt 15 kap. i sjölagen. I artikel 16 i bilaga I till Atenförordningen finns bestämmelser om preskriptionstid för skadeståndsfordringar till följd av personsador och skador på resgods. Det föreslås att 1 mom. 3 punkten ändras så att i den nämns endast skador på grund av försening vid passagerartransport, och 1 mom. 5 punkten så att i den nämns endast skador på grund av att resgods har försenats.

20 kap. Straffstadganden

9 a §. *Försummelse av försäkringsplikten enligt sjölagen.* I paragrafen föreskrivs i nuläget om straffpåföljder för försummelse av försäkringsplikt enligt 7 kap. 2 § i sjölagen, av försäkringsplikt för fartyg som transporterar olja och av försäkringsplikten enligt Nairobi konventionen om avlägsnande av vrak. I paragrafen ska enligt förslaget nämnas straffpåföljder för försummelse av skyldigheten att ta och vidmakthålla en försäkring eller ställa en säkerhet enligt Atenförordningen och 2002 års Atenkonvention. Försäkringsskyldigheten enligt artikel 4a.1 i bilaga I till Atenförordningen gäller med stöd av 15 kap. 1 § 2 mom. i sjölagen också sådana fartyg i inrikes passagerartrafik som hör till en annan fartygsklass än klass A eller B. Försäkringsskyldigheten enligt Atenförordningen gäller således t.ex. också de fartyg i inrikestrafik som hör till fartygsklass C eller D. Enligt den föreslagna ändringen av paragrafen ska en transportör som uppsåtligt försummar i artikel 4a i bilaga I till Atenförordningen eller 15 kap. 23 a § eller 15 kap. 1 § 2 mom. i sjölagen avsedd försäkringsplikt eller skyldighet att ställa säkerhet, för *försummelse av försäkringsplikten enligt sjölagen* dömas till böter. En transportör som enligt de materiella bestämmelserna i fråga är försäkringspliktig kan alltså göra sig skyldig till försummelse enligt Atenförordningen och Atenkonventionen.

Den föreslagna ändringen inverkar inte på skyldigheterna eller straffbarheten för de andra aktörer som redan nämns i paragrafen (redaren, fartygsägaren och den registrerade ägaren), om inte de samtidigt är verksamma som transportörer. Försäkringsplikten för fartyg som transporterar olja gäller enligt 10 kap. 10 och 11 § i sjölagen fartygsägaren, försäkringsplikten enligt Nairobi konventionen gäller enligt 11 a kap. 6 § i sjölagen den registrerade ägaren och försäkringsplikten enligt 7 kap. 2 § i sjölagen gäller redaren. I överensstämmelse med den gällande lagen kan således i fråga om ett fartyg som transporterar olja fartygsägaren, i fråga om Nairobi konventionen den registrerade ägaren och i fråga om 7 kap. 2 § i sjölagen redaren göra sig skyldig till försummelse av försäkringsplikten.

Straffansvaret ska också gälla skyldigheten att försäkra utländska fartyg. Finlands strafflag och andra straffbestämmelser kan tillämpas på utländska fartyg endast inom ramen för 1 kap. i strafflagen. Riksåklagarens åtalsförordnande i enlighet med 1 kap. 12 § 1 mom. i strafflagen kan i vissa fall krävas för väckande av åtal. Enligt det momentet får brottmål inte prövas i Finland utan riksåklagarens åtalsförordnande, om en utlänning har begått ett brott ombord på ett utländskt fartyg då det befunnit sig på Finlands territorialvatten, eller ombord på ett utländskt luftfartyg då det befunnit sig i Finlands luftrum, och brottet inte riktat sig mot Finland, en finsk medborgare, en i Finland varaktigt bosatt utlänning eller ett finskt samfund, en finsk stiftelse eller någon annan finsk juridisk person. Enligt 1 kap. 12 § 2 mom. i strafflagen behövs riksåklagarens förordnande dock inte, om brottet har en sådan beröringspunkt med Finland som nämns i det momentet.

Dessutom föreslås det att i 9 a § slopas hotet om fängelse (fängelse i sex månader). För försummelse av den försäkringsplikt som avses i paragrafen kan straffet således endast vara böter. Enligt statistikcentralens rättsstatistik har straff för dessa brott inte dömts ut åren 2005–2014.

9 b §. *Försummelse av skyldigheten att medföra försäkringscertifikat.* I paragrafen ska det tas in en straffpåföljd för försummelse av skyldigheten att medföra försäkringscertifikat enligt 15 kap. 24 § 3 mom. i sjölagen. Om det ombord på ett fartyg inte medförs ett certifikat som avses i 15 kap. 24 § i sjölagen, ska fartygets befälhavare för försummelse av skyldigheten att medföra försäkringscertifikat dömas till böter.

21 kap. Laga domstol och rättegång i sjörättsmål

5 §. *Behörig domstol vid transport av passagerare.* I paragrafen finns bestämmelser om domstolens behörighet i fråga om talan som grundar sig på ett avtal om transport av passagerare eller resgods. I paragrafen finns det bestämmelser om både domstolens nationella och internationella behörighet med iakttagande av vad som i artikel 17 i 2002 års Atenkonvention föreskrivs om grunderna för domstolens behörighet.

I 1 mom. föreskrivs det om behöriga domstolar. Enligt momentet får en talan som grundar sig på ett avtal om transport av passagerare eller resgods väckas endast vid följande domstolar: sjörättsdomstolen på den ort inom vars domkrets svaranden har sin vanliga vistelseort eller sitt huvudsakliga driftställe, den avtalsenliga avgångs- eller bestämmelsesorten ligger, där käranden har sin hemvist eller sin vanliga vistelseort, eller där transportavtalet slöts. Det två sistnämnda alternativen är möjliga endast i det fallet att också svaranden har ett driftställe i Finland och är underkastad domstolens behörighet i Finland. Den förteckning över behöriga sjörättsdomstolar som finns i momentet motsvarar förteckningen i artikel 17.1 i 2002 års Atenkonvention över hur den internationella behörigheten för en domstol fastställs.

Med stöd av 2 mom. får parterna trots bestämmelserna i 1 mom. efter det att tvist har uppkommit dock avtala om behörig sjörättsdomstol eller om att tvisten ska avgöras av skiljemän. Parterna kan således avtala om att någon annan sjörättsdomstol än den domstol som fastställs i enlighet med 1 mom. ska behandla ärendet. De kan avtala om den behöriga sjörättsdomstolen, och inte om att ärendet ska behandlas i en annan domstol än i en sjörättsdomstol. Ett sådant avtal kan ingås först efter det att en tvist har uppkommit. En klausul om forum eller en skiljeklausul som gjorts före tvist har uppkommit är däremot ogiltig. Bestämmelsen motsvarar till sitt innehåll artikel 17.3 i Atenkonventionen. Om ärendet avgörs i skiljeförfarande utifrån en i momentet avsedd skiljeklausul ska lagen om skiljeförfarande (967/1992) iakttas med stöd av 21 kap. 15 § i sjölagen.

I 3 mom. anges det att den behöriga sjörättsdomstol som är behörig enligt 1 och 2 mom. är behörig även att pröva också en tvist av internationell natur, om inte något annat följer av artikel 17 i 2002 års Atenkonvention. I paragrafen finns bestämmelser om de finska domstolarnas internationella behörighet i fråga om talan som grundar sig på ett avtal om transport av passagerare eller resgods. Den internationella behörigheten fastställs enligt liknande principer som fördelningen av domstolarnas nationella behörighet, om inte något annat följer av 2002 års Atenkonvention. Bestämmelserna om domstols behörighet i Atenkonventionen har i fråga om tillämpningsområdet företräde framför de nationella bestämmelserna i sjölagen och EU-bestämmelserna. Detta har uttryckligen konstaterats också i skäl 4 i rådets beslut om Europeiska unionens anslutning till 2002 års protokoll till 1974 års Atenkonvention om befordran till sjöss av passagerare och deras resgods, med avseende på artiklarna 10 och 11 (2012/23/EU). En närmare redogörelse för innehållet i artikel 17 i konventionen och dess förhållande till EU-regleringen om domstolarnas internationella behörighet finns ovan i detaljmotiveringen till artikeln.

8 a §. *Tillämpning av Europeiska unionens lagstiftning och internationella konventioner.* I paragrafen föreskrivs det om tillämpningen av konventionerna om domstols behörighet och om verkställighet av domar på privaträttens område. Enligt paragrafen tillämpas bestämmelserna i

sjölagen inte, om något annat följer av konventionerna om domstols behörighet och om verkställighet av domar på privaträttens område och därtill anknytande protokoll (FördrS 44/1993 och FördrS 26/1999). I paragrafen föreskrivs det således om tillämpningen av den konvention som ingicks i Bryssel 1968 och i Lugano 1988. De nämnda konventionerna tillämpas dock inte längre i praktiken. I stället för dem tillämpas Bryssel I-förordningen och 2007 års Luganokonvention. Paragrafen och dess rubrik behöver därför uppdateras. I propositionen föreslås det således att paragrafen ska ändras till en mer generell form så att den beaktar de ändringar som har skett och som i fortsättningen sker i unionens lagstiftning och de internationella förpliktelser som är bindande för Finland. I paragrafens rubrik ska det på samma sätt utöver till internationella konventioner också hänvisas till unionens lagstiftning.

22 kap. Verkställighet

9 §. *Erkännande och verkställighet av domar som gäller skada som orsakats av passagerare eller resgods.* Det föreslås att till 22 kap. i sjölagen fogas en ny 9 § om erkännande och verkställighet av domar som gäller skada som orsakats av passagerare eller resgods.

I 1 *mom.* ska de bestämmelser om erkännande och verkställighet av domar som finns i artikel 17a i 2002 års Atenkonvention tas in.

Enligt paragrafen ska en lagkraftvunnen dom som gäller ersättning av skada som orsakats av passagerare eller deras resgods och som meddelats i en fördragsslutande stat som tillträtt Atenkonventionen, om domen är verkställbar i den staten, erkännas och verkställas i Finland, om domstolen i den berörda fördragsslutande staten har varit behörig enligt artikel 17 i 2002 års Atenkonvention.

När en dom erkänns och verkställs ska den erkännas och verkställas som sådan. Avgörandet i sak i fråga om domen får inte på tas upp till ny prövning inom ramen för erkännandet och verkställigheten av domar.

Det är möjligt att vägra att erkänna och verkställa en dom, om domen är ett resultat av s.k. processbedrägeri eller om svaranden inte har delgetts stämningsansökan eller motsvarande handling så att svaranden i enlighet med principerna för rättvis rättegång har fått möjlighet att föra sin talan.

I 2 *mom.* föreskrivs om det förfarande som ska tillämpas på behandlingen av en ansökan om verkställighet. På verkställigheten av en dom ska tillämpas bestämmelserna i sjölagens 22 kap. 6 § 2–4 *mom.* om verkställighet av utländsk dom i mål om ersättning av oljeskada. Således ska ansökan om verkställighet göras hos Helsingfors hovrätt och till ansökan ska fogas domen i original eller kopia som styrkts av behörig myndighet, förklaring av en behörig myndighet i den stat där domen meddelats, att domen avser ersättning enligt Atenkonventionen, samt att den har vunnit laga kraft och kan verkställas i nämnda stat, samt om ovan nämnda handlingar är avfattade på annat språk än finska eller svenska, på tjänstens vägnar styrkt översättning av dem till finska eller svenska. Med undantag för handlingar som översatts till finska eller svenska ska de handlingar som nämns ovan vara försedda med bevis på att de utfärdats av en myndighet som är berättigad att utfärda sådana handlingar. Beviset utfärdas av den finska beskickningen eller av den högsta myndigheten inom justitieförvaltningen i den stat där domen meddelats. Ansökan om verkställighet får inte bifallas utan att motparten har getts tillfälle att yttra sig om ansökan. Bifalls ansökan om verkställighet, ska domen verkställas på samma sätt som en finsk domstols laga kraft vunna dom, om inte högsta domstolen på grund av ändringsansökan bestämmer något annat.

Enligt 3 mom. tillämpas bestämmelserna i 1 och 2 mom., om inte något annat följer av Europeiska unionens lagstiftning eller internationella överenskommelser som är bindande för Finland. Detta möjliggör att Bryssel I-förordningen och 2007 års Luganokonvention tillämpas i stället för bestämmelserna i Atenkonventionen.

Om en dom som gäller skada som orsakats av passagerare eller resgods har meddelats i en EU-medlemsstat får erkännande och verkställighet begäras i enlighet med Bryssel I-förordningen. Om en dom har meddelats i en Luganostat får den på motsvarande sätt erkännas och verkställas i enlighet med 2007 års Luganokonvention.

Av det ömsesidiga förhållandet mellan Bryssel I-förordningen samt 2007 års Luganokonvention och 2002 års Atenkonvention följer att ansökan om att en domstol ska erkänna och verkställa en dom kan sökas med stöd av olika förfaranden beroende på i vilken stat den dom som ska verkställas har meddelats. Om en dom har meddelats i Norge kan ansökan om verkställighet göras antingen med iakttagande av förfarandet enligt denna paragraf, dvs. i enlighet med 2002 års Atenkonvention, förutsatt att Norge har tillträtt Atenkonventionen, eller med iakttagande av bestämmelserna i 2007 års Luganokonvention. Den som ansöker om verkställighet kan välja det förfarande som sökanden anser vara förmånligare.

2.3 Lagen om paketresor

24 §. Bestämmande av skadeståndsansvaret i vissa fall. Enligt 23 § i den gällande lagen om paketresor har resenären rätt till ersättning för person-, sak- och förmögenhetsskada som ett fel i researrangörens prestation har orsakat, om felet eller skadan beror på vårdslöshet hos arrangören eller någon annan näringsidkare som arrangören anlitat vid fullgörandet av avtalet. I den gällande 24 § anges att trots 23 § bestäms researrangörens ersättningsansvar för skador vid transport enligt vad som om transporten i fråga bestäms i sjölagen (674/1994), lagen om befordran med luftfartyg (289/1937), lagen om luftbefordringsavtal (45/1977), lufttransportlagen (387/1986), järnvägstransportlagen (1119/2000) eller rådets förordning (EG) nr 2027/97 om lufttrafikföretags skadeståndsansvar avseende lufttransport av passagerare och deras bagage, eller enligt vad som därom bestäms i konventionen om internationella järnvägstransporter (COTIF, FördrS 5/1985) eller konventionen om vissa enhetliga regler för internationella lufttransporter (FördrS 76/2004).

I paragrafen hänvisas det till vissa speciallagar och internationella konventioner som gäller olika transportmedel och som ska tillämpas i vissa fall. Det föreslås att paragrafen ändras så att i den tas som en grund för bestämmande av skadeståndsansvaret in också 2002 års Atenkonvention och Atenförordningen.

Enligt artikel 16 i bilaga I till Atenförordningen får talan som omfattas av förordningens tillämpningsområde väckas endast i enlighet med de villkor som anges i förordningen, om inte transportören frivilligt har förbundit sig till stadgor som är förmånligare för den som lidit skada.

Researrangören kan enligt detta inte i avtalsvillkoren bindande bestämma att researrangörens ersättningsansvar i fråga om sjötransport bestäms på andra grunder, såsom med stöd av lagstiftningen om paketresor.

3 Ikraftträdande

Atenprotokollet från 2002 och således också 2002 års Atenkonvention trädde i kraft den 23 april 2014. Hittills har 26 stater ratificerat eller anslutit sig till protokollet. För stater som ratificerar, godtar, godkänner eller ansluter sig till protokollet efter det att förutsättningarna för

ikraftträdande av protokollet har uppfyllts ska protokollet träda i kraft tre månader efter det att staten har deponerat sitt ratifikations-, godtagande-, godkännande- eller anslutningsinstrument. För Finlands del träder protokollet således i kraft inom tre månader från det att Finland har deponerat sitt godtagande- eller godkännandeinstrument hos IMO:s generalsekreterare.

Lagen om sättande i kraft av de bestämmelser i protokollet som hör till området för lagstiftningen samt de andra lagar som ingår i propositionen föreslås träda i kraft samtidigt som protokollet träder i kraft internationellt för Finlands del, vid en tidpunkt som bestäms genom förordning av statsrådet. Avsikten är att Finlands godtagande eller godkännandeinstrument ska deponeras så snabbt som möjligt efter det att lagen om sättande i kraft av protokollet har behandlats och blivit stadfäst.

I självstyrelselagen för Åland (1144/1991) finns bestämmelser om fördelningen av lagstiftningsbehörigheten mellan riket och Åland. Enligt 27 § 13 punkten i självstyrelselagen har riket lagstiftningsbehörighet i fråga om handelssjöfart samt farleder för handelssjöfarten. Bestämmelserna i protokollet gäller transportörens ansvar för skador som orsakas av passagerare och deras resgods. Bestämmelserna i protokollet hör således till rikets lagstiftningsbehörighet.

4 Behovet av riksdagens samtycke samt behandlingsordning

4.1 Behovet av riksdagens samtycke

4.1.1 Behörighetsfördelningen mellan Europeiska unionen och dess medlemsstater

Atenprotokollet från 2002 är ett avtal med delad behörighet, vars bestämmelser dels hör till medlemsstaternas och dels till unionens behörighet. Finland godkänner således protokollerna i enlighet med 93 § 1 mom. och 94 § i grundlagen till de delar som bestämmelserna i protokollet hör till medlemsstaternas behörighet. Behörighetsgränsen mellan unionen och dess medlemsstater är inte entydig och i protokollet finns inte bestämmelser som visar fördelningen av behörighet. I princip omfattar unionens behörighet alla bestämmelser om transport av passagerare och deras resgods eftersom det föreskrivs om detta i Atenförordningen.

Enligt artikel 3.1 i Atenförordningen ska transportörens och den utförande transportörens skadeståndsansvar gentemot passagerare, deras resgods och fordon samt reglerna om försäkring eller annan ekonomisk säkerhet regleras av Atenförordningen och av artiklarna 1 och 1a, artikel 2.2, artiklarna 3–16 och artiklarna 18, 20 och 21 i 2002 års Atenkonvention som finns i bilaga I till förordningen och bestämmelserna i Internationella sjöfartsorganisationens riktlinjer som finns i bilaga II till Atenförordningen. Således omfattas artiklarna 1 och 1a, artikel 2.2, artiklarna 3–16 och artiklarna 18, 20 och 21 i 2002 års Atenkonvention av Europeiska unionens exklusiva behörighet. Medlemsstaterna är alltså till dessa delar inte behöriga (t.ex. GrUU 6/2001 rd och GrUU 24/2004 rd) och riksdagens godkännande gäller därför till dessa delar varken 2002 års Atenprotokoll eller dess bilaga.

I artiklarna 10 och 11 i 2002 års Atenprotokoll (artiklarna 17 och 17a i 2002 års Atenkonvention) finns dessutom bestämmelser om frågor som påverkar de unionsbestämmelser som fastställs i rådets förordning (EG) nr 44/2001 av den 22 december 2000 om domstols behörighet och om erkännande och verkställighet av domar på privaträttens område (Bryssel I-förordningen). Således har unionen exklusiv behörighet också i fråga om artiklarna 17 och 17a i 2002 års Atenkonvention till den del det är fråga om unionens interna bestämmelser.

När Europeiska unionen ansluter sig till 2002 års Atenprotokoll har de bestämmelser i artikel 17 i konventionen som gäller domstols behörighet företräde framför unionens interna bestämmelser om detta. Däremot ska de bestämmelser om domstols behörighet och verkställig-

het av domar som gäller mellan medlemsstaterna samt mellan medlemsstaterna och parterna i 1988 års Luganokonvention om domstols behörighet och om erkännande och verkställighet av domar på privaträttens område eller parterna i den konvention som ersätter Luganokonventionen ha företrädare framför bestämmelserna i artikel 17a, eftersom det genom de förstnämnda bestämmelserna garanteras att domar erkänns och verkställs i minst samma utsträckning som med stöd av bestämmelserna i 2002 års Atenkonvention. Artikel 17a i 2002 års Atenkonvention ska tillämpas endast på erkännande och verkställighet av de domar som har meddelats i andra fördragsslutande stater än Europeiska unionens medlemsstater, Schweiz, Norge och Island.

IMO:s förbehåll och riktlinjer för genomförande av Atenkonventionen utgör en del av Atenförordningen och omfattas således av unionens exklusiva behörighet.

Atenprotokollet från 2002 samt bilagorna till det utgör på de grunder som anges ovan ett så kallat blandavtal. Enligt etablerad praxis godkänner riksdagen ett sådant avtal endast till den del det hör till Finlands behörighet (t.ex. GrUU 6/2001 rd och GrUU 24/2004 rd).

Finlands behörighet omfattar artikel 2.1 om tillämpningsområdet för 2002 års Atenkonvention, delvis artiklarna 17 och 17a om behörig domstol samt erkännande och verkställighet av domar, artikel 19 om andra konventioner om ansvarsbegränsning, artikel 22 om förbehåll samt artikel 22a om konventionens slutbestämmelser, med undantag av artikel 23.

I artikel 17 i 2002 års Atenkonvention finns bestämmelser om behörig domstol och i artikel 17a om erkännande och verkställighet av domar. Artiklarna 17 och 17a i konventionen innehåller bestämmelser som direkt påverkar rättigheterna och skyldigheterna för dem som är avtalsparter eller i övrigt deltar i internationell sjötransport. På dessa grunder ska artiklarna i fråga anses höra till området för lagstiftningen.

4.1.2 Avtalsvillkor som hör till området för lagstiftningen

Enligt 94 § 1 mom. i grundlagen krävs riksdagens godkännande för bl.a. fördrag och andra internationella förpliktelser som innehåller sådana bestämmelser som hör till området för lagstiftningen. Riksdagens befogenhet att godkänna täcker alla de bestämmelser i internationella förpliktelser som i materiellt hänseende hör till området för lagstiftningen. En bestämmelse i en överenskommelse ska anses höra till området för lagstiftningen, om den gäller utövande eller begränsning av någon grundläggande fri- eller rättighet som är skyddad i grundlagen, om den i övrigt gäller grunderna för individens rättigheter och skyldigheter, om den sak som bestämmelsen gäller enligt grundlagen ska föreskrivas i lag eller om det finns lagbestämmelser om den sak som lagen gäller eller det enligt rådande uppfattning i Finland ska lagstiftas om saken. Frågan påverkas inte av om en bestämmelse strider mot eller överensstämmer med en lagbestämmelse i Finland (t.ex. GrUU 11, 12 och 45/2000 rd). De artiklar i 2002 års Atenprotokoll som avses i propositionen hör till området för lagstiftningen eftersom det i Finland föreskrivs om dem i 7 kap. 1 och 2 §, 8 kap. 3 §, 15 kap., 21 kap. 5 § och 22 kap. 9 § i sjölagen och de således kräver godkännande av riksdagen. Genom att godkänna 2002 års Atenprotokoll förbinder sig Finland också till 2002 års Atenkonvention eftersom det i artikel 15 i protokollet sägs att mellan parterna i protokollet ska 1974 års konvention och protokollet läsas och tolkas såsom ett enda instrument, som kallas 2002 års Atenkonvention. Också artiklarna i 2002 års Atenkonvention hör till området för lagstiftningen eftersom det i Finland föreskrivs om dem i de bestämmelser i sjölagen som nämns ovan.

Grundlagsutskottet brukar i sin praxis utgå från att riksdagen genom sitt explicita beslut ger sitt samtycke till sådana reservationer, uttalanden och förklaringar som gäller konventionsbestämmelser inom området för lagstiftningen och som påverkar innehållet i en för Finland bin-

dande internationell förpliktelse eller förpliktelsens omfattning i relation till själva konventionerna (GrUU 16/2005 rd, GrUB 2/2008 rd, GrUU 19/2010 rd och GrUU 29/2010 rd). Den anmälan enligt artikel 15.3bis i ansvarsbegränsningskonventionen enligt vilken Finland nationellt ska föreskriva om ett ansvarsbegränsningssystem som tillämpas på krav till följd av dödsfall och personskador som drabbat ett fartygs passagerare gäller ett avtalsvillkor som hör till området för lagstiftningen och som gäller det maximala ansvarsbeloppet enligt konventionen. Anmälan inverkar på innehållet i och omfattningen av Finlands internationella förpliktelser eftersom Finland på basis av anmälan nationellt föreskriver om ett maximalt ansvarsbelopp som är högre än i ansvarsbegränsningskonventionen. Riksdagens samtycke behövs således för att en anmälan ska kunna göras.

4.2 Behandlingsordning

Enligt 94 § 2 mom. i grundlagen fattas beslut om godkännande eller uppsägning av en internationell förpliktelse med enkel majoritet. Om ett förslag om godkännande av en förpliktelse gäller grundlagen, ska beslutet dock fattas med minst två tredjedelar av de avgivna rösterna.

Grundlagsutskottet har i sin praxis, som baserar sig på förarbetena till grundlagsreformen, utgått från att sådana internationella förpliktelser som är sedvanliga i modernt internationellt samarbete och som bara i ringa utsträckning påverkar statens suveränitet inte direkt kan anses strida mot grundlagens bestämmelser om suveränitet (se exempelvis GrUU 51/2001 rd, s. 2).

Enligt regeringens uppfattning strider de bestämmelser i protokollet som hör till Finlands behörighet och kräver riksdagen godkännande inte mot grundlagens bestämmelser om statens suveränitet. Enligt regeringens uppfattning kan bestämmelserna i 2002 års Atenprotokoll godkännas med enkel majoritet och lagförslagen i propositionen godkännas i vanlig lagstiftningsordning.

Med stöd av vad som anförts ovan och i enlighet med 94 § i grundlagen föreslås det att

riksdagen godkänner det i London den 1 november 2002 upprättade protokollet om ändring av 1974 års Atenkonvention om befordran till sjöss av passagerare och deras resgods till den del som protokollet hör till Finlands behörighet,

och att riksdagen godkänner att det i den i London den 19 november 1976 upprättade konventionen om begränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar (FördrS 82/1986), sådan den lyder ändrad genom 1996 års protokoll, görs anmälan om att Finland utnyttjar möjligheten enligt artikel 15.3bis i konventionen och föreskriver nationellt om ett system för ansvarsbegränsning som tillämpas på krav till följd av dödsfall och personskador som drabbat ett fartygs passagerare. Den högre ansvarsgräns som anges i den nationella lagstiftningen i Finland i fråga om krav på grund av dödsfall och personskador som drabbat ett fartygs passagerare är 250 000 särskilda dragningsrätter.

Med anledning av vad som anförts ovan och på grund av att protokollet innehåller bestämmelser som hör till området för lagstiftningen, föreläggs riksdagen samtidigt följande lagförslag:

1.

Lag

om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i 2002 års protokoll till 1974 års Atenkonvention om befordran till sjöss av passagerare och deras resgods

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

1 §

De bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i det i London den 1 november 2002 upprättade protokollet till 1974 års Atenkonvention om befordran till sjöss av passagerare och deras resgods gäller som lag sådana Finland har förbundit sig till dem.

2 §

Om sättande i kraft av de övriga bestämmelserna i protokollet och om ikraftträdandet av denna lag bestäms genom förordning av statsrådet.

2.

Lag

om ändring av sjölagen

I enlighet med riksdagens beslut
upphävs i sjölagen (674/1994) 15 kap. 4 § 1 mom. och 6 §,
ändras 7 kap. 1 § 3 mom., 8 kap. 3 §, 9 kap. 5 § 1 mom. 1 punkten, 15 kap. 1 och 2 §, 3 § 1 och 4 mom., 4 § 4 mom., 5, 7, 8, 10–12, 14–19 §, 21 och 22 §, 24 § 1 mom., 19 kap. 1 § 1 mom. 3 och 5 punkten, 20 kap. 9 a § 1 mom. och 9 b § samt 21 kap. 5 och 8 a §,
av dem 9 kap. 5 § 1 mom. 1 punkten sådan den lyder i lag 872/2015, 15 kap. 24 § 1 mom. sådan sen lyder i lag 264/2013, 19 kap. 1 § 1 mom. 3 och 5 punkten samt 20 kap. 9 a § 1 mom. och 9 b § sådana de lyder i lag 860/2016, 21 kap. 5 § sådan den lyder delvis ändrad i lag 396/1999 och 21 kap. 8 a § sådan den lyder i lag 396/1999, samt
fogas till 15 kap. nya 2 a och 23 a § och till 22 kap. en ny 9 § som följer:

7 kap.

Allmänna stadganden om ansvar

1 §

Redarens ansvar

Bestämmelser om begränsning av en redares ansvarighet finns i 9 och 13–15 kap. samt i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 392/2009 om transportörens skadeståndsansvar i samband med olyckor vid passagerarbefordran till sjöss, nedan *Atenförordningen*.

8 kap.

Skada genom fartygs sammanstötning

3 §

Ersättning för personskador

För ersättning för en personskada som har orsakats av sammanstötningen svarar de skyldiga solidariskt. Om en ersättningsskyldig har betalat mer än sin andel, får det överskjutande beloppet krävas hos den andra ersättningsskyldiga parten. Mot sådant krav kan den senare göra gällande samma rätt till befrielse från eller begränsning av ansvarighet som denne hade kunnat åberopa mot den skadelidande enligt denna lag, Atenförordningen eller motsvarande främmande lag eller förbehåll som är förenligt med den tillämpliga lagen. Ett förbehåll får dock inte åberopas till befrielse från eller begränsning av ansvarighet utöver vad som följer av bestämmelserna i 13–15 kap., av Atenförordningen eller av motsvarande bestämmelser i den främmande lagen.

9 kap.

Allmänna stadganden om ansvarsbegränsning

5 §

Ansvarsbeloppen

Om rätt till ansvarsbegränsning föreligger, ska ansvarsbeloppen bestämmas på följande sätt:
1) för fordringar med anledning av personskada som har tillfogats fartygets egna passagerare är ansvarsgränsen 250 000 särskilda dragningsrätter (Special Drawing Right, SDR) multiplicerat med det antal passagerare som fartyget enligt sitt certifikat har tillstånd att transportera,

15 kap.

Befordran av passagerare och resgods

1 §

Atenförordningen och inrikes passagerartrafik

Bestämmelser om transport till sjöss av passagerare och deras resgods finns i Atenförordningen. Bestämmelser om passagerares rättigheter finns i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1177/2010 om passagerares rättigheter vid resor till sjöss och på inre vattenvägar och om ändring av förordning (EG) nr 2006/2004, nedan *förordningen om passagerares rättigheter vid resor till sjöss*.

Atenförordningen tillämpas även på passagerartrafik inom Finland, om transporten sker med ett fartyg:

- 1) som har en annan fartygsklass än A och B enligt rådets direktiv 98/18/EG om säkerhetsbestämmelser och säkerhetsnormer för passagerarfartyg, och
- 2) som är godkänt för transport av fler än tolv passagerare.

På fartyg som avses i 2 mom. tillämpas inte artikel 4a i bilaga I och punkt 2 i bilaga II till Atenförordningen när det gäller krigsförsäkring. Av dessa fartyg förutsätts inte heller försäkringscertifikat enligt artikel 4a.2 i bilaga I till Atenförordningen.

2 §

Bestämmelser som tillämpas på transport av passagerare och resgods

Utöver vad som föreskrivs i 1 § tillämpas på transport av passagerare och deras resgods bestämmelserna i detta kapitel, 21 kap. 5 § och 22 kap. 9 § samt bestämmelserna i 2002 års protokoll till 1974 års Atenkonvention om befordran till sjöss av passagerare och deras resgods (FördrS /), nedan *2002 års Atenkonvention*.

De i 1 mom. nämnda bestämmelserna av denna lag gäller inte i den mån som en transport omfattas av bestämmelser om civilrättsligt ansvar i en annan internationell konvention som gäller transport av passagerare eller resgods med andra transportmedel än den som avses i 1 mom., om de bestämmelserna är bindande för transport till sjöss.

Om någon som varken är passagerare eller anställd hos transportören eller utför arbete i fartygets tjänst följer med ett fartyg och då tillfogas skada av det slag som avses i Atenförordningen eller skada till följd av dröjsmål som avses i 11 § i detta kapitel, ska bestämmelserna i Atenförordningen och detta kapitel om befrielse från och begränsning av ansvarighet för

RP 271/2016 rd

transportören tillämpas till förmån för var och en på redarens sida som kan hållas ansvarig för skadan.

2 a §

Definitioner

Med *transportör* avses i detta kapitel den som genom avtal, yrkesmässigt eller mot ersättning åtar sig att med ett fartyg transportera passagerare eller passagerare och resgods.

Med *passagerare* avses den som transporteras eller ska transporteras med fartyg enligt avtal om passagerartransport samt den som med bortfraktarens samtycke medföljer fordon eller levande djur som transporteras enligt avtal om godstransport.

Med *resgods* avses varje föremål, inbegripet fordon, som transporteras för passagerares räkning, under förutsättning att transporten inte sker enligt certeparti, konossement eller annat dokument som brukar användas vid godstransport.

Med *handresgods* avses resgods som passageraren bär med sig eller har i sin hytt eller på annat sätt har i sin vård under resan, inbegripet vad passageraren har i eller på sitt fordon.

3 §

Ombesörjande av fartygets sjövärdighet

Transportören ska se till att fartyget är sjövärdigt, vilket också innefattar att fartyget är behörigen bemannat, provianterat och utrustat, samt att passageraren och resgodset transporteras skyndsamt och tryggt till bestämmelseorten. Transportören ska även i övrigt tillgodose passagerarens bästa.

Om transportavtalet gäller ett bestämt fartyg, får transportören inte utföra transporten med något annat fartyg.

4 §

Passagerarens förpliktelser

Passagerare får ta med sig resgods i skäligen omfattning. Om passageraren känner till att hans eller hennes resgods kan medföra fara eller väsentlig olägenhet för person eller egendom, ska passageraren före resans början upplysa transportören om detta. Detsamma gäller om resgodset, handresgods undantaget, kräver särskild vård. Om resgods är av sådan beskaffenhet som nu har sagts, ska detta om möjligt utmärkas på godset innan resan börjar.

5 §

Farligt resgods

Transportören har rätt att vägra passageraren att föra med sig resgods som kan medföra fara eller väsentlig olägenhet för person eller egendom.

Om sådant resgods har tagits ombord utan att transportören kände till dess beskaffenhet, får transportören efter omständigheterna föra i land, oskadliggöra eller förstöra resgodset utan skyldighet att ersätta skadan. Detsamma gäller om resgodset, efter att ha tagits ombord med

RP 271/2016 rd

transportörens kännedom om dess beskaffenhet, senare visar sig medföra sådan fara eller väsentlig olägenhet för person eller egendom att det inte är försvarligt att behålla det ombord.

Om resgods har orsakat skada för transportören eller skada på fartyget, är passageraren ersättningskyldig, om skadan beror på att passageraren eller någon som passageraren svarar för har gjort sig skyldig till fel eller försummelse.

7 §

Förlust av fartyget och avbrytande av resan

Om fartyget uppehålls under resan så att det inte skäligen kan fordras att passageraren avvaktar att resan fortsätter, eller om fartyget går förlorat eller förklaras efter skada inte kunna sättas i stånd, ska transportören se till att passageraren och passagerarens resgods transporteras till bestämmelseorten på något annat lämpligt sätt och bära kostnaden för detta. Om transportören underlåter att göra detta, har passageraren rätt att häva avtalet.

Om passageraren måste uppehålla sig i land på grund av haveri eller någon annan omständighet som rör fartyget, ska transportören på lämpligt sätt sörja för passagerarens uppehälle och bära kostnaden för detta, om inte något annat följer av förordningen om passagerares rättigheter vid resor till sjöss.

8 §

Frånträdande och avtalsbrott på passagerarens sida

Om passageraren inte påbörjar resan eller avbryter den, ska den avtalade transportavgiften dock betalas, om inte passagerarens underlåtenhet att påbörja eller fullfölja resan beror på att han eller hon har insjuknat eller avlidit eller om det finns någon annan skäligen anledning och transportören har underrättats om detta inom rimlig tid.

Om passageraren enligt 1 mom. är skyldig att betala den avtalade transportavgiften, ska denna dock sättas ned med ett skäligt belopp, om transportören har medfört en annan passagerare i hans eller hennes ställe eller på något annat sätt har begränsat eller kunde ha begränsat sin skada.

10 §

Avdrag från transportavgiften

Om passageraren avbryter resan på grund av ett förhållande som avses i 8 § 1 mom. eller om transportavtalet hävs enligt 7 § 1 mom. eller, sedan resan har börjat, enligt 9 §, ska transportavgiften betalas med avdrag för det belopp som bestäms med beaktande av den återstående och den avtalade resans längd, tidsåtgång och kostnader.

Om transportören har tagit emot betalning utöver vad transportören har rätt till enligt 1 mom., ska denne betala tillbaka överskottet.

11 §

Transportörens ansvar för försening

Transportören är ansvarig för skada som uppstår till följd av att passageraren försenas, om skadan har orsakats genom fel eller försummelse av transportören eller någon som transportören svarar för.

RP 271/2016 rd

Om ersättning har betalats till en passagerare med stöd av förordningen om passagerares rättigheter vid resor till sjöss, ska ett avdrag för den ersättningen göras på det skadestånd som betalas med stöd av 1 mom.

12 §

Transportörens ansvar för försenat resgods

Transportören är ansvarig för skada till följd av att resgods försenas, om skadan har orsakats genom fel eller försummelse av transportören eller någon som transportören svarar för.

14 §

Transportörens befrielse från ansvar

För att gå fri från ansvarighet måste transportören visa att en skada som avses i 11 eller 12 § inte har orsakats genom fel eller försummelse av transportören eller någon som transportören svarar för.

15 §

Ansvarsbeloppen vid försening

Transportörens ansvar för skada vid försening enligt 11 § är begränsat till 4 150 särskilda dragningsrätter (Special Drawing Right, SDR) för varje passagerare.

Vid försening av resgods ska ansvarigheten inte överstiga

- 1) 1 800 SDR för varje passagerare i fråga om handresgods,
- 2) 10 000 SDR för varje fordon,
- 3) 2 700 SDR för varje passagerare i fråga om annat än i 1 eller 2 punkten avsett resgods.

I 1 och 2 mom. nämnda begränsningsbelopp avser det sammanlagda ansvaret för alla skador som har inträffat under en och samma resa. Beloppen inbegriper inte ränta och rättegångskostnader.

Med särskild dragningsrätt avses den beräkningsenhet som anges i 23 kap. 2 §.

16 §

Höjning av ansvarsbeloppen och passagerarens självrisk

Transportören kan genom uttrycklig skriftlig överenskommelse med passageraren avtala om ansvarighet till högre belopp än vad som föreskrivs i 15 §.

Transportören har rätt att för en skada som beror på försening av passagerare eller resgods göra avdrag på högst 20 SDR som passagerarens självriskandel.

17 §

Förlust av rätten till ansvarsbegränsning

Transportören har inte rätt att åberopa bestämmelserna i 15 och 16 § om begränsning av ansvarigheten, om det visas att transportören själv har orsakat den skada som beror på förseningen uppsåtligt eller av grov vårdslöshet och med insikt att en sådan skada sannolikt skulle uppkomma.

18 §

Transportörens ansvar för undertransportören

Om transporten helt eller delvis utförs av någon annan än transportören, är transportören dock ansvarig för en skada som avses i 11 och 12 § som om transportören själv hade utfört hela transporten. Detta kapitel gäller då i tillämpliga delar.

Den som i det fall som avses i 1 mom. utför transporten är ansvarig för sin del av transporten enligt samma regler som gäller för transportören. Om transportören har åtagit sig ansvar utöver vad som avses i detta kapitel, är den som utför transporten inte bunden av detta, om denne inte skriftligen har samtyckt till det.

I den utsträckning både transportören och den som avses i 1 mom. är ansvariga, svarar de solidariskt.

19 §

Utomkontraktuella krav

Vad som föreskrivs i detta kapitel om frihet från eller begränsning av transportörens ansvarighet gäller även om talan mot transportören inte grundas på transportavtalet.

Om talan förs mot någon som transportören svarar för enligt 7 kap. 1 § eller 18 § i detta kapitel, har denne rätt till samma befrielse från och begränsning av ansvarighet som transportören. De ersättningsbelopp som transportören och den som transportören svarar för ska betala får inte sammanlagt överstiga de gränser för ansvarigheten som föreskrivs i 15 §.

Vad som föreskrivs i 2 mom. gäller inte till förmån för den som visas själv ha orsakat skadan uppsåtligen eller av grov vårdslöshet och med insikt att en sådan skada sannolikt skulle uppkomma.

21 §

Avtalsvillkor

Ett avtalsvillkor som avviker från bestämmelserna i 4 § 2 och 3 mom. i detta kapitel eller som inskränker passagerarens rättigheter enligt 5 § 3 mom. eller 7–20 § i detta kapitel eller enligt 19 kap. 1 § 1 mom. 3 eller 5 punkten eller 21 kap. 5 § är ogiltigt. Övriga bestämmelser i detta kapitel tillämpas endast om inte annat är avtalat eller följer av sedvänja.

På ett avtal om transport inom Finland tillämpas de tvingande bestämmelserna om passagerares rättigheter i bilaga I till Ateförordningen och i denna lag, oberoende av vilken stats lag som i övrigt är tillämplig på avtalet.

22 §

Transportörens rätt till ansvarsfriskrivning vid försening

Trots bestämmelserna i 21 § får transportören förbehålla sig frihet från ansvarighet enligt 11 och 12 § i fråga om passagerare för tiden innan passageraren går ombord och efter det han eller hon har gått i land. Ett sådant förbehåll är dock inte tillåtet när det gäller sjötransporter mellan fartyget och land som omfattas av biljettpriset eller som utförs med ett transportmedel som transportören ställer till förfogande.

I fråga om handresgodis som inte finns i eller på ett av passageraren medfört fordon kan transportören förbehålla sig frihet från ansvarighet enligt 12 § för tiden innan handresgodiset förs ombord och efter det att det har förts i land. Förbehåll är dock inte tillåtet när det gäller sådan transport till eller från fartyget som avses i 1 mom. och inte heller för den tid då hand-

resgodset har tagits omhand av transportören medan passageraren vistas i en terminalbyggnad, på en kaj eller en annan hamnanläggning.

Om det är avtalat att en bestämd del av transporten ska utföras av någon annan än transportören, får transportören, om den andre är namngiven, förbehålla sig frihet från ansvarighet för förseningsskada orsakad av en händelse under den del av transporten som utförs av den andre. Detsamma gäller, om passageraren enligt transportavtalet har rätt att helt eller delvis anlita någon annan än transportören för transporten.

23 a §

Försäkringsplikt för utländska fartyg

Ett utländskt fartyg som anlöper eller lämnar en finsk hamn och som har tillstånd att transportera fler än tolv passagerare ska ha en försäkring eller säkerhet enligt artikel 4a i bilaga I till Atenförordningen, om inte något annat följer av 15 kap. 1 § 3 mom. i denna lag. Försäkringsskyldigheten gäller dock inte ett fartyg som ägs av en främmande stat.

24 §

Certifikat angående försäkring eller säkerhet

Trafiksäkerhetsverket ska på ansökan utfärda ett certifikat angående giltighetstiden för den försäkring eller säkerhet som avses i artikel 4a i bilaga I till Atenförordningen, till den registrerade ägaren av ett fartyg som har antecknats i fartygsregistret i Finland. Trafiksäkerhetsverket kan även utfärda ett certifikat över uppfylld försäkringsplikt, om fartyget inte är registrerat i en fördragslutande stat.

19 kap.

Preskription av fordringar

1 §

Preskription av fordringar

Talan om erhållande av betalning för följande fordringar, oberoende av om ansvarigheten är begränsad eller obegränsad, ska väckas

3) för fordran på ersättning för försening vid passagerartransport inom två år från ilandstigningen eller från den dag ilandstigning skulle ha ägt rum,

5) för fordran på ersättning på grund av att resgodset har försenats vid transport inom två år från det handresgodset har förts iland eller annat resgodset utlämnats,

RP 271/2016 rd

20 kap.

Straffstadganden

9 a §

Försummelse av försäkringsplikten enligt sjölagen

En redare, fartygsägare, registrerad ägare eller transportör som uppsåtligt försummar en i 7 kap. 2 §, 10 kap. 10 § eller 11 § 1 mom., 11 a kap. 6 §, 15 kap. 23 a § i denna lag eller i artikel 4a i bilaga I till Atenförordningen föreskriven försäkringsplikt eller skyldighet att ställa säkerhet eller en på 15 kap. 1 § 2 mom. i denna lag grundad försäkringsplikt eller skyldighet att ställa säkerhet, ska för *försummelse av försäkringsplikten enligt sjölagen* dömas till böter.

9 b §

Försummelse av skyldigheten att medföra försäkringscertifikat

Ett fartygs befälhavare som uppsåtligt försummar skyldigheten enligt 7 kap. 3 § 3 mom., 10 kap. 10 § 3 mom. eller 11 § 2 mom., 11 a kap. 7 § 3 mom. eller 15 kap. 24 § 3 mom. att se till att ett certifikat över försäkring eller säkerhet medförs ombord på fartyget, ska för *försummelse av skyldigheten att medföra försäkringscertifikat* dömas till böter.

21 kap.

Laga domstol och rättegång i sjörättsmål

5 §

Behörig domstol vid transport av passagerare

En talan som grundar sig på ett avtal om transport av passagerare eller resgoods får väckas endast vid sjörättsdomstolen på den ort inom vars domkrets

- 1) svaranden har sin vanliga vistelseort eller sitt huvudsakliga driftställe,
- 2) den avtalsenliga avgångs- eller bestämmelsesorten ligger,
- 3) kändanden har sin hemvist eller sin vanliga vistelseort, förutsatt att svaranden har ett driftställe i Finland och är underkastad domstolens behörighet i Finland, eller
- 4) där transportavtalet slöts, förutsatt att svaranden har ett driftställe i Finland och är underkastad domstolens behörighet i Finland.

Trots bestämmelserna i 1 mom. får parterna efter det att en tvist har uppkommit avtala om behörig sjörättsdomstol eller om att tvisten ska avgöras av skiljemän.

Den sjörättsdomstol som är behörig enligt 1 och 2 mom. är behörig även att pröva en tvist av internationell natur, om inte något annat följer av artikel 17 i 2002 års Atenkonvention.

8 a §

Tillämpning av Europeiska unionens lagstiftning och internationella konventioner

Bestämmelserna om en domstols behörighet i denna lag iakttas, om inte något annat följer av Europeiska unionens lagstiftning och för Finland bindande konventioner om domstolars behörighet och till dem anknyttande protokoll.

22 kap.

Verkställighet

9 §

Erkännande och verkställighet av domar som gäller skada som orsakats passagerare eller resgods

En lagakraftvunnen dom som gäller ersättande av skada som orsakats passagerare eller deras resgods och som meddelats i en fördragsslutande stat som tillträtt 2002 års Atenkonvention ska, om domen är verkställbar i den staten, verkställas i Finland, om domstolen i den berörda fördragsslutande staten har varit behörig enligt konventionen. Domstolens avgörande i sakfrågan får inte på tas upp till ny prövning. En dom erkänns dock inte och verkställs inte, om domen erhållits med svikliga medel, eller om svaranden inte fått skälig tid och rättvis möjlighet att förbereda sitt svaromål.

På verkställigheten av en dom tillämpas 6 § 2–4 mom. i detta kapitel.

Bestämmelserna i 1 och 2 mom. tillämpas, om inte något annat följer av Europeiska unionens lagstiftning eller av internationella överenskommelser som är bindande för Finland.

Om ikraftträdandet av denna lag bestäms genom förordning av statsrådet.

3.

Lag

om ändring av 24 § i lagen om paketresor

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om paketresor (1079/1994) 24 §, sådan den lyder i lag 1229/2002, som följer:

24 §

Bestämmande av skadeståndsansvaret i vissa fall

Trots vad som föreskrivs i 23 § ska på researrangörens ersättningsansvar för skador vid transport tillämpas vad som om transporten i fråga föreskrivs i sjölagen (674/1994), Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 392/2009 om transportörens skadeståndsansvar i samband med olyckor vid passagerarbefordran till sjöss, lagen om befordran med luftfartyg (289/1937), lagen om luftbefodringsavtal (45/1977), lufttransportlagen (387/1986), järnvägs-transportlagen (1119/2000), rådets förordning (EG) nr 2027/97 om lufttrafikföretags skadeståndsansvar avseende lufttransport av passagerare och deras bagage, konventionen om internationella järnvägstransporter (COTIF, FördrS 4 och 5/1985), konventionen om vissa enhetliga regler för internationella lufttransporter (FördrS 76 och 78/2004) och 2002 års protokoll till 1974 års Atenkonvention om befordran till sjöss av passagerare och deras resgods (FördrS /).

Om ikraftträdandet av denna lag bestäms genom förordning av statsrådet

Helsingfors den 26 januari 2017

Statsminister

Juha Sipilä

Kommunikationsminister Anne Berner

Fördragstext

**2002 ÅRS PROTOKOLL TILL 1974 ÅRS
ATENKONVENTION OM BEFORDRAN
TILL SJÖSS AV PASSAGERARE OCH
DERAS RESGODS**

**PROTOCOL OF 2002 TO THE ATHENS
CONVENTION RELATING TO THE
CARRIAGE OF PASSENGERS AND
THEIR LUGGAGE BY SEA, 1974**

DE STATER SOM ÄR PARTER I DETTA
PROTOKOLL,

The States Parties to this Protocol,

SOM ANSER att det är önskvärt att se över Atenkonventionen om befordran till sjöss av passagerare och deras resgods, upprättad i Aten den 13 december 1974, för att tillhandahålla ökad ersättning, införa ett strikt skadeståndsansvar, åstadkomma ett förenklat förfarande för justering av ansvarsgränserna och sörja för obligatorisk försäkring till förmån för passagerarna,

CONSIDERING that it is desirable to revise the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, done at Athens on 13 December 1974, to provide for enhanced compensation, to introduce strict liability, to establish a simplified procedure for updating the limitation amounts, and to ensure compulsory insurance for the benefit of passengers,

SOM ERINRAR OM att guldfranc som beräkningsenhet ersätts med särskilda dragningsrätter genom 1976 års protokoll till konventionen,

RECALLING that the 1976 Protocol to the Convention introduces the Special Drawing Right as the Unit of Account in place of the gold franc,

SOM NOTERAR att 1990 års protokoll till konventionen, om ökad ersättning och ett förenklat förfarande för uppdatering av ansvarsgränserna, inte har trätt i kraft,

HAVING NOTED that the 1990 Protocol to the Convention, which provides for enhanced compensation and a simplified procedure for updating the limitation amounts, has not entered into force,

HAR KOMMIT ÖVERENS om följande.

HAVE AGREED as follows:

ARTIKEL 1

ARTICLE 1

I detta protokoll avses med

For the purposes of this Protocol:

1. konventionen: 1974 års Atenkonvention om befordran till sjöss av passagerare och deras resgods,

1 "Convention" means the text of the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974.

2. organisationen: Internationella sjöfartsorganisationen,

2 "Organization" means the International Maritime Organization.

3. generalsekreteraren: organisationens generalsekreterare.

3 "Secretary-General" means the Secretary-General of the Organization.

ARTIKEL 2

Artikel 1.1 i konventionen skall ersättas med följande:

”1. a) Med transportör förstås en person som har träffat ett befodringsavtal eller på vars vägnar ett befodringsavtal har träffats, oavsett om befodran 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 befodran eller en del av denna.

c) Med transportör som faktiskt utför hela befodringen eller en del av den förstås den utförande transportören eller transportören, i den mån den sistnämnde faktiskt utför befodringen;”.

ARTICLE 2

Article 1, paragraph 1 of the Convention is replaced by the following text:

1 (a) "carrier" means a person by or on behalf of whom a contract of carriage has been concluded, whether the carriage is actually performed by that person or by a performing carrier;

(b) "performing carrier" means a person other than the carrier, being the owner, charterer or operator of a ship, who actually performs the whole or a part of the carriage; and

(c) "carrier who actually performs the whole or a part of the carriage" means the performing carrier, or, in so far as the carrier actually performs the carriage, the carrier.

ARTIKEL 3

1. Artikel 1.10 i konventionen skall ersättas med följande:

”10. med organisationen förstås Internationella sjöfartsorganisationen;”.

2. I artikel 1 i konventionen skall följande punkt läggas till som punkt 11:

”11. med generalsekreteraren förstås organisationens general-sekreterare.”.

ARTICLE 3

1 Article 1, paragraph 10 of the Convention is replaced by the following:

10 "Organization" means the International Maritime Organization.

2 The following text is added as Article 1, paragraph 11, of the Convention:

11 "Secretary-General" means the Secretary-General of the Organization.

ARTIKEL 4

Artikel 3 i konventionen skall ersättas med följande:

”Artikel 3

Transportörens ansvar

1. Transportör skall 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

ARTICLE 4

Article 3 of the Convention is replaced by the following text:

Article 3

Liability of the carrier

1 For the loss suffered as a result of the death of or personal injury to a passenger caused by a shipping incident, the carrier shall be liable to the extent that such loss in respect of that passenger on each distinct occasion does not exceed 250,000 units of ac-

000 beräkningsenheter, såvida inte transportören bevisar att olyckan

a) orsakades av krigshandling, fientligheter, inbördeskrig eller 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 skall 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 skall 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 skall 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 bortfrakturen skall antas föreligga om skadan har vållats av en sjöfartsolycka.

4. Transportören skall 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: beteckningen inbegripet även fel eller försummelse av transportörens anställda i tjänsten,

c) fel i fartyget: funktionsoduglighet, brist

count, unless the carrier proves that the incident:

(a) resulted from an act of war, hostilities, civil war, insurrection or a natural phenomenon of an exceptional, inevitable and irresistible character; or

(b) was wholly caused by an act or omission done with the intent to cause the incident by a third party.

If and to the extent that the loss exceeds the above limit, the carrier shall be further liable unless the carrier proves that the incident which caused the loss occurred without the fault or neglect of the carrier.

2 For the loss suffered as a result of the death of or personal injury to a passenger not caused by a shipping incident, the carrier shall be liable if the incident which caused the loss was due to the fault or neglect of the carrier. The burden of proving fault or neglect shall lie with the claimant.

3 For the loss suffered as a result of the loss of or damage to cabin luggage, the carrier shall be liable if the incident which caused the loss was due to the fault or neglect of the carrier. The fault or neglect of the carrier shall be presumed for loss caused by a shipping incident.

4 For the loss suffered as a result of the loss of or damage to luggage other than cabin luggage, the carrier shall be liable unless the carrier proves that the incident which caused the loss occurred without the fault or neglect of the carrier.

5 For the purposes of this Article:

(a) "shipping incident" means shipwreck, capsizing, collision or stranding of the ship, explosion or fire in the ship, or defect in the ship;

(b) "fault or neglect of the carrier" includes the fault or neglect of the servants of the carrier, acting within the scope of their employment;

(c) "defect in the ship" means any malfunction

eller åsidosättande av gällande 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 befordringen. Bevisbördan för att den händelse som orsakat skadan har inträffat under befordringen och omfattningen av skadan skall ligga på käranden.

7. Bestämmelserna i denna konvention påverkar inte transportörens regressrätt gentemot tredje man eller rätten att göra invändning om medvällande enligt artikel 6 i denna konvention. Denna artikel påverkar inte rätten till ansvarsbegränsning 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 5

Följande artikel skall läggas till som artikel 4a i konventionen:

”Artikel 4a

Obligatorisk försäkring

1. Den bortfraktare 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 el-

tion, failure or non-compliance with applicable safety regulations in respect of any part of the ship or its equipment when used for the escape, evacuation, embarkation and disembarkation of passengers; or when used for the propulsion, steering, safe navigation, mooring, anchoring, arriving at or leaving berth or anchorage, or damage control after flooding; or when used for the launching of life saving appliances; and

(d) "loss" shall not include punitive or exemplary damages.

6 The liability of the carrier under this Article only relates to loss arising from incidents that occurred in the course of the carriage. The burden of proving that the incident which caused the loss occurred in the course of the carriage, and the extent of the loss, shall lie with the claimant.

7 Nothing in this Convention shall prejudice any right of recourse of the carrier against any third party, or the defence of contributory negligence under Article 6 of this Convention. Nothing in this Article shall prejudice any right of limitation under Articles 7 or 8 of this Convention.

8 Presumptions of fault or neglect of a party or the allocation of the burden of proof to a party shall not prevent evidence in favour of that party from being considered.

ARTICLE 5

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

Article 4bis

Compulsory insurance

1 When passengers are carried on board a ship registered in a State Party that is licensed to carry more than twelve passengers, and this Convention applies, any carrier who actually performs the whole or a part of the carriage shall maintain insurance or other financial security, such as the guarantee of a bank or similar financial institution, to cover

ler liknande finansiell institution, för att täcka sitt ansvar enligt denna konvention för dödsfall eller personskada som drabbat passagerare. Försäkringen eller säkerheten skall 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 skall ett certifikat som intygar detta utfärdas för fartyget. För ett fartyg som är registrerat i en fördragsslutande stat skall 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 skall följa den förlaga som återges i bilagan till denna konvention, och skall innehålla följande uppgifter:

a) Fartygets namn, signalbokstäver och registreringsort.

b) Namnet på den bortfraktare som faktiskt utför hela befordringen 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 skall underätta 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 skall vidta de åtgärder som krävs för att uppfylla denna skyldighet.

b) En fördragsslutande stat skall underrätta generalsekreteraren om

liability under this Convention in respect of the death of and personal injury to passengers. The limit of the compulsory insurance or other financial security shall not be less than 250,000 units of account per passenger on each distinct occasion.

2 A certificate attesting that insurance or other financial security is in force in accordance with the provisions of this Convention shall be issued to each ship after the appropriate authority of a State Party has determined that the requirements of paragraph 1 have been complied with. With respect to a ship registered in a State Party, such certificate shall be issued or certified by the appropriate authority of the State of the ship's registry; with respect to a ship not registered in a State Party it may be issued or certified by the appropriate authority of any State Party. This certificate shall be in the form of the model set out in the annex to this Convention and shall contain the following particulars:

(a) name of ship, distinctive number or letters and port of registry;

(b) name and principal place of business of the carrier who actually performs the whole or a part of the carriage;

(c) IMO ship identification number;

(d) type and duration of security;

(e) name and principal place of business of insurer or other person providing financial security and, where appropriate, place of business where the insurance or other financial security is established; and

(f) period of validity of the certificate, which shall not be longer than the period of validity of the insurance or other financial security.

3 (a) A State Party may authorize an institution or an Organization recognised by it to issue the certificate. Such institution or organization shall inform that State of the issue of each certificate. In all cases, the State Party shall fully guarantee the completeness and accuracy of the certificate so issued, and shall undertake to ensure the necessary arrangements to satisfy this obligation.

(b) A State Party shall notify the Secretary-General of:

i) vilka specifika ansvarsområden som delegerats till den erkända institutionen eller organisationen och vilka villkor som gäller för bemyndigandet,

ii) ett bemyndigande återkallas,

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 skall åtminstone ha befogenhet att återkalla ett certifikat om de villkor som ställdes för utfärdandet inte har uppfyllts. Institutionen eller organisationen skall underrätta den stat för vars räkning certifikatet utfärdades om återkallelsen.

4. Certifikatet skall avfattas på den utfärdande statens officiella språk. Om detta är ett annat språk än engelska, franska eller spanska skall certifikatet innehålla en översättning till något av dessa språk; statens officiella språk får utelämnas om staten beslutar detta.

5. Certifikatet skall medföras ombord på fartyget, och en kopia skall ges in till de myndigheter som för fartygsregistret eller, om fartyget inte är registrerat i en fördragslutande 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.

(i) the specific responsibilities and conditions of the authority delegated to an institution or organization recognised by it;

(ii) the withdrawal of such authority; and

(iii) the date from which such authority or withdrawal of such authority takes effect.

An authority delegated shall not take effect prior to three months from the date from which notification to that effect was given to the Secretary-General.

(c) The institution or organization authorized to issue certificates in accordance with this paragraph shall, as a minimum, be authorized to withdraw these certificates if the conditions under which they have been issued are not complied with. In all cases the institution or organization shall report such withdrawal to the State on whose behalf the certificate was issued.

4 The certificate shall be in the official language or languages of the issuing State. If the language used is not English, French or Spanish, the text shall include a translation into one of these languages, and, where the State so decides, the official language of the State may be omitted.

5 The certificate shall be carried on board the ship, and a copy shall be deposited with the authorities who keep the record of the ship's registry or, if the ship is not registered in a State Party, with the authority of the State issuing or certifying the certificate.

6 An insurance or other financial security shall not satisfy the requirements of this Article if it can cease, for reasons other than the expiry of the period of validity of the insurance or security specified in the certificate, before three months have elapsed from the date on which notice of its termination is given to the authorities referred to in paragraph 5, unless the certificate has been surrendered to these authorities or a new certificate has been issued within the said period. The foregoing provisions shall similarly apply to any modification which results in the insurance or other financial security no longer satisfying the requirements of this Article.

7. Om inte annat följer av denna artikel skall villkoren för certifikatets utfärdande och giltighet fastställas av den stat där fartyget är registrerat.

8. Ingenting i denna konvention skall 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 skall 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 bortfraktare 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 rät-

7 The State of the ship's registry shall, subject to the provisions of this Article, determine the conditions of issue and validity of the certificate.

8 Nothing in this Convention shall be construed as preventing a State Party from relying on information obtained from other States or the Organization or other international organizations relating to the financial standing of providers of insurance or other financial security for the purposes of this Convention. In such cases, the State Party relying on such information is not relieved of its responsibility as a State issuing the certificate.

9 Certificates issued or certified under the authority of a State Party shall be accepted by other States Parties for the purposes of this Convention and shall be regarded by other States Parties as having the same force as certificates issued or certified by them, even if issued or certified in respect of a ship not registered in a State Party. A State Party may at any time request consultation with the issuing or certifying State should it believe that the insurer or guarantor named in the insurance certificate is not financially capable of meeting the obligations imposed by this Convention.

10 Any claim for compensation covered by insurance or other financial security pursuant to this Article may be brought directly against the insurer or other person providing financial security. In such case, the amount set out in paragraph 1 applies as the limit of liability of the insurer or other person providing financial security, even if the carrier or the performing carrier is not entitled to limitation of liability. The defendant may further invoke the defences (other than the bankruptcy or winding up) which the carrier referred to in paragraph 1 would have been entitled to invoke in accordance with this Convention. Furthermore, the defendant may invoke the defence that the damage resulted from the wilful misconduct of the assured, but the defendant shall not invoke any other defence which the defendant might have been entitled

gång där försäkringstagaren väckt talan mot svaranden. Svaranden har alltid rätt att få transportören eller den utförande transportören instämda 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 skall 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 generalsekretären 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 generalsekretären att den för de ändamål som avses i punkt 13 inte kräver att fartyg som anlöper eller lämnar hamn inom dess territorium skall 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

to invoke in proceedings brought by the assured against the defendant. The defendant shall in any event have the right to require the carrier and the performing carrier to be joined in the proceedings.

11 Any sums provided by insurance or by other financial security maintained in accordance with paragraph 1 shall be available exclusively for the satisfaction of claims under this Convention, and any payments made of such sums shall discharge any liability arising under this Convention to the extent of the amounts paid.

12 A State Party shall not permit a ship under its flag to which this Article applies to operate at any time unless a certificate has been issued under paragraphs 2 or 15.

13 Subject to the provisions of this Article, each State Party shall ensure, under its national law, that insurance or other financial security, to the extent specified in paragraph 1, is in force in respect of any ship that is licensed to carry more than twelve passengers, wherever registered, entering or leaving a port in its territory in so far as this Convention applies.

14 Notwithstanding the provisions of paragraph 5, a State Party may notify the Secretary-General that, for the purposes of paragraph 13, ships are not required to carry on board or to produce the certificate required by paragraph 2 when entering or leaving ports in its territory, provided that the State Party which issues the certificate has notified the Secretary-General that it maintains records in an electronic format, accessible to all States Parties, attesting the existence of the certificate and enabling States Parties to discharge their obligations under paragraph 13.

15 If insurance or other financial security is not maintained in respect of a ship owned by a State Party, the provisions of this Article relating thereto shall not be applicable to such ship, but the ship shall carry a certificate

skall 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 skall så nära som möjligt följa den förlaga som avses i punkt 2.”.

ARTIKEL 6

Artikel 7 i konventionen skall ersättas med följande:

”Artikel 7

Ansvarsbegränsning för personskada

1. Transportörens ansvar enligt artikel 3 för en passagerares död eller personskada skall inte i något fall överstiga 400 000 beräkningsenheter per passagerare vid en och samma händelse. Om skadeståndet enligt domstolslandets lag skall 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 skall underrätta generalsekreteraren om ansvarsgränsen eller frånvaron av gräns.”.

ARTIKEL 7

Artikel 8 i konventionen skall ersättas med följande:

”Artikel 8

Ansvarsbegränsning för förlust av eller skada på resgods

1. Transportörens ansvar vid förlust av eller skada på handresgods skall inte i något fall överstiga 2 250 beräkningsenheter per passagerare och befordring.

2. Transportörens ansvar vid förlust av eller

issued by the appropriate authorities of the State of the ship's registry, stating that the ship is owned by that State and that the liability is covered within the amount prescribed in accordance with paragraph 1. Such a certificate shall follow as closely as possible the model prescribed by paragraph 2.

ARTICLE 6

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

Article 7

Limit of liability for death and personal injury

1 The liability of the carrier for the death of or personal injury to a passenger under Article 3 shall in no case exceed 400,000 units of account per passenger on each distinct occasion. Where, in accordance with the law of the court seized of the case, damages are awarded in the form of periodical income payments, the equivalent capital value of those payments shall not exceed the said limit.

2 A State Party may regulate by specific provisions of national law the limit of liability prescribed in paragraph 1, provided that the national limit of liability, if any, is not lower than that prescribed in paragraph 1. A State Party, which makes use of the option provided for in this paragraph, shall inform the Secretary-General of the limit of liability adopted or of the fact that there is none.

ARTICLE 7

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

Article 8

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

1 The liability of the carrier for the loss of or damage to cabin luggage shall in no case exceed 2,250 units of account per passenger, per carriage.

2 The liability of the carrier for the loss of

skada på for- don inbegripet resgods i eller på fordonet skall inte i något fall överstiga 12 700 beräkningsenheter per fordon och befordring.

3. Transportörens ansvar vid förlust av eller skada på annat resgods än som nämns i punkterna 1 och 2 skall inte i något fall överstiga 3 375 beräkningsenheter per passagerare och befordring.

4. Transportören och passageraren kan komma överens om att transportören skall ha rätt att göra ett avdrag, som utgör passagerarens självrisk, från skadans belopp med högst 330 beräkningsenheter vid fordonsskada och högst 149 beräk- ningsenheter per passagerare vid förlust av eller skada på annat resgods.”.

ARTIKEL 8

Artikel 9 i konventionen skall ersättas med följande:

”Artikel 9

Beräkningsenheter och omräkning

1. Med beräkningsenhet avses i denna konvention en sär- skild dragningsrätt enligt Internationella valutafondens be- stämmelser. De belopp som avses i artiklarna 3.1, 4a.1 och 7.1 och artikel 8 skall räknas om till domstolslandets natio- nella 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 fördrags- slutande stater som är medlemmar av Internationella valuta- fonden beräknas värdet av den nationella valutans uttryckt i särskilda dragnings- rätter enligt den beräkningsmetod som Internationella valutafonden den dagen tillämpar för sin verk- samhet och sina transaktioner. För fördragsslutande stater som inte är medlemmar av Internationella valutafonden beräknas värdet av den nationella valutans uttryckt i särskilda dragningsrätter på det sätt som staten i fråga bestämmer.

or damage to vehicles including all luggage carried in or on the vehicle shall in no case exceed 12,700 units of account per vehicle, per carriage.

3 The liability of the carrier for the loss of or damage to luggage other than that mentioned in paragraphs 1 and 2 shall in no case exceed 3,375 units of account per passenger, per carriage.

4 The carrier and the passenger may agree that the liability of the carrier shall be subject to a deductible not exceeding 330 units of account in the case of damage to a vehicle and not exceeding 149 units of account per passenger in the case of loss of or damage to other luggage, such sum to be deducted from the loss or damage.

ARTICLE 8

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

Article 9

Unit of Account and conversion

1 The Unit of Account mentioned in this Convention is the Special Drawing Right as defined by the International Monetary Fund. The amounts mentioned in Article 3, paragraph 1, Article 4bis, paragraph 1, Article 7, paragraph 1, and Article 8 shall be converted into the national currency of the State of the court seized of the case on the basis of the value of that currency by reference to the Special Drawing Right on the date of the judgment or the date agreed upon by the parties. The value of the national currency, in terms of the Special Drawing Right, of a State Party which is a member of the International Monetary Fund, shall be calculated in accordance with the method of valuation applied by the International Monetary Fund in effect on the date in question for its operations and transactions. The value of the national currency, in terms of the Special Drawing Right, of a State Party which is not a member of the International Monetary Fund, shall be calculated in a manner determined by that State Party.

2. 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 skall motsvara 15 guldfranc. En guldfranc enligt denna punkt motsvarar 65,5 milligram guld av 0,900 finhet. Omräkningen från guldfranc till nationell valuta skall ske enligt den berörda statens lag.

3. Beräkningen enligt punkt 1 sista meningen och omräkningen enligt punkt 2 skall 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 skall underrätta generalsekretären 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 9

Artikel 16.3 i konventionen skall ersättas med följande:

”3. Villkoren för förlängning av eller avbrott i preskriptionstiden skall 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

2 Nevertheless, a State which is not a member of the International Monetary Fund and whose law does not permit the application of the provisions of paragraph 1 may, at the time of ratification, acceptance, approval of or accession to this Convention or at any time thereafter, declare that the Unit of Account referred to in paragraph 1 shall be equal to 15 gold francs. The gold franc referred to in this paragraph corresponds to sixty-five and a half milligrams of gold of millesimal fineness nine hundred. The conversion of the gold franc into the national currency shall be made according to the law of the State concerned.

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

ARTICLE 9

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

3 The law of the Court seized of the case shall govern the grounds for suspension and interruption of limitation periods, but in no case shall an action under this Convention be brought after the expiration of any one of the following periods of time:

(a) A period of five years beginning with the date of disembarkation of the passenger or from the date when disembarkation should have taken place, whichever is later; or, if earlier

(b) a period of three years beginning with

RP 271/2016 rd

rimligen borde ha fått kännedom om den skada eller förlust som händelsen orsakat.”.

the date when the claimant knew or ought reasonably to have known of the injury, loss or damage caused by the incident.

ARTIKEL 10

Artikel 17 i konventionen skall ersättas med följande:

”Artikel 17

Behörig domstol

1. Talan enligt artiklarna 3 och 4 i denna konventionen skall, enligt karendens val, väckas vid någon av nedanstående domstolar, under förutsättning att domstolen ligger i en fördragsslutande stat och, om flera domstolar i staten är behöriga, statens nationella lagstiftning om laga domstol följs:

a) Domstol i den stat där svaranden är varaktigt bosatt eller har sin huvudsakliga rörelse.

b) Domstolen för avgångs- eller bestämmelseorten enligt befodringsavtalet.

c) Domstol i den stat där karenden har sitt hemvist eller är varaktigt bosatt, om svaranden har ett driftställe för sin rörelse i staten och är underkastad dess domsrätt.

d) Domstol i den stat där befodringsavtalet ingicks, om svaranden har ett driftställe för sin rörelse i staten och är underkastad dess domsrätt.

2. Talan enligt artikel 4a i denna konvention skall, efter karendens val, väckas vid någon av de domstolar där talan enligt punkt 1 kan väckas mot bortfraktaren eller den utförande transportören.

3. Efter den händelse som orsakade skadan kan parterna avtala att skadeståndstalan skall väckas inom någon annan jurisdiktion eller hänskjutas till skiljedom.”.

ARTIKEL 11

Följande artikel skall läggas till som artikel 17a i konventionen:

ARTICLE 10

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

Article 17

Competent jurisdiction

1 An action arising under Articles 3 and 4 of this Convention shall, at the option of the claimant, be brought before one of the courts listed below, provided that the court is located in a State Party to this Convention, and subject to the domestic law of each State Party governing proper venue within those States with multiple possible forums:

(a) the court of the State of permanent residence or principal place of business of the defendant, or

(b) the court of the State of departure or that of the destination according to the contract of carriage, or

(c) the court of the State of the domicile or permanent residence of the claimant, if the defendant has a place of business and is subject to jurisdiction in that State, or

(d) the court of the State where the contract of carriage was made, if the defendant has a place of business and is subject to jurisdiction in that State.

2 Actions under Article 4bis of this Convention shall, at the option of the claimant, be brought before one of the courts where action could be brought against the carrier or performing carrier according to paragraph 1.

3 After the occurrence of the incident which has caused the damage, the parties may agree that the claim for damages shall be submitted to any jurisdiction or to arbitration.

ARTICLE 11

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

”Artikel 17a

Erkännande och verkställighet

1. En dom som har meddelats av en domstol som är behörig enligt artikel 17 skall, om den är verkställbar i den stat där den meddelades och har vunnit laga kraft, erkännas av andra fördragsslutande stater utom om

a) domen erhållits med svikliga medel, eller

b) svaranden inte fått skäligt rådrum och rimlig möjlighet att föra sin talan.

2. En dom som erkänns i enlighet med punkt 1 skall vara verkställbar i varje fördragsslutande stat så snart statens formella krav för verkställigheten har uppfyllts. De formella kraven får inte medge någon omprövning i sak av målet.

3. En fördragsslutande stat får tillämpa andra bestämmelser om erkännande och verkställighet av domar, om tillämpningen av dessa bestämmelser leder till att domar erkänns och verkställs i minst samma utsträckning som i enlighet med punkterna 1 och 2.”

ARTIKEL 12

Artikel 18 i konventionen skall ersättas med följande:

”Artikel 18

Avtalsvilkors 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

Article 17bis

Recognition and enforcement

1 Any judgment given by a court with jurisdiction in accordance with Article 17 which is enforceable in the State of origin where it is no longer subject to ordinary forms of review, shall be recognised in any State Party, except

(a) where the judgment was obtained by fraud; or

(b) where the defendant was not given reasonable notice and a fair opportunity to present the case.

2 A judgment recognised under paragraph 1 shall be enforceable in each State Party as soon as the formalities required in that State have been complied with. The formalities shall not permit the merits of the case to be re-opened.

3 A State Party to this Protocol may apply other rules for the recognition and enforcement of judgments, provided that their effect is to ensure that judgments are recognised and enforced at least to the same extent as under paragraphs 1 and 2.

ARTICLE 12

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

Article 18

Invalidity of contractual provisions

Any contractual provision concluded before the occurrence of the incident which has caused the death of or personal injury to a passenger or the loss of or damage to the passenger's luggage, purporting to relieve any person liable under this Convention of liability towards the passenger or to prescribe a lower limit of liability than that fixed in this Convention except as provided in Article 8, paragraph 4, and any such provision purporting to shift the burden of proof which rests on the carrier or performing carrier, or having the effect of restricting the options speci-

17.1 eller 17.2; ogiltigheten av ett sådant avtalsvillkor skall dock inte föranleda att befordringssavtalet blir ogiltigt, utan detta förblir underkastat denna konvention.”.

fied in Article 17, paragraphs 1 or 2, shall be null and void, but the nullity of that provision shall not render void the contract of carriage which shall remain subject to the provisions of this Convention.

ARTIKEL 13

ARTICLE 13

Artikel 20 i konventionen skall ersättas med följande:

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

”Artikel 20

Article 20

Atomskada

Nuclear damage

Denna konvention ger inte upphov till något ansvar för skada som orsakats av en atomolycka

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

a) om den driftansvarige för en kärn­läggning 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

(a) if the operator of a nuclear installation is liable for such damage under either the Paris Convention of 29 July 1960 on Third Party Liability in the Field of Nuclear Energy as amended by its Additional Protocol of 28 January 1964, or the Vienna Convention of 21 May 1963 on Civil Liability for Nuclear Damage, or any amendment or Protocol thereto which is in force; or

b) om den driftansvarige för en kärn­läggning är ansvarig för skadan enligt natio­nell lagstiftning om ansvarighet för atomska­da som i alla hänseenden är lika förmånlig för konventionen.”.

(b) if the operator of a nuclear installation is liable for such damage by virtue of a national law governing the liability for such damage, provided that such law is in all respects as favourable to persons who may suffer damage as either the Paris or the Vienna Conventions or any amendment or Protocol thereto which is in force.

ARTIKEL 14

ARTICLE 14

Certifikatsförlaga

Model certificate

1. Den certifikatsförlaga som bifogas detta protokoll skall införlivas med konventionen såsom bilaga till denna.

1 The model certificate set out in the annex to this Protocol shall be incorporated as an annex to the Convention.

2. Följande artikel skall läggas till som artikel 1a i konventionen:

2 The following text is added as Article 1bis of the Convention:

”Artikel 1a

"Article 1bis

Bilaga

Annex

Bilagan till denna konvention utgör en integrerad del av konventionen.”

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

ARTIKEL 15

Tolkning och tillämpning

1. Mellan parterna i detta protokoll skall konventionen och detta protokoll läsas och tolkas såsom ett enda instrument.

2. Konventionen i sin lydelse enligt detta protokoll skall tillämpas endast på skadeståndsanspråk som grundas på händelser som inträffat efter det att protokollet trätt i kraft för respektive stats vidkommande.

3. Artiklarna 1–22 i konventionen i dess lydelse enligt detta protokoll skall tillsammans med artiklarna 17–25 i detta protokoll och bilagan till det utgöra och kallas 2002 års Atenkonvention om befordran till sjöss av passagerare och deras res- gods.

ARTICLE 15

Interpretation and application

1 The Convention and this Protocol shall, as between the Parties to this Protocol, be read and interpreted together as one single instrument.

2 The Convention as revised by this Protocol shall apply only to claims arising out of occurrences which take place after the entry into force for each State of this Protocol.

3 Articles 1 to 22 of the Convention, as revised by this Protocol, together with Articles 17 to 25 of this Protocol and the annex thereto, shall constitute and be called the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 2002.

ARTIKEL 16

Följande artikel skall läggas till som artikel 22a i konventionen:

”Artikel 22a

Konventionens slutbestämmelser

Slutbestämmelser i denna konvention är artiklarna 17–25 i 2002 års protokoll till 1974 års Atenkonvention om befordran till sjöss av passagerare och deras resgods. Beteckningen fördragsslutande stater i denna konvention avser fördragsslutande stater i protokollet.”.

ARTICLE 16

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

Article 22bis

Final clauses of the Convention

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

SLUTBESTÄMMELSER

ARTIKEL 17

Undertecknande, ratifikation, godtagande, godkännande och anslutning

1. Detta protokoll skall vara öppet för

FINAL CLAUSES

ARTICLE 17

Signature, ratification, acceptance, approval and accession

1 This Protocol shall be open for signature

RP 271/2016 rd

undertecknande i organisationens högkvarter från den 1 maj 2003 till den 30 april 2004, och skall därefter vara öppet för anslutning.

2. En stat kan uttrycka sitt samtycke till att bli bundet av protokollet genom

- a) undertecknande utan förbehåll för ratifikation, godtagande eller godkännande, eller
- b) undertecknande med förbehåll för ratifikation, godtagande eller godkännande följt av ratifikation, godtagande eller godkännande, eller
- c) anslutning.

3. Ratifikation, godtagande, godkännande eller anslutning sker genom deponering av ett formellt instrument för detta ändamål hos generalsekreteraren.

4. Ratifikations-, godtagande-, godkännande- eller anslutningsinstrumentet som deponerats efter det att en ändring av protokollet har trätt i kraft beträffande samtliga fördragsslutande parter, eller efter fullgörandet av samtliga de åtgärder som krävs för ändringens ikraftträdande beträffande dessa parter, skall anses avse protokollet i dess ändrade lydelse.

5. För att kunna uttrycka sitt samtycke till att bli bunden av detta protokoll måste en stat som är part i följande traktat säga upp dem med verkan från den dag då protokollet träder i kraft för partens vidkommande i enlighet med artikel 20:

- a) 1974 års Atenkonvention om befordran till sjöss av passagerare och deras resgods, upprättad i Aten den 13 december 1974.
- b) Protokoll till Atenkonventionen om befordran till sjöss av passagerare och deras resgods, upprättat i London den 19 november 1976.
- c) 1990 års protokoll om ändring av Atenkonventionen om befordran till sjöss av passagerare och deras resgods, upprättat i London den 29 mars 1990.

at the Headquarters of the Organization from 1 May 2003 until 30 April 2004 and shall thereafter remain open for accession.

2 States may express their consent to be bound by this Protocol by:

- (a) signature without reservation as to ratification, acceptance or approval; or
- (b) signature subject to ratification, acceptance or approval followed by ratification, acceptance or approval; or
- (c) accession.

3 Ratification, acceptance, approval or accession shall be effected by the deposit of an instrument to that effect with the Secretary-General.

4 Any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited after the entry into force of an amendment to this Protocol with respect to all existing States Parties, or after the completion of all measures required for the entry into force of the amendment with respect to those States Parties shall be deemed to apply to this Protocol as modified by the amendment.

5 A State shall not express its consent to be bound by this Protocol unless, if Party thereto, it denounces:

- (a) the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, done at Athens on 13 December 1974;
- (b) the Protocol to the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, done at London on 19 November 1976; and
- (c) the Protocol of 1990 to amend the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, done at London on 29 March 1990, with effect from the time that this Protocol will enter into force for that State in accordance with Article 20.

ARTIKEL 18

Stater med mer än ett rättssystem

1. En stat som har två eller fler territoriella enheter i vilka olika rättssystem tillämpas i frågor som omfattas av detta protokoll får vid statens undertecknande, ratifikation, godtagande, godkännande eller anslutning förklara att protokollet skall omfatta alla dess territoriella enheter eller bara en eller några av dem, och får när som helst ändra detta genom en ny förklaring.

2. En sådan förklaring skall meddelas generalsekretären och uttryckligen ange de territoriella enheter där protokollet är tillämpligt.

3. När det gäller fördragsslutande stater som har avgivit en sådan förklaring skall

a) hänvisningar till den stat där fartyget är registrerat och, när det gäller certifikat om obligatorisk försäkring, till utfärdande eller bestyrkande stat tolkas som hänvisningar till den territoriella enhet där fartyget är registrerat respektive certifikatet har utfärdats eller bestyrkts;

b) hänvisningar till nationell lagstiftning, nationella ansvarsgränser och nationell valuta tolkas som hänvisningar till den lagstiftning, de ansvarsgränser och den valuta som gäller i den berörda territoriella enheten;

c) hänvisningar till domstolar och till domar som skall erkännas i de fördragsslutande staterna tolkas som hänvisningar till domstolar respektive domar som skall erkännas i den berörda territoriella enheten.

ARTIKEL 19

Regionala organisationer för ekonomisk integration

1. Regionala organisationer för ekonomisk integration som är sammansatta av suveräna stater och till vilka dess medlemsstater har överlåtit behörigheten i vissa frågor som regleras i detta protokoll får underteckna, ratificera, godta, godkänna eller ansluta sig till detta protokoll. En regional organisation för ekonomisk integration som är part i detta

ARTICLE 18

States with more than one system of law

1 If a State has two or more territorial units in which different systems of law are applicable in relation to matters dealt with in this Protocol, it may at the time of signature, ratification, acceptance, approval or accession declare that this Protocol shall extend to all its territorial units or only to one or more of them, and may modify this declaration by submitting another declaration at any time.

2 Any such declaration shall be notified to the Secretary-General and shall state expressly the territorial units to which this Protocol applies.

3 In relation to a State Party which has made such a declaration:

(a) references to the State of a ship's registry and, in relation to a compulsory insurance certificate, to the issuing or certifying State, shall be construed as referring to the territorial unit respectively in which the ship is registered and which issues or certifies the certificate;

(b) references to the requirements of national law, national limit of liability and national currency shall be construed respectively as references to the requirements of the law, the limit of liability and the currency of the relevant territorial unit; and

(c) references to courts, and to judgments which must be recognised in States Parties, shall be construed as references respectively to courts of, and to judgments which must be recognised in, the relevant territorial unit.

ARTICLE 19

Regional Economic Integration Organizations

1 A Regional Economic Integration Organization, which is constituted by sovereign States that have transferred competence over certain matters governed by this Protocol to that Organization, may sign, ratify, accept, approve or accede to this Protocol. A Regional Economic Integration Organization which is a Party to this Protocol shall have

protokoll skall ha samma rättigheter och skyldigheter som en fördragsslutande stat när det gäller de frågor i protokollet som omfattas av dess behörighet.

2. En regional organisation för ekonomisk integration får i frågor inom dess behörighetsområden utöva sin rösträtt med ett antal röster som motsvarar det antal av dess medlemsstater som är parter i detta protokoll och som har överlåtit behörigheten i den berörda frågan till den. Den får inte utöva sin rösträtt om dess medlemsstater utövar sin, och vice versa.

3. När antalet fördragsslutande stater är avgörande enligt protokollet, t.ex. vid tillämpning av artiklarna 20 och 23, skall en regional organisation för ekonomisk integration inte räknas som en fördragsslutande stat utöver de av dess medlemsstater som är fördragsslutande stater.

4. En regional organisation för ekonomisk integration skall vid dess undertecknande, ratifikation, godtagande, godkännande eller anslutning avge en förklaring till generalsekretären i vilken anges de frågor som regleras i protokollet beträffande vilka behörigheten har överförts till den regionala organisationen från de av dess medlemsstater som har undertecknat protokollet eller är fördragsslutande stater, och övriga inskränkningar av betydelse i denna behörighet. Den regionala organisationen skall omedelbart underrätta generalsekretären när behörighetsfördelningen enligt förklaringen ändras, även när ytterligare behörighet överförs. Generalsekretären skall tillhandahålla sådana förklaringar i enlighet med artikel 24 i detta protokoll.

5. Fördragsslutande stater som är medlemsstater i en regional organisation för ekonomisk integration som är part i detta protokoll skall antas ha behörighet i alla frågor som regleras i protokollet för vilka någon förklaring om behörighetsöverföring till den regionala organisationen eller annan underrättelse därom inte har lämnats i enlighet med punkt 4.

the rights and obligations of a State Party, to the extent that the Regional Economic Integration Organization has competence over matters governed by this Protocol.

2 Where a Regional Economic Integration Organization exercises its right of vote in matters over which it has competence, it shall have a number of votes equal to the number of its Member States which are Parties to this Protocol and which have transferred competence to it over the matter in question. A Regional Economic Integration Organization shall not exercise its right to vote if its Member States exercise theirs, and vice versa.

3 Where the number of States Parties is relevant in this Protocol, including but not limited to Articles 20 and 23 of this Protocol, the Regional Economic Integration Organization shall not count as a State Party in addition to its Member States which are States Parties.

4 At the time of signature, ratification, acceptance, approval or accession the Regional Economic Integration Organization shall make a declaration to the Secretary-General specifying the matters governed by this Protocol in respect of which competence has been transferred to that Organization by its Member States which are signatories or Parties to this Protocol and any other relevant restrictions as to the scope of that competence. The Regional Economic Integration Organization shall promptly notify the Secretary-General of any changes to the distribution of competence, including new transfers of competence, specified in the declaration under this paragraph. Any such declarations shall be made available by the Secretary-General pursuant to Article 24 of this Protocol.

5 States Parties which are Member States of a Regional Economic Integration Organization which is a Party to this Protocol shall be presumed to have competence over all matters governed by this Protocol in respect of which transfers of competence to the Organization have not been specifically declared or notified under paragraph 4.

ARTIKEL 20

Ikraftträdande

1. Detta protokoll träder i kraft tolv månader efter det att tio stater antingen undertecknat protokollet utan förbehåll avseende ratifikation, godtagande eller godkännande eller deponerat sitt ratifikations-, godtagande-, godkännande- eller anslutnings- instrument hos generalsekreteraren.

2. För stater som ratificerar, godtar, godkänner eller ansluter sig till detta protokoll efter det att förutsättningarna för ikraftträdande enligt punkt 1 har uppfyllts skall protokollet träda i kraft tre månader efter det att staten har deponerat sitt instrument, dock tidigast när detta protokoll träder i kraft enligt punkt 1.

ARTIKEL 21

Uppsägning

1. En fördragsslutande stat kan säga upp detta protokoll när som helst efter det att protokollet har trätt i kraft för den staten.

2. Uppsägningen sker genom deponering av ett instrument om uppsägning hos generalsekreteraren.

3. Uppsägningen får verkan tolv månader efter deponeringen av instrumentet om uppsägning, eller vid den senare tidpunkt som anges i instrumentet.

4. I förhållandet mellan de fördragsslutande staterna till detta protokoll anses en stat som säger upp konventionen i enlighet med artikel 25 i konventionen inte samtidigt säga upp konventionen i dess lydelse enligt detta protokoll.

ARTICLE 20

Entry into force

1 This Protocol shall enter into force twelve months following the date on which 10 States have either signed it without reservation as to ratification, acceptance or approval or have deposited instruments of ratification, acceptance, approval or accession with the Secretary-General.

2 For any State which ratifies, accepts, approves or accedes to this Protocol after the conditions in paragraph 1 for entry into force have been met, this Protocol shall enter into force three months after the date of deposit by such State of the appropriate instrument, but not before this Protocol has entered into force in agreement with paragraph 1.

ARTICLE 21

Denunciation

1 This Protocol may be denounced by any State Party at any time after the date on which this Protocol comes into force for that State.

2 Denunciation shall be effected by the deposit of an instrument to that effect with the Secretary-General.

3 A denunciation shall take effect twelve months, or such longer period as may be specified in the instrument of denunciation, after its deposit with the Secretary-General.

4 As between the States Parties to this Protocol, denunciation by any of them of the Convention in accordance with Article 25 thereof shall not be construed in any way as a denunciation of the Convention as revised by this Protocol.

ARTIKEL 22

Revidering och ändring

1. Organisationen får sammankalla en konferens med syfte att revidera eller ändra detta protokoll.

2. Organisationen skall sammankalla parterna i protokollet till en konferens i syfte att se över eller ändra protokollet om minst en tredjedel av parterna begär det.

ARTIKEL 23

Ändring av ansvarsgränserna

1. Det särskilda förfarande som anges i denna artikel skall 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, skall 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 skall läggas fram för organisationens juridiska kommitté (nedan kallad juridiska kommittén) för övervägande, vilken 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 medlemsstater i organisationen eller inte.

5. Ändringar antas med två tredjedels majoritet av de fördragsslutande stater i konventionen i dess lydelse enligt detta protokoll

ARTICLE 22

Revision and Amendment

1 A Conference for the purpose of revising or amending this Protocol may be convened by the Organization.

2 The Organization shall convene a Conference of States Parties to this Protocol for revising or amending this Protocol at the request of not less than one-third of the States Parties.

ARTICLE 23

Amendment of limits

1 Without prejudice to the provisions of Article 22, the special procedure in this Article shall apply solely for the purposes of amending the limits set out in Article 3, paragraph 1, Article 4bis, paragraph 1, Article 7, paragraph 1 and Article 8 of the Convention as revised by this Protocol.

2 Upon the request of at least one half, but in no case less than six, of the States Parties to this Protocol, any proposal to amend the limits, including the deductibles, specified in Article 3, paragraph 1, Article 4bis, paragraph 1, Article 7, paragraph 1, and Article 8 of the Convention as revised by this Protocol shall be circulated by the Secretary-General to all Members of the Organization and to all States Parties.

3 Any amendment proposed and circulated as above shall be submitted to the Legal Committee of the Organization (hereinafter referred to as "the Legal Committee") for consideration at a date at least six months after the date of its circulation.

4 All States Parties to the Convention as revised by this Protocol, whether or not Members of the Organization, shall be entitled to participate in the proceedings of the Legal Committee for the consideration and adoption of amendments.

5 Amendments shall be adopted by a two-thirds majority of the States Parties to the Convention as revised by this Protocol pre-

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 skall 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.

7. a) Ändringar i 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 lagts fast 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 lagts fast i konventionen i dess lydelse enligt detta protokoll.

8. En ändring som har antagits i enlighet med punkt 5 skall av organisationen delges de fördragsslutande staterna. Ändringen skall 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 av juridiska kommittén har underrättat generalsekreteraren om att de inte godtar ändringen, som då anses förkastad och inte får någon verkan.

9. En ändring som har godtagits i enlighet med punkt 8 träder i kraft 18 månader efter det att den godtogs.

sent and voting in the Legal Committee expanded as provided for in paragraph 4, on condition that at least one half of the States Parties to the Convention as revised by this Protocol shall be present at the time of voting.

6 When acting on a proposal to amend the limits, the Legal Committee shall take into account the experience of incidents and, in particular, the amount of damage resulting therefrom, changes in the monetary values and the effect of the proposed amendment on the cost of insurance.

7 (a) No amendment of the limits under this Article may be considered less than five years from the date on which this Protocol was opened for signature nor less than five years from the date of entry into force of a previous amendment under this Article.

(b) No limit may be increased so as to exceed an amount which corresponds to the limit laid down in the Convention as revised by this Protocol increased by six per cent per year calculated on a compound basis from the date on which this Protocol was opened for signature.

(c) No limit may be increased so as to exceed an amount which corresponds to the limit laid down in the Convention as revised by this Protocol multiplied by three.

8 Any amendment adopted in accordance with paragraph 5 shall be notified by the Organization to all States Parties. The amendment shall be deemed to have been accepted at the end of a period of eighteen months after the date of notification, unless within that period not less than one fourth of the States that were States Parties at the time of the adoption of the amendment have communicated to the Secretary-General that they do not accept the amendment, in which case the amendment is rejected and shall have no effect.

9 An amendment deemed to have been accepted in accordance with paragraph 8 shall enter into force eighteen months after its acceptance.

10. Alla fördragsslutande stater är bundna av ändringen om de inte säger upp protokollet i enlighet med artikel 21.1 och 1.2 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 dess 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.

ARTIKEL 24

Depositarie

1. Detta protokoll och de ändringar som antagits i enlighet med artikel 23 skall deponeras hos generalsekreteraren.

2. Generalsekreteraren skall

a) informera alla stater som har undertecknat eller anslutit sig till protokollet om

i) varje nytt undertecknande och ny deponering av ett ratifikations-, godtagande-, godkännande- eller anslutningsinstrument, och om vilken dag det skedde,

ii) varje förklaring och underrättelse enligt artiklarna 9.2 och 9.3, 18.1 och 19.4 i konventionen i dess lydelse enligt detta protokoll,

iii) dagen för protokollets ikraftträdande,

iv) varje förslag om ändring av ansvarsgränserna som lagts fram i enlighet med artikel 23.2 i detta protokoll,

v) varje förslag som har antagits i enlighet med artikel 23.5 i detta protokoll,

vi) varje ändring som anses godtagen i enlighet med artikel 23.8 i detta protokoll,

10 All States Parties shall be bound by the amendment, unless they denounce this Protocol in accordance with Article 21, paragraphs 1 and 2 at least six months before the amendment enters into force. Such denunciation shall take effect when the amendment enters into force.

11 When an amendment has been adopted but the eighteen-month period for its acceptance has not yet expired, a State which becomes a State Party during that period shall be bound by the amendment if it enters into force. A State which becomes a State Party after that period shall be bound by an amendment which has been accepted in accordance with paragraph 8. In the cases referred to in this paragraph, a State becomes bound by an amendment when that amendment enters into force, or when this Protocol enters into force for that State, if later.

ARTICLE 24

Depositary

1 This Protocol and any amendments adopted under Article 23 shall be deposited with the Secretary-General.

2 The Secretary-General shall:

(a) inform all States which have signed or acceded to this Protocol of:

(i) each new signature or deposit of an instrument of ratification, acceptance, approval or accession together with the date thereof;

(ii) each declaration and communication under Article 9, paragraphs 2 and 3, Article 18, paragraph 1 and Article 19, paragraph 4 of the Convention as revised by this Protocol;

(iii) the date of entry into force of this Protocol;

(iv) any proposal to amend the limits which has been made in accordance with Article 23, paragraph 2 of this Protocol;

(v) any amendment which has been adopted in accordance with Article 23, paragraph 5 of this Protocol;

(vi) any amendment deemed to have been accepted under Article 23, paragraph 8 of

och om vilken dag ändringen träder i kraft enligt punkterna 9 och 10 i den artikeln,

vii) varje deponering av ett instrument om uppsägning av protokollet, och om vilken dag det skedde och när uppsägningen får verkan,

viii) all annan kommunikation som föreskrivs i detta protokoll;

b) överlämna bestyrkta kopior av protokollet till alla stater som har undertecknat eller anslutit sig till det.

3. Så snart detta protokoll har trätt i kraft skall generalsekreteraren överlämna texten till Förenta nationernas sekretariat för registrering och offentliggörande i enlighet med artikel 102 av Förenta nationernas stadga.

ARTIKEL 25

Språk

Detta protokoll är upprättat i ett enda original på arabiska, engelska, franska, kinesiska, ryska och spanska språken, vilka samtliga texter är lika giltiga.

UPPRÄTTAT I LONDON den 1 november 2002.

TILL BEKRÄFTELSE HÄRAV har undertecknade, därtill vederbörligen bemyndigade, undertecknat detta protokoll.

this Protocol, together with the date on which that amendment shall enter into force in accordance with paragraphs 8 and 9 of that Article

(vii) the deposit of any instrument of denunciation of this Protocol together with the date of the deposit and the date on which it takes effect;

(viii) any communication called for by any Article of this Protocol;

(b) transmit certified true copies of this protocol to all States which have signed or acceded to this Protocol.

3 As soon as this Protocol comes into force, the text shall be transmitted by the Secretary-General to the Secretariat of the United Nations for registration and publication in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations.

ARTICLE 25

Languages

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

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

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

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

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

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

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

Type of Security

.....

Duration of Security

.....

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

Name

.....

Address

.....

This certificate is valid until.....

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

(Full designation of the State)

OR

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

The present certificate is issued under the authority of the Government of
 (full designation of the State) by (name of institution or organisation)

At On
 (Place) (Date)

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

Explanatory Notes:

1 If desired, the designation of the State may include a reference to the competent public authority of the country where the Certificate is issued.

2 If the total amount of security has been furnished by more than one source, the amount of each of them should be indicated.

3 If security is furnished in several forms, these should be enumerated.

4 The entry "Duration of Security" must stipulate the date on which such security takes effect.

5 The entry "Address" of the insurer(s) and/or guarantor(s) must indicate the principal place of business of the insurer(s) and/or guarantor(s). If appropriate, the place of business where the insurance or other security is established shall be indicated.

RP 271/2016 rd

BILAGA TILL ATENPROTOKOLLET

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 tili sjöss av passagerare och deras resgods.

Fartygets namn:	Siffror eller bokstäver som identifierar fartyget:	Fartygets IMO-nummer:	Hemort:	Namnet på den bortfraktare som faktiskt utför befordringen, och fullständig adress tili 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 tili sjöss av passagerare och deras resgods.

Säkerhetens art:

Säkerhetens giltighetstid:

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

Namn:

Adress:

.....

Detta certifikat gäller till

.....

Utfärdat eller bestyrkt av regeringen i

(Statens fullständiga namn)

ELLER

När en fördragsslutande part tillämpar artikel 4a.3 skall följande text användas: Detta certifikat är utfärdat enligt bemyndigande av regeringen i

..... (statens fullständiga namn) av

.....
(institutionens eller organisationens namn)

Utfärdat i den

.....

(institutionens eller organisationens namn)

Utfärdat i den

(ort)

(datum)

(Den utfärdande eller bestyrkande tjänstemannens underskrift och titel)

RP 271/2016 rd

Anvisningar

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

Fördragstext

2002 ÅRS ATENKONVENTION OM BEFORDRAN TILL SJÖSS AV PASSAGERARE OCH DERAS RESGODS

(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 befodringsavtal eller på vars vägnar ett befodringsavtal har träffats, oavsett om befodrnan 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 befodrnan eller en del av denna.
 - c) Med transportör som faktiskt utför hela befodrnan eller en del av den förstås den utförande transportören eller transportören, i den mån den sistnämnde faktiskt utför befodrnan.
2. Med befodringsavtal förstås ett avtal, träffat av en transportör eller på dennes vägnar, om befodrnan 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 befodrns med fartyg
 - a) enligt ett befodringsavtal, eller
 - b) som med transportörens samtycke medföljer fordon eller levande djur som om-

ATHENS CONVENTION RELATING TO THE CARRIAGE OF PASSENGERS AND THEIR LUGGAGE BY SEA, 2002

(Consolidated text of the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974 and the Protocol of 2002 to the Convention)

ARTICLE 1

Definitions

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

- 1.(a) "carrier" means a person by or on behalf of whom a contract of carriage has been concluded, whether the carriage is actually performed by that person or by a performing carrier;
 - (b) "performing carrier" means a person other than the carrier, being the owner, charterer or operator of a ship, who actually performs the whole or a part of the carriage;
 - (c) "carrier who actually performs the whole or a part of the carriage" means the performing carrier, or, in so far as the carrier actually performs the carriage, the carrier;
- 2 "contract of carriage" means a contract made by or on behalf of a carrier for the carriage by sea of a passenger or of a passenger and his luggage, as the case may be;
- 3 "ship" means only a seagoing vessel, excluding an air-cushion vehicle;
- 4 "passenger" means any person carried in a ship,
 - (a) under a contract of carriage, or
 - (b) who, with the consent of the carrier, is accompanying a vehicle or live animals which are covered by a contract for the car-

fattas 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 befodringsavtal 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 transporteras till sjöss från land till fartyget eller omvänt, om kostnaden för en sådan transport omfattas av biljettpriset 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

riage of goods not governed by this Convention;

5 "luggage" means any article or vehicle carried by the carrier under a contract of carriage, excluding:

(a) articles and vehicles carried under a charter party, bill of lading or other contract primarily concerned with the carriage of goods, and

(b) live animals;

6 "cabin luggage" means luggage which the passenger has in his cabin or is otherwise in his possession, custody or control. Except for the application of paragraph 8 of this Article and Article 8, cabin luggage includes luggage which the passenger has in or on his vehicle;

7 "loss of or damage to luggage" includes pecuniary loss resulting from the luggage not having been re-delivered to the passenger within a reasonable time after the arrival of the ship on which the luggage has been or should have been carried, but does not include delays resulting from labour disputes;

8 "carriage" covers the following periods:

(a) with regard to the passenger and his cabin luggage, the period during which the passenger and/or his cabin luggage are on board the ship or in the course of embarkation or disembarkation, and the period during which the passenger and his cabin luggage are transported by water from land to the ship or vice-versa, if the cost of such transport is included in the fare or if the vessel used for this purpose of auxiliary transport has been put at the disposal of the passenger by the carrier. However, with regard to the passenger, carriage does not include the period during which he is in a marine terminal or station or on a quay or in or on any other port installation;

(b) with regard to cabin luggage, also the period during which the passenger is in a marine terminal or station or on a quay or in or on any other port installation if that luggage has been taken over by the carrier or his servant or agent and has not been re-

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. Denna konvention ska tillämpas på varje internationell befordran om:

a) fartyget för en fördragsslutande stats flagga eller är registrerat i en fördragsslutande stat, eller

b) befordringsavtalet har träffats i en fördragsslutande stat, eller

c) den avtalsenliga avgångs- eller bestämmelseorten är belägen i en fördragsslutande stat.

2. Oaktat vad som sägs i punkt 1 i denna artikel är denna konvention inte tillämplig

delivered to the passenger;

(c) with regard to other luggage which is not cabin luggage, the period from the time of its taking over by the carrier or his servant or agent on shore or on board until the time of its re-delivery by the carrier or his servant or agent;

9 "international carriage" means any carriage in which, according to the contract of carriage, the place of departure and the place of destination are situated in two different States, or in a single State if, according to the contract of carriage or the scheduled itinerary, there is an intermediate port of call in another State;

10 "Organization" means the International Maritime Organization.

11 "Secretary-General" means the Secretary-General of the Organization.

ARTICLE 1 bis

Annex

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

ARTICLE 2

Application

1 This Convention shall apply to any international carriage if:

(a) the ship is flying the flag of or is registered in a State Party to this Convention, or

(b) the contract of carriage has been made in a State Party to this Convention, or

(c) the place of departure or destination, according to the contract of carriage, is in a State Party to this Convention.

2 Notwithstanding paragraph 1 of this Article, this Convention shall not apply when the

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.

carriage is subject, under any other international convention concerning the carriage of passengers or luggage by another mode of transport, to a civil liability regime under the provisions of such convention, in so far as those provisions have mandatory application to carriage by sea.

ARTICLE 3

Liability of the carrier

1 For the loss suffered as a result of the death of or personal injury to a passenger caused by a shipping incident, the carrier shall be liable to the extent that such loss in respect of that passenger on each distinct occasion does not exceed 250,000 units of account, unless the carrier proves that the incident:

(a) resulted from an act of war, hostilities, civil war, insurrection or a natural phenomenon of an exceptional, inevitable and irresistible character; or

(b) was wholly caused by an act or omission done with the intent to cause the incident by a third party.

If and to the extent that the loss exceeds the above limit, the carrier shall be further liable unless the carrier proves that the incident which caused the loss occurred without the fault or neglect of the carrier.

2 For the loss suffered as a result of the death of or personal injury to a passenger not caused by a shipping incident, the carrier shall be liable if the incident which caused the loss was due to the fault or neglect of the carrier. The burden of proving fault or neglect shall lie with the claimant.

3 For the loss suffered as a result of the loss of or damage to cabin luggage, the carrier shall be liable if the incident which caused the loss was due to the fault or neglect of the carrier. The fault or neglect of the carrier shall be presumed for loss caused by a shipping incident.

4. 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,

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

4 For the loss suffered as a result of the loss of or damage to luggage other than cabin luggage, the carrier shall be liable unless the carrier proves that the incident which caused the loss occurred without the fault or neglect of the carrier.

5 For the purposes of this article:

(a) "shipping incident" means shipwreck, capsizing, collision or stranding of the ship, explosion or fire in the ship, or defect in the ship;

(b) "fault or neglect of the carrier" includes the fault or neglect of the servants of the carrier, acting within the scope of their employment;

(c) "defect in the ship" means any malfunction, failure or non-compliance with applicable safety regulations in respect of any part of the ship or its equipment when used for the escape, evacuation, embarkation and disembarkation of passengers, or when used for the propulsion, steering, safe navigation, mooring, anchoring, arriving at or leaving berth or anchorage, or damage control after flooding; or when used for the launching of life saving appliances; and

(d) "loss" shall not include punitive or exemplary damages.

6 The liability of the carrier under this Article only relates to loss arising from incidents that occurred in the course of the carriage. The burden of proving that the incident which caused the loss occurred in the course of the carriage, and the extent of the loss, shall lie with the claimant.

7 Nothing in this Convention shall prejudice any right of recourse of the carrier against any third party, or the defence of contributory negligence under Article 6 of this Convention. Nothing in this Article shall prejudice any right of limitation under Articles 7 or 8 of this Convention.

8 Presumptions of fault or neglect of a party or the allocation of the burden of proof to a party shall not prevent evidence in favour

till den partens fördel beaktas.

of that party from being considered.

ARTIKEL 4

Utförande transportör

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

2. Såvitt gäller den befördran 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 befördran, 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 passagerarbefördran, för vilken denna konvention gäller, med ett fartyg som är registrerat i en fördragsslutande stat och är godkänt för befördran av fler än tolv passagerare, är skyldig att ta och vidmakthålla försäkring eller annan ekonomisk

ARTICLE 4

Performing carrier

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

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

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

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

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

ARTICLE 4bis

Compulsory insurance

1 When passengers are carried on board a ship registered in a State Party that is licensed to carry more than twelve passengers, and this Convention applies, any carrier who actually performs the whole or a part of the carriage shall maintain insurance or other financial security, such as the guarantee of a bank or similar financial institution, to cover

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 befördran 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.

liability under this Convention in respect of the death of and personal injury to passengers. The limit of the compulsory insurance or other financial security shall not be less than 250,000 units of account per passenger on each distinct occasion.

2 A certificate attesting that insurance or other financial security is in force in accordance with the provisions of this Convention shall be issued to each ship after the appropriate authority of a State Party has determined that the requirements of paragraph 1 have been complied with. With respect to a ship registered in a State Party, such certificate shall be issued or certified by the appropriate authority of the State of the ship's registry; with respect to a ship not registered in a State Party it may be issued or certified by the appropriate authority of any State Party. This certificate shall be in the form of the model set out in the annex to this Convention and shall contain the following particulars:

- (a) name of ship, distinctive number or letters and port of registry;
- (b) name and principal place of business of the carrier who actually performs the whole or a part of the carriage;
- (c) IMO ship identification number;
- (d) type and duration of security;
- (e) name and principal place of business of insurer or other person providing financial security and, where appropriate, place of business where the insurance or other financial security is established; and
- (f) period of validity of the certificate, which shall not be longer than the period of validity of the insurance or other financial security.

3 (a) A State Party may authorize an institution or an organization recognised by it to issue the certificate. Such institution or organization shall inform that State of the issue of each certificate. In all cases, the State Party shall fully guarantee the completeness and accuracy of the certificate so issued, and shall undertake to ensure the necessary arrangements to satisfy this obligation.

b) 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.

(b) A State Party shall notify the Secretary-General of:

(i) the specific responsibilities and conditions of the authority delegated to an institution or organization recognised by it;

(ii) the withdrawal of such authority; and

(iii) the date from which such authority or withdrawal of such authority takes effect.

An authority delegated shall not take effect prior to three months from the date from which notification to that effect was given to the Secretary-General.

(c) The institution or organization authorized to issue certificates in accordance with this paragraph shall, as a minimum, be authorized to withdraw these certificates if the conditions under which they have been issued are not complied with. In all cases the institution or organization shall report such withdrawal to the State on whose behalf the certificate was issued.

4 The certificate shall be in the official language or languages of the issuing State. If the language used is not English, French or Spanish, the text shall include a translation into one of these languages, and, where the State so decides, the official language of the State may be omitted.

5 The certificate shall be carried on board the ship, and a copy shall be deposited with the authorities who keep the record of the ship's registry or, if the ship is not registered in a State Party, with the authority of the State issuing or certifying the certificate.

6 An insurance or other financial security shall not satisfy the requirements of this Article if it can cease, for reasons other than the expiry of the period of validity of the insurance or security specified in the certificate, before three months have elapsed from the date on which notice of its termination is given to the authorities referred to in paragraph 5, unless the certificate has been surrendered to these authorities or a new certificate has been issued within the said period. The foregoing provisions shall similarly apply to any modification which results in the insurance or other financial security no longer satisfying the requirements of this Article.

7. 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

7 The State of the ship's registry shall, subject to the provisions of this Article, determine the conditions of issue and validity of the certificate.

8 Nothing in this Convention shall be construed as preventing a State Party from relying on information obtained from other States or the Organization or other international organizations relating to the financial standing of providers of insurance or other financial security for the purposes of this Convention. In such cases, the State Party relying on such information is not relieved of its responsibility as a State issuing the certificate.

9 Certificates issued or certified under the authority of a State Party shall be accepted by other States Parties for the purposes of this Convention and shall be regarded by other States Parties as having the same force as certificates issued or certified by them, even if issued or certified in respect of a ship not registered in a State Party. A State Party may at any time request consultation with the issuing or certifying State should it believe that the insurer or guarantor named in the insurance certificate is not financially capable of meeting the obligations imposed by this Convention.

10 Any claim for compensation covered by insurance or other financial security pursuant to this Article may be brought directly against the insurer or other person providing financial security. In such case, the amount set out in paragraph 1 applies as the limit of liability of the insurer or other person providing financial security, even if the carrier or the performing carrier is not entitled to limitation of liability. The defendant may further invoke the defences (other than the bankruptcy or winding up) which the carrier referred to in paragraph 1 would have been entitled to invoke in accordance with this Convention. Furthermore, the defendant may invoke the defence that the damage resulted from the wilful misconduct of the assured, but the defendant shall not invoke any other defence which the defendant might have been entitled

där försäkringstagaren väckt talan mot svaranden. Svaranden har alltid rätt att få transportören eller den utförande transportören instämda 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 generalsekretären 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 generalsekretären 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

to invoke in proceedings brought by the assured against the defendant. The defendant shall in any event have the right to require the carrier and the performing carrier to be joined in the proceedings.

11 Any sums provided by insurance or by other financial security maintained in accordance with paragraph 1 shall be available exclusively for the satisfaction of claims under this Convention, and any payments made of such sums shall discharge any liability arising under this Convention to the extent of the amounts paid.

12 A State Party shall not permit a ship under its flag to which this Article applies to operate at any time unless a certificate has been issued under paragraphs 2 or 15.

13 Subject to the provisions of this Article, each State Party shall ensure, under its national law, that insurance or other financial security, to the extent specified in paragraph 1, is in force in respect of any ship that is licensed to carry more than twelve passengers, wherever registered, entering or leaving a port in its territory in so far as this Convention applies.

14 Notwithstanding the provisions of paragraph 5, a State Party may notify the Secretary-General that, for the purposes of paragraph 13, ships are not required to carry on board or to produce the certificate required by paragraph 2 when entering or leaving ports in its territory, provided that the State Party which issues the certificate has notified the Secretary-General that it maintains records in an electronic format, accessible to all States Parties, attesting the existence of the certificate and enabling States Parties to discharge their obligations under paragraph 13.

15 If insurance or other financial security is not maintained in respect of a ship owned by a State Party, the provisions of this Article relating thereto shall not be applicable to such ship, but the ship shall carry a certificate

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.

issued by the appropriate authorities of the State of the ship's registry, stating that the ship is owned by that State and that the liability is covered within the amount prescribed in accordance with paragraph 1. Such a certificate shall follow as closely as possible the model prescribed by paragraph 2.

ARTIKEL 5

Värdesaker

Transportören är inte ansvarig för förlust av eller skada på pengar, värdepapper, guld, silver, juveler, smycken, konst- föremål eller andra värdesaker utom när sådana värdesaker har deponerats hos transportören med uttrycklig överens- kommelse 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.

ARTICLE 5

Valuables

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

ARTIKEL 6

Medvållande

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

ARTICLE 6

Contributory fault

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

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.

ARTICLE 7

Limit of liability for death and personal injury

1 The liability of the carrier for the death of or personal injury to a passenger under Article 3 shall in no case exceed 400,000 units of account per passenger on each distinct occasion. Where, in accordance with the law of the court seized of the case, damages are awarded in the form of periodical income payments, the equivalent capital value of those payments shall not exceed the said limit.

2. 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.

2 A State Party may regulate by specific provisions of national law the limit of liability prescribed in paragraph 1, provided that the national limit of liability, if any, is not lower than that prescribed in paragraph 1. A State Party, which makes use of the option provided for in this paragraph, shall inform the Secretary-General of the limit of liability adopted or of the fact that there is none.

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 befordran.

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 befordran.

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 befordran.

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.

ARTICLE 8

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

1 The liability of the carrier for the loss of or damage to cabin luggage shall in no case exceed 2,250 units of account per passenger, per carriage.

2 The liability of the carrier for the loss of or damage to vehicles including all luggage carried in or on the vehicle shall in no case exceed 12,700 units of account per vehicle, per carriage.

3 The liability of the carrier for the loss of or damage to luggage other than that mentioned in paragraphs 1 and 2 shall in no case exceed 3,375 units of account per passenger, per carriage.

4 The carrier and the passenger may agree that the liability of the carrier shall be subject to a deductible not exceeding 330 units of account in the case of damage to a vehicle and not exceeding 149 units of account per passenger in the case of loss of or damage to other luggage, such sum to be deducted from the loss or damage.

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

ARTICLE 9

Unit of Account and conversion

1 The Unit of Account mentioned in this Convention is the Special Drawing Right as defined by the International Monetary Fund. The amounts mentioned in Article 3, para-

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 beräk-

ning 1, Article 4bis, paragraph 1, Article 7, paragraph 1, and Article 8 shall be converted into the national currency of the State of the court seized of the case on the basis of the value of that currency by reference to the Special Drawing Right on the date of the judgment or the date agreed upon by the parties. The value of the national currency, in terms of the Special Drawing Right, of a State Party which is a member of the International Monetary Fund, shall be calculated in accordance with the method of valuation applied by the International Monetary Fund in effect on the date in question for its operations and transactions. The value of the national currency, in terms of the Special Drawing Right, of a State Party which is not a member of the International Monetary Fund, shall be calculated in a manner determined by that State Party.

2 Nevertheless, a State which is not a member of the International Monetary Fund and whose law does not permit the application of the provisions of paragraph 1 may, at the time of ratification, acceptance, approval of or accession to this Convention or at any time thereafter, declare that the Unit of Account referred to in paragraph 1 shall be equal to 15 gold francs. The gold franc referred to in this paragraph corresponds to sixty-five and a half milligrams of gold of millesimal fineness nine hundred. The conversion of the gold franc into the national currency shall be made according to the law of the State concerned.

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

eller omräkningsmetod.

Convention and whenever there is a change in either.

ARTIKEL 10

ARTICLE 10

Tilläggsbestämmelser om ansvarsgränser

Supplementary provisions on limits of liability

1. Bortfraktaren och passageraren kan genom uttrycklig och skriftlig överenskommelse bestämma högre ansvarsgränser än vad som föreskrivs i artiklarna 7 och 8.

1 The carrier and the passenger may agree, expressly and in writing, to higher limits of liability than those prescribed in Articles 7 and 8.

2. Räkna på skadestånd och rättegångskostnader ska inte omfattas av de ansvarsgränser som föreskrivs i artiklarna 7 och 8.

2 Interest on damages and legal costs shall not be included in the limits of liability prescribed in Articles 7 and 8.

ARTIKEL 11

ARTICLE 11

Befrielse från och begränsning av ansvar för transportörens medhjälpare

Defences and limits for carriers' servants

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.

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

ARTIKEL 12

ARTICLE 12

Sammanläggning av fordringar

Aggregation of claims

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.

1 Where the limits of liability prescribed in Articles 7 and 8 take effect, they shall apply to the aggregate of the amounts recoverable in all claims arising out of the death of or personal injury to any one passenger or the loss of or damage to his luggage.

2. I fråga om befordran som utförts av en utförande transportör ska summan av de skadeståndsbelopp som transportören och den

2 In relation to the carriage performed by a performing carrier, the aggregate of the amounts recoverable from the carrier and the

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 uppsåtligen 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 uppsåtligen eller hänsynslöst och med insikt att sådan skada sannolikt skulle uppkomma.

performing carrier and from their servants and agents acting within the scope of their employment shall not exceed the highest amount which could be awarded against either the carrier or the performing carrier under this Convention, but none of the persons mentioned shall be liable for a sum in excess of the limit applicable to him.

3 In any case where a servant or agent of the carrier or of the performing carrier is entitled under Article 11 of this Convention to avail himself of the limits of liability prescribed in Articles 7 and 8, the aggregate of the amounts recoverable from the carrier, or the performing carrier as the case may be, and from that servant or agent, shall not exceed those limits.

ARTICLE 13

Loss of right to limit liability

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

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

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.

ARTICLE 14

Basis for claims

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

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.

ARTICLE 15

Notice of loss or damage to luggage

1 The passenger shall give written notice to the carrier or his agent:

(a) in the case of apparent damage to luggage:

(i) for cabin luggage, before or at the time of disembarkation of the passenger;

(ii) for all other luggage, before or at the time of its re-delivery;

(b) in the case of damage to luggage which is not apparent, or loss of luggage, within fifteen days from the date of disembarkation or re-delivery or from the time when such re-delivery should have taken place.

2 If the passenger fails to comply with this Article, he shall be presumed, unless the contrary is proved, to have received the luggage undamaged.

3 The notice in writing need not be given if the condition of the luggage has at the time of its receipt been the subject of joint survey or inspection.

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.

ARTICLE 16

Time -bar for actions

1 Any action for damages arising out of the death of or personal injury to a passenger or for the loss of or damage to luggage shall be time-barred after a period of two years.

2. 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

Behörig domstol

1. Talan enligt artiklarna 3 och 4 i denna konventionen skall, enligt kärandens val, väckas vid någon av nedanstående domstolar, under förutsättning att domstolen ligger i en fördragsslutande stat och, om flera domstolar i staten är behöriga, statens nationella lagstiftning om laga domstol följs:

2 The limitation period shall be calculated as follows:

(a) in the case of personal injury, from the date of disembarkation of the passenger;

(b) in the case of death occurring during carriage, from the date when the passenger should have disembarked, and in the case of personal injury occurring during carriage and resulting in the death of the passenger after disembarkation, from the date of death, provided that this period shall not exceed three years from the date of disembarkation;

(c) in the case of loss of or damage to luggage, from the date of disembarkation or from the date when disembarkation should have taken place, whichever is later.

3 The law of the Court seized of the case shall govern the grounds for suspension and interruption of limitation periods, but in no case shall an action under this Convention be brought after the expiration of any one of the following periods of time:

(a) A period of five years beginning with the date of disembarkation of the passenger or from the date when disembarkation should have taken place, whichever is later; or, if earlier

(b) a period of three years beginning with the date when the claimant knew or ought reasonably to have known of the injury, loss or damage caused by the incident.

4 Notwithstanding paragraphs 1, 2 and 3 of this Article, the period of limitation may be extended by a declaration of the carrier or by agreement of the parties after the cause of action has arisen. The declaration or agreement shall be in writing.

ARTICLE 17

Competent jurisdiction

1 An action arising under Articles 3 and 4 of this Convention shall, at the option of the claimant, be brought before one of the courts listed below, provided that the court is located in a State Party to this Convention, and subject to the domestic law of each State Party governing proper venue within those

a) Domstol i den stat där svaranden är varaktigt bosatt eller har sin huvudsakliga rörelse.

b) Domstolen för avgångs- eller bestämmelseorten enligt befodringsavtalet.

c) Domstol i den stat där käranden har sitt hemvist eller  r varaktigt bosatt, om svaranden har ett driftställe för sin rörelse i staten och  r underkastad dess domsrätt.

d) Domstol i den stat där befodringsavtalet ingicks, om svaranden har ett driftställe för sin rörelse i staten och  r underkastad dess domsrätt.

2. Talan enligt artikel 4a i denna konvention skall, efter kärandens val, väckas vid någon av de domstolar där talan enligt punkt 1 kan väckas mot bortfraktaren eller den utförande transportören.

3. Efter den händelse som orsakade skadan kan parterna avtala att skadeståndstalan skall väckas inom någon annan jurisdiktion eller hänskjutas till skiljedom.

ARTIKEL 17a

Erkännande och verkställighet

1. En dom som har meddelats av en domstol som  r behörig enligt artikel 17 skall, om den  r verkställbar i den stat där den meddelades och har vunnit laga kraft, erkännas av andra fördragsslutande stater utom om

a) domen erhållits med svikliga medel, eller

b) svaranden inte fått skäligt r dtrum och rimlig möjlighet att föra sin talan.

2. En dom som erkänns i enlighet med punkt 1 skall vara verkställbar i varje fördragsslutande stat så snart statens formella krav f r verkställigheten har uppfyllts. De formella kraven f r inte medge någon omprövning i sak av målet.

3. En fördragsslutande stat f r tillämpa andra bestämmelser om erkännande och verkställighet av domar, om tillämpningen av

States with multiple possible forums:

(a) the Court of the State of permanent residence or principal place of business of the defendant, or

(b) the Court of the State of departure or that of the destination according to the contract of carriage, or

(c) the Court of the State of the domicile or permanent residence of the claimant, if the defendant has a place of business and is subject to jurisdiction in that State, or

(d) the Court of the State where the contract of carriage was made, if the defendant has a place of business and is subject to jurisdiction in that State.

2 Actions under article 4bis of this Convention shall, at the option of the claimant, be brought before one of the courts where action could be brought against the carrier or performing carrier according to paragraph 1.

3 After the occurrence of the incident which has caused the damage, the parties may agree that the claim for damages shall be submitted to any jurisdiction or to arbitration.

ARTICLE 17bis

Recognition and enforcement

1 Any judgment given by a court with jurisdiction in accordance with Article 17 which is enforceable in the State of origin where it is no longer subject to ordinary forms of review, shall be recognised in any State Party, except

(a) where the judgment was obtained by fraud; or

(b) where the defendant was not given reasonable notice and a fair opportunity to present his or her case.

2 A judgment recognised under paragraph 1 shall be enforceable in each State Party as soon as the formalities required in that State have been complied with. The formalities shall not permit the merits of the case to be re-opened.

3 A State Party to this Protocol may apply other rules for the recognition and enforcement of judgments, provided that their effect

dessa bestämmelser leder till att domar erkänns och verkställs i minst samma utsträckning som i enlighet med punkterna 1 och 2.

is to ensure that judgments are recognised and enforced at least to the same extent as under paragraphs 1 and 2.

ARTIKEL 18

ARTICLE 18

Avtalsbestämmelsers ogiltighet

Invalidity of contractual provisions

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.

Any contractual provision concluded before the occurrence of the incident which has caused the death of or personal injury to a passenger or the loss of or damage to the passenger's luggage, purporting to relieve any person liable under this Convention of liability towards the passenger or to prescribe a lower limit of liability than that fixed in this Convention except as provided in Article 8, paragraph 4, and any such provision purporting to shift the burden of proof which rests on the carrier or performing carrier, or having the effect of restricting the options specified in Article 17, paragraphs 1 or 2, shall be null and void, but the nullity of that provision shall not render void the contract of carriage which shall remain subject to the provisions of this Convention.

ARTIKEL 19

ARTICLE 19

Andra konventioner om ansvarsbegränsning

Other conventions on limitation of liability

Denna konvention ska inte inskränka transportörens, den utförande transportörens och deras anställdas eller medhjälparens rättigheter och skyldigheter enligt internationella konventioner om ansvarsbegränsning för ägare av fartyg som används till fart i öppen sjö.

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

ARTIKEL 20

ARTICLE 20

Atomskada

Nuclear damage

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

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

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,

(a) if the operator of a nuclear installation is liable for such damage under either the Paris Convention of 29 July 1960 on Third Party Liability in the Field of Nuclear Energy as amended by its Additional Protocol of 28

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.

ARTIKEL 22

Förbehåll

1. Fördragsslutande stat kan, vid tidpunkten för undertecknande, ratifikation, antagande, godkännande av eller anslutning till denna konvention skriftligen förklara att den inte ska tillämpa konventionen när passageraren och bortfraktaren är medborgare i den staten.

2. Förklaring som lämnas enligt punkt 1 i denna artikel kan när som helst återkallas genom en skriftlig underrättelse till organisationens generalsekreterare.

ARTIKEL 22a

Konventionens slutbestämmelser

Slutbestämmelser i denna konvention är artiklarna 17–25 i 2002 års protokoll till 1974 års Atenkonvention om befordran till sjöss av passagerare och deras resgoods. Beteckningen fördragsslutande stater i denna konvention avser fördragsslutande stater i protokollet.”

January 1964, or the Vienna Convention of 21 May 1963 on Civil Liability for Nuclear Damage, or any amendment or Protocol thereto which is in force; or

(b) if the operator of a nuclear installation is liable for such damage by virtue of a national law governing the liability for such damage, provided that such law is in all respects as favourable to persons who may suffer damage as either the Paris or the Vienna Conventions or any amendment or Protocol thereto which is in force.

ARTICLE 21

Commercial carriage by public authorities

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

ARTICLE 22

Declaration of non-application

1 Any Party may at the time of signing, ratifying, accepting, approving or acceding to this Convention, declare in writing that it will not give effect to this Convention when the passenger and the carrier are subjects or nationals of that Party.

2 Any declaration made under paragraph 1 of this Article may be withdrawn at any time by a notification in writing to the Secretary-General.

ARTICLE 22bis

Final clauses of the Convention

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

SLUTBESTÄMMELSER

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

ARTIKEL 17

Undertecknande, ratifikation, godtagande, godkännande och anslutning

1. Detta protokoll skall vara öppet för undertecknande i organisationens högkvarter från den 1 maj 2003 till den 30 april 2004, och skall därefter vara öppet för anslutning.

2. En stat kan uttrycka sitt samtycke till att bli bundet av protokollet genom

- a) undertecknande utan förbehåll för ratifikation, godtagande eller godkännande, eller
- b) undertecknande med förbehåll för ratifikation, godtagande eller godkännande följt av ratifikation, godtagande eller godkännande, eller
- c) anslutning.

3. Ratifikation, godtagande, godkännande eller anslutning sker genom deponering av ett formellt instrument för detta ändamål hos generalsekreteraren.

4. Ratifikations-, godtagande-, godkännande- eller anslutningsinstrumentet som deponerats efter det att en ändring av protokollet har trätt i kraft beträffande samtliga fördragsslutande parter, eller efter fullgörandet av samtliga de åtgärder som krävs för ändringens ikraftträdande beträffande dessa parter, skall anses avse protokollet i dess ändrade lydelse.

5. För att kunna uttrycka sitt samtycke till att bli bunden av detta protokoll måste en stat som är part i följande traktat säga upp dem med verkan från den dag då protokollet träder i kraft för partens vidkommande i enlighet med artikel 20:

- a) 1974 års Atenkonvention om befordran till sjöss av passagerare och deras resgods,

FINAL CLAUSES

[Articles 17 to 25 of the Protocol of 2002 to the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974.]

ARTICLE 17

Signature, ratification, acceptance, approval and accession

1 This Protocol shall be open for signature at the Headquarters of the Organization from 1 May 2003 until 30 April 2004 and shall thereafter remain open for accession.

2 States may express their consent to be bound by this Protocol by:

- (a) signature without reservation as to ratification, acceptance or approval; or
- (b) signature subject to ratification, acceptance or approval followed by ratification, acceptance or approval;
- or
- (c) accession.

3 Ratification, acceptance, approval or accession shall be effected by the deposit of an instrument to that effect with the Secretary-General.

4 Any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited after the entry into force of an amendment to this Protocol with respect to all existing States Parties, or after the completion of all measures required for the entry into force of the amendment with respect to those States Parties shall be deemed to apply to this Protocol as modified by the amendment.

5 A State shall not express its consent to be bound by this Protocol unless, if Party thereto, it denounces:

- (a) the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by

upprättad i Aten den 13 december 1974.

b) Protokoll till Atenkonventionen om befordran till sjöss av passagerare och deras resgods, upprättat i London den 19 november 1976.

c) 1990 års protokoll om ändring av Atenkonventionen om befordran till sjöss av passagerare och deras resgods, upprättat i London den 29 mars 1990.

Sea, done at Athens on 13 December 1974;

(b) the Protocol to the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, done at London on 19 November 1976; and

(c) the Protocol of 1990 to amend the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, done at London on 29 March 1990, with effect from the time that this Protocol will enter into force for that State in accordance with Article 20.

ARTIKEL 18

Stater med mer än ett rättssystem

1. En stat som har två eller fler territoriella enheter i vilka olika rättssystem tillämpas i frågor som omfattas av detta protokoll får vid statens undertecknande, ratifikation, godtagande, godkännande eller anslutning förklara att protokollet skall omfatta alla dess territoriella enheter eller bara en eller några av dem, och får när som helst ändra detta genom en ny förklaring.

2. En sådan förklaring skall meddelas generalsekretären och uttryckligen ange de territoriella enheter där protokollet är tillämpligt.

3. När det gäller fördragsslutande stater som har avgivit en sådan förklaring skall

a) hänvisningar till den stat där fartyget är registrerat och, när det gäller certifikat om obligatorisk försäkring, till utfärdande eller bestyrkande stat tolkas som hänvisningar till den territoriella enhet där fartyget är registrerat respektive certifikatet har utfärdats eller bestyrkts;

b) hänvisningar till nationell lagstiftning, nationella ansvarsgränser och nationell valuta tolkas som hänvisningar till den lagstiftning, de ansvarsgränser och den valuta som gäller i den berörda territoriella enheten;

c) hänvisningar till domstolar och till domar som skall erkännas i de fördragsslutande staterna tolkas som hänvisningar till domstolar respektive domar som skall erkännas i den berörda territoriella enheten.

ARTICLE 18

States with more than one system of law

1 If a State has two or more territorial units in which different systems of law are applicable in relation to matters dealt with in this Protocol, it may at the time of signature, ratification, acceptance, approval or accession declare that this Protocol shall extend to all its territorial units or only to one or more of them, and may modify this declaration by submitting another declaration at any time.

2 Any such declaration shall be notified to the Secretary-General and shall state expressly the territorial units to which this Protocol applies.

3 In relation to a State Party which has made such a declaration:

(a) references to the State of a ship's registry and, in relation to a compulsory insurance certificate, to the issuing or certifying State, shall be construed as referring to the territorial unit respectively in which the ship is registered and which issues or certifies the certificate;

(b) references to the requirements of national law, national limit of liability and national currency shall be construed respectively as references to the requirements of the law, the limit of liability and the currency of the relevant territorial unit; and

(c) references to courts, and to judgments which must be recognised in States Parties, shall be construed as references respectively to courts of, and to judgments which must be recognised in, the relevant territorial unit.

ARTIKEL 19

Regionala organisationer för ekonomisk integration

1. Regionala organisationer för ekonomisk integration som är sammansatta av suveräna stater och till vilka dess medlemsstater har överlåtit behörigheten i vissa frågor som regleras i detta protokoll får underteckna, ratificera, godta, godkänna eller ansluta sig till detta protokoll. En regional organisation för ekonomisk integration som är part i detta protokoll skall ha samma rättigheter och skyldigheter som en fördragsslutande stat när det gäller de frågor i protokollet som omfattas av dess behörighet.

2. En regional organisation för ekonomisk integration får i frågor inom dess behörighetsområden utöva sin rösträtt med ett antal röster som motsvarar det antal av dess medlemsstater som är parter i detta protokoll och som har överlåtit behörigheten i den berörda frågan till den. Den får inte utöva sin rösträtt om dess medlemsstater utövar sin, och vice versa.

3. När antalet fördragsslutande stater är avgörande enligt protokollet, t.ex. vid tillämpning av artiklarna 20 och 23, skall en regional organisation för ekonomisk integration inte räknas som en fördragsslutande stat utöver de av dess medlemsstater som är fördragsslutande stater.

4. En regional organisation för ekonomisk integration skall vid dess undertecknande, ratifikation, godtagande, godkännande eller anslutning avge en förklaring till generalsekretären i vilken anges de frågor som regleras i protokollet beträffande vilka behörigheten har överförts till den regionala organisationen från de av dess medlemsstater som har undertecknat protokollet eller är fördragsslutande stater, och övriga inskränkningar av betydelse i denna behörighet. Den regionala organisationen skall omedelbart underrätta generalsekretären när behörighetsfördelningen enligt förklaringen ändras, även när ytterligare behörighet överförs. Generalsekretären skall tillhandahålla sådana förkla-

ARTICLE 19

Regional Economic Integration Organizations

1 A Regional Economic Integration Organization, which is constituted by sovereign States that have transferred competence over certain matters governed by this Protocol to that Organization, may sign, ratify, accept, approve or accede to this Protocol. A Regional Economic Integration Organization which is a Party to this Protocol shall have the rights and obligations of a State Party, to the extent that the Regional Economic Integration Organization has competence over matters governed by this Protocol.

2 Where a Regional Economic Integration Organization exercises its right of vote in matters over which it has competence, it shall have a number of votes equal to the number of its Member States which are Parties to this Protocol and which have transferred competence to it over the matter in question. A Regional Economic Integration Organization shall not exercise its right to vote if its Member States exercise theirs, and vice versa.

3 Where the number of States Parties is relevant in this Protocol, including but not limited to Articles 20 and 23 of this Protocol, the Regional Economic Integration Organization shall not count as a State Party in addition to its Member States which are States Parties.

4 At the time of signature, ratification, acceptance, approval or accession the Regional Economic Integration Organization shall make a declaration to the Secretary-General specifying the matters governed by this Protocol in respect of which competence has been transferred to that Organization by its Member States which are signatories or Parties to this Protocol and any other relevant restrictions as to the scope of that competence. The Regional Economic Integration Organization shall promptly notify the Secretary-General of any changes to the distribution of competence, including new transfers of competence, specified in the declaration under this paragraph. Any such declarations

RP 271/2016 rd

ringar i enlighet med artikel 24 i detta protokoll.

5. Fördragsslutande stater som är medlemsstater i en regional organisation för ekonomisk integration som är part i detta protokoll skall antas ha behörighet i alla frågor som regleras i protokollet för vilka någon förklaring om behörighetsöverföring till den regionala organisationen eller annan under rättelse därom inte har lämnats i enlighet med punkt 4.

ARTIKEL 20

Ikraftträdande

1. Detta protokoll träder i kraft tolv månader efter det att tio stater antingen undertecknat protokollet utan förbehåll avseende ratifikation, godtagande eller godkännande eller deponerat sitt ratifikations-, godtagande-, godkännande- eller anslutningsinstrument hos generalsekretären.

2. För stater som ratificerar, godtar, godkänner eller ansluter sig till detta protokoll efter det att förutsättningarna för ikraftträdande enligt punkt 1 har uppfyllts skall protokollet träda i kraft tre månader efter det att staten har deponerat sitt instrument, dock tidigast när detta protokoll träder i kraft enligt punkt 1.

ARTIKEL 21

Uppsägning

1. En fördragsslutande stat kan säga upp detta protokoll när som helst efter det att protokollet har trätt i kraft för den staten.

2. Uppsägningen sker genom deponering av ett instrument om uppsägning hos generalsekretären.

3. Uppsägningen får verkan tolv månader efter deponeringen av instrumentet om up-

shall be made available by the Secretary-General pursuant to Article 24 of this Protocol.

5 States Parties which are Member States of a Regional Economic Integration Organization which is a Party to this Protocol shall be presumed to have competence over all matters governed by this Protocol in respect of which transfers of competence to the Organization have not been specifically declared or notified under paragraph 4.

ARTICLE 20

Entry into force

1 This Protocol shall enter into force twelve months following the date on which 10 States have either signed it without reservation as to ratification, acceptance or approval or have deposited instruments of ratification, acceptance, approval or accession with the Secretary-General.

2 For any State which ratifies, accepts, approves or accedes to this Protocol after the conditions in paragraph 1 for entry into force have been met, this Protocol shall enter into force three months after the date of deposit by such State of the appropriate instrument, but not before this Protocol has entered into force in agreement with paragraph 1.

ARTICLE 21

Denunciation

1 This Protocol may be denounced by any State Party at any time after the date on which this Protocol comes into force for that State.

2 Denunciation shall be effected by the deposit of an instrument to that effect with the Secretary-General.

3 A denunciation shall take effect twelve months, or such longer period as may be

psägning, eller vid den senare tidpunkt som anges i instrumentet.

4. I förhållandet mellan de fördragsslutande staterna till detta protokoll anses en stat som säger upp konventionen i enlighet med artikel 25 i konventionen inte samtidigt säga upp konventionen i dess lydelse enligt detta protokoll.

ARTIKEL 22

Revidering och ändring

1. Organisationen får sammankalla en konferens med syfte att revidera eller ändra detta protokoll.

2. Organisationen skall sammankalla parterna i protokollet till en konferens i syfte att se över eller ändra protokollet om minst en tredjedel av parterna begär det.

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

specified in the instrument of denunciation, after its deposit with the Secretary-General.

4 As between the States Parties to this Protocol, denunciation by any of them of the Convention in accordance with Article 25 thereof shall not be construed in any way as a denunciation of the Convention as revised by this Protocol.

ARTICLE 22

Revision and Amendment

1 A Conference for the purpose of revising or amending this Protocol may be convened by the Organization.

2 The Organization shall convene a Conference of States Parties to this Protocol for revising or amending this Protocol at the request of not less than one-third of the States Parties.

ARTICLE 23

Amendment of limits

1 Without prejudice to the provisions of Article 22, the special procedure in this Article shall apply solely for the purposes of amending the limits set out in Article 3, paragraph 1, Article 4bis, paragraph 1, Article 7, paragraph 1 and Article 8 of the Convention as revised by this Protocol.

2 Upon the request of at least one half, but in no case less than six, of the States Parties to this Protocol, any proposal to amend the limits, including the deductibles, specified in Article 3, paragraph 1, Article 4bis, paragraph 1, Article 7, paragraph 1, and Article 8 of the Convention as revised by this Protocol shall be circulated by the Secretary-General to all Members of the Organization and to all States Parties.

3 Any amendment proposed and circulated as above shall be submitted to the Legal Committee of the Organization (hereinafter referred to as "the Legal Committee") for

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.

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 förf-

consideration at a date at least six months after the date of its circulation.

4 All States Parties to the Convention as revised by this Protocol, whether or not Members of the Organization, shall be entitled to participate in the proceedings of the Legal Committee for the consideration and adoption of amendments.

5 Amendments shall be adopted by a two-thirds majority of the States Parties to the Convention as revised by this Protocol present and voting in the Legal Committee expanded as provided for in paragraph 4, on condition that at least one half of the States Parties to the Convention as revised by this Protocol shall be present at the time of voting.

6 When acting on a proposal to amend the limits, the Legal Committee shall take into account the experience of incidents and, in particular, the amount of damage resulting therefrom, changes in the monetary values and the effect of the proposed amendment on the cost of insurance.

7 (a) No amendment of the limits under this Article may be considered less than five years from the date on which this Protocol was opened for signature nor less than five years from the date of entry into force of a previous amendment under this Article.

(b) No limit may be increased so as to exceed an amount which corresponds to the limit laid down in the Convention as revised by this Protocol increased by six per cent per year calculated on a compound basis from the date on which this Protocol was opened for signature.

(c) No limit may be increased so as to exceed an amount which corresponds to the limit laid down in the Convention as revised by this Protocol multiplied by three.

8 Any amendment adopted in accordance with paragraph 5 shall be notified by the Organization to all States Parties. The amendment shall be deemed to have been accepted

lutit 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 godtoges.

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.

ARTIKEL 24

Depositarie

1. Detta protokoll och de ändringar som antagits i enlighet med artikel 23 skall deponeras hos generalsekreteraren.

2. Generalsekreteraren skall
a) informera alla stater som har undertecknat eller anslutit sig till protokollet om
i) varje nytt undertecknande och ny deponering av ett ratifikations-, godtagande-, godkännande- eller anslutningsinstrument, och om vilken dag det skedde,

at the end of a period of eighteen months after the date of notification, unless within that period not less than one fourth of the States that were States Parties at the time of the adoption of the amendment have communicated to the Secretary-General that they do not accept the amendment, in which case the amendment is rejected and shall have no effect.

9 An amendment deemed to have been accepted in accordance with paragraph 8 shall enter into force eighteen months after its acceptance.

10 All States Parties shall be bound by the amendment, unless they denounce this Protocol in accordance with Article 21, paragraphs 1 and 2 at least six months before the amendment enters into force. Such denunciation shall take effect when the amendment enters into force.

11 When an amendment has been adopted but the eighteen-month period for its acceptance has not yet expired, a State which becomes a State Party during that period shall be bound by the amendment if it enters into force. A State which becomes a State Party after that period shall be bound by an amendment which has been accepted in accordance with paragraph 8. In the cases referred to in this paragraph, a State becomes bound by an amendment when that amendment enters into force, or when this Protocol enters into force for that State, if later.

ARTICLE 24

Depositary

1 This Protocol and any amendments adopted under Article 23 shall be deposited with the Secretary-General.

2 The Secretary-General shall:
(a) inform all States which have signed or acceded to this Protocol of:
(i) each new signature or deposit of an instrument of ratification, acceptance, approval or accession together with the date thereof;

ii) varje förklaring och underrättelse enligt artiklarna 9.2 och 9.3, 18.1 och 19.4 i konventionen i dess lydelse enligt detta protokoll,

iii) dagen för protokollets ikraftträdande,

iv) varje förslag om ändring av ansvarsgränserna som lagts fram i enlighet med artikel 23.2 i detta protokoll,

v) varje förslag som har antagits i enlighet med artikel 23.5 i detta protokoll,

vi) varje ändring som anses godtagen i enlighet med artikel 23.8 i detta protokoll, och om vilken dag ändringen träder i kraft enligt punkterna 9 och 10 i den artikeln,

vii) varje deponering av ett instrument om uppsägning av protokollet, och om vilken dag det skedde och när uppsägningen får verkan,

viii) all annan kommunikation som föreskrivs i detta protokoll;

b) överlämna bestyrkta kopior av protokollet till alla stater som har undertecknat eller anslutit sig till det.

3. Så snart detta protokoll har trätt i kraft skall generalsekretären överlämna texten till Förenta nationernas sekretariat för registrering och offentliggörande i enlighet med artikel 102 av Förenta nationernas stadga.

ARTIKEL 25

Språk

Detta protokoll är upprättat i ett enda original på arabiska, engelska, franska, kinesiska, ryska och spanska språken, vilka samtliga texter är lika giltiga.

UPPRÄTTAT I LONDON den 1 november 2002.

TILL BEKRÄFTELSE HÄRAV har undertecknade, därtill vederbörligen bemyndigade, undertecknat detta protokoll.

(ii) each declaration and communication under Article 9, paragraphs 2 and 3, Article 18, paragraph 1 and Article 19, paragraph 4 of the Convention as revised by this Protocol;

(iii) the date of entry into force of this Protocol;

(iv) any proposal to amend the limits which has been made in accordance with Article 23, paragraph 2 of this Protocol;

(v) any amendment which has been adopted in accordance with Article 23, paragraph 5 of this Protocol;

(vi) any amendment deemed to have been accepted under Article 23, paragraph 8 of this Protocol, together with the date on which that amendment shall enter into force in accordance with paragraphs 9 and 10 of that Article;

(vii) the deposit of any instrument of denunciation of this Protocol together with the date of the deposit and the date on which it takes effect;

(viii) any communication called for by any Article of this Protocol;

(b) transmit certified true copies of this Protocol to all States which have signed or acceded to this Protocol.

3 As soon as this Protocol comes into force, the text shall be transmitted by the Secretary-General to the Secretariat of the United Nations for registration and publication in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations.

ARTICLE 25

Languages

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

DONE AT LONDON this first day of November 2002.

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

ANNEX

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

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

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

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

Type of Security

Duration of Security... ..

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

Name

Address

This certificate is valid until

Issued or certified by the Government of

(Full designation of the State)

OR

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

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

(full designation of the State) by(name of institution or organization)

At
(Place)

On
(Date)

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

Explanatory Notes:

1 If desired, the designation of the State may include a reference to the competent public authority of the country where the Certificate is issued.

2 If the total amount of security has been furnished by more than one source, the amount of each of them should be indicated.

3 If security is furnished in several forms, these should be enumerated.

4 The entry "Duration of Security" must stipulate the date on which such security takes effect.

5 The entry "Address" of the insurer(s) and/or guarantor(s) must indicate the principal place of business of the insurer(s) and/or guarantor(s). If appropriate, the place of business where the insurance or other security is established shall be indicated.

RP 271/2016 rd

BILAGA

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:	Hemort:	Namnet på den bortfraktare som faktiskt utför befordringen, 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 för försäkringsgivaren och/eller den (de) person(er) som ställt annan ekonomisk säkerhet

Namn:

Adress:

.....

Detta certifikat gäller till

.....

Utfärdat eller bestyrkt av regeringen i

(Statens fullständiga namn)

ELLER

När en fördragsslutande part tillämpar artikel 4a.3 skall följande text användas: Detta certifikat är utfärdat enligt bemyndigande av regeringen i

..... (statens fullständiga namn) av

.....
(institutionens eller organisationens namn)

Utfärdat i den

.....

(institutionens eller organisationens namn)

Utfärdat i den

(ort)

(datum)

(Den utfärdande eller bestyrkande tjänstemannens underskrift och titel)

RP 271/2016 rd

Anvisningar

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

2.

Lag

om ändring av sjölagen

I enlighet med riksdagens beslut
upphävs i sjölagen (674/1994) 15 kap. 4 § 1 mom. och 6 §,
ändras 7 kap. 1 § 3 mom., 8 kap. 3 §, 9 kap. 5 § 1 mom. 1 punkten, 15 kap. 1 och 2 §, 3 § 1
 och 4 mom., 4 § 4 mom., 5, 7, 8, 10–12, 14–19 §, 21 och 22 §, 24 § 1 mom., 19 kap. 1 § 1
 mom. 3 och 5 punkten, 20 kap. 9 a § 1 mom. och 9 b § samt 21 kap. 5 och 8 a §,
 av dem 9 kap. 5 § 1 mom. 1 punkten sådan den lyder i lag 872/2015, 15 kap. 24 § 1 mom.
 sådan sen lyder i lag 264/2013, 19 kap. 1 § 1 mom. 3 och 5 punkten samt 20 kap. 9 a § 1
 mom. och 9 b § sådana de lyder i lag 860/2016, 21 kap. 5 § sådan den lyder delvis ändrad i lag
 396/1999 och 21 kap. 8 a § sådan den lyder i lag 396/1999, samt
fogas till 15 kap. nya 2 a och 23 a § och till 22 kap. en ny 9 § som följer:

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

7 kap

7 kap.

Allmänna stadganden om ansvar

Allmänna stadganden om ansvar

1 §

1 §

Redarens ansvar

Redarens ansvar

Om begränsning av en redares ansvarighet
 stadgas i 9 och 13-15 kap.

Bestämmelser om begränsning av en reda-
 res ansvarighet finns i 9 och 13–15 kap. samt
 i Europaparlamentets och rådets förordning
 (EG) nr 392/2009 om transportörens skade-
 ståndsansvar i samband med olyckor vid pas-
 sagerarbefordran till sjöss, *nedan Atenför-
 ordningen*.

8 kap

8 kap.

Skada genom fartygs sammanstötning

Skada genom fartygs sammanstötning

3 §

3 §

Ersättning för personskador

Ersättning för personskador

För ersättning för en personskada som har
 orsakats av sammanstötningen svarar de

För ersättning för en personskada som har
 orsakats av sammanstötningen svarar de

Gällande lydelse

skyldiga solidariskt. Har en ersättningsskyldig betalt mer än sin andel, får det överskjutande beloppet krävas hos den andra. Mot sådant krav kan den senare göra gällande samma rätt till befrielse från eller begränsning av ansvarighet som han hade kunnat åberopa mot den skadelidande enligt denna eller motsvarande främmande lag eller förbehåll som är förenligt med den tillämpliga lagen. Ett förbehåll får dock inte åberopas till befrielse från eller begränsning av ansvarighet utöver vad som följer av stadgandena i 13-15 kap. eller motsvarande stadganden i den främmande lagen.

9 kap

Allmänna stadganden om ansvarsbegränsning

5 §

Ansvarsbeloppen

Om det finns en rätt till ansvarsbegränsning, ska ansvarsbeloppen bestämmas på följande sätt:

1) för fordringar med anledning av personskada som har orsakats fartygets passagerare är ansvarsgränsen 175 000 särskilda dragningsrätter (Special Drawing Right, SDR) multiplicerat med det antal passagerare som fartyget enligt sitt certifikat har tillstånd att befordra,

15 kap

Befordran av passagerare och resgods

(1 § ändras till 2 a §)

Föreslagen lydelse

skyldiga solidariskt. Om en ersättningsskyldig har betalat mer än sin andel, får det överskjutande beloppet krävas hos den andra *ersättningsskyldiga parten*. Mot sådant krav kan den senare göra gällande samma rätt till befrielse från eller begränsning av ansvarighet som denne hade kunnat åberopa mot den skadelidande enligt denna lag, *Atenförordningen* eller motsvarande främmande lag eller förbehåll som är förenligt med den tillämpliga lagen. Ett förbehåll får dock inte åberopas till befrielse från eller begränsning av ansvarighet utöver vad som följer av bestämmelserna i 13–15 kap., *av Atenförordningen* eller *av motsvarande bestämmelser* i den främmande lagen.

9 kap.

Allmänna stadganden om ansvarsbegränsning

5 §

Ansvarsbeloppen

Om rätt till ansvarsbegränsning föreligger, ska ansvarsbeloppen bestämmas på följande sätt:

1) för fordringar med anledning av personskada som har tillfogats fartygets egna passagerare är ansvarsgränsen 250 000 särskilda dragningsrätter (Special Drawing Right, SDR) multiplicerat med det antal passagerare som fartyget enligt sitt certifikat har tillstånd att transportera,

15 kap.

Befordran av passagerare och resgods

1 §

Atenförordningen och inrikes passagerartrafik

Bestämmelser om transport till sjöss av passagerare och deras resgods finns i Atenförordningen. Bestämmelser om passagerares rättigheter finns i Europaparlamentets

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

och rådets förordning (EU) nr 1177/2010 om passagerares rättigheter vid resor till sjöss och på inre vattenvägar och om ändring av förordning (EG) nr 2006/2004, nedan förordningen om passagerares rättigheter vid resor till sjöss.

Atenförordningen tillämpas även på passagerartrafik inom Finland, om transporten sker med ett fartyg:

1) som har en annan fartygsklass än A och B enligt rådets direktiv 98/18/EG om säkerhetsbestämmelser och säkerhetsnormer för passagerarfartyg, och

2) som är godkänt för transport av fler än tolv passagerare.

På fartyg som avses i 2 mom. tillämpas inte artikel 4a i bilaga I och punkt 2 i bilaga II till Atenförordningen när det gäller krigsförsäkring. Av dessa fartyg förutsätts inte heller försäkringscertifikat enligt artikel 4a.2 i bilaga I till Atenförordningen.

2 §

2 §

Kapitlets tillämpningsområde

Tillämpning av bestämmelserna i sjölagen

Med undantag för 4 § 2 och 3 mom. och i den mån annat inte följer av 21 och 22 § tillämpas stadgandena i detta kapitel, om inte annat avtalas eller följer av sedvänja.

Utöver vad som föreskrivs i 1 § tillämpas på transport av passagerare och deras resgods bestämmelserna i detta kapitel, 21 kap. 5 § och 22 kap. 9 § samt bestämmelserna i 2002 års protokoll till 1974 års Atenkonvention om befordran till sjöss av passagerare och deras resgods (FördrS /), nedan 2002 års Atenkonvention.

Stadgandena i detta kapitel gäller inte i den mån befordringen är underkastad ett gällande internationellt fördrag om befordran med annat transportmedel.

De i 1 mom. nämnda bestämmelserna av denna lag gäller inte i den mån som en transport omfattas av bestämmelser om civilrättsligt ansvar i en annan internationell konvention som gäller transport av passagerare eller resgods med andra transportmedel än den som avses i 1 mom., om de bestämmelserna är bindande för transport till sjöss.

Om någon, som varken är passagerare eller är i bortfraktarens tjänst eller utför arbete i fartygets tjänst, följer med fartyget och därvid orsakas skada som avses i 11 eller 12 §, skall vad som i detta kapitel stadgas om befrielse från och begränsning av ansvarighet på bortfraktarens sida tillämpas till förmån för var och en på redarens sida mot vilken

Om någon som varken är passagerare eller anställd hos transportören eller utför arbete i fartygets tjänst följer med ett fartyg och då tillfogas skada av det slag som avses i 11 § eller Atenförordningen, ska bestämmelserna i Atenförordningen och detta kapitel om befrielse från och begränsning av ansvarighet för transportören tillämpas till förmån för var och en på redarens sida som kan hållas an-

Gällande lydelse

ansvarighet kan göras gällande.

1 §

Definitioner

Med *bortfraktare* avses i detta kapitel den som genom avtal, yrkesmässigt eller mot ersättning, åtar sig att med fartyg befordra passagerare eller passagerare och resgods.

Med *passagerare* avses den som befordras eller skall befordras med fartyg enligt avtal om passagerarbefordran samt den som med bortfraktarens samtycke medföljer fordon eller levande djur som befordras enligt avtal om godsbefordran.

Med *resgods* avses varje föremål, inbegripet fordon, som befordras för passagerares räkning, under förutsättning att befordringen inte sker enligt certeparti, konossement eller annat dokument som brukar användas vid godsbefordran. Resgods som passageraren bär med sig eller har i sin hytt eller på annat sätt har i sin vård under resan, inbegripet vad han har i eller på sitt fordon, utgör handresgods.

3 §

Ombesörjande av fartygets sjövärdighet

Bortfraktaren skall se till att fartyget är sjövärdigt, vari också innefattas att det är behörigen bemannat, provianterat och utrustat, samt att passageraren och resgodset befordras skyndsamt och tryggt till bestämmelseorten. Bortfraktaren skall även i övrigt tillgodose passagerarens bästa.

Gäller befordringsavtalet ett bestämt fartyg, får bortfraktaren inte utföra befordringen med ett annat fartyg.

Föreslagna lydelse

svarig för skadan.

2 a §

Definitioner

Med *transportör* avses i detta kapitel den som genom avtal, yrkesmässigt eller mot ersättning, åtar sig att med ett fartyg transportera passagerare eller passagerare och resgods.

Med *passagerare* avses den som transporteras eller ska transporteras med fartyg enligt avtal om passagerartransport samt den som med bortfraktarens samtycke medföljer fordon eller levande djur som transporteras enligt avtal om godstransport.

Med *resgods* avses varje föremål, inbegripet fordon, som transporteras för passagerares räkning, under förutsättning att transporten inte sker enligt certeparti, konossement eller annat dokument som brukar användas vid godstransport.

Med *handresgods* avses resgods som passageraren bär med sig eller har i sin hytt eller på annat sätt har i sin vård under resan, inbegripet vad passageraren har i eller på sitt fordon.

3 §

Ombesörjande av fartygets sjövärdighet

Transportören ska se till att fartyget är sjövärdigt, vilket också innefattar att fartyget är behörigen bemannat, provianterat och utrustat, samt att passageraren och resgodset transporteras skyndsamt och tryggt till bestämmelseorten. Transportören ska även i övrigt tillgodose passagerarens bästa.

Om transportavtalet gäller ett bestämt fartyg, får *transportören* inte utföra transporten med något annat fartyg.

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

4§

4 §

Passagerarens förpliktelser

Passagerarens förpliktelser

Passagerare får föra med sig resgods i skälig omfattning. Känner en passagerare till att hans resgods kan medföra fara eller väsentlig olägenhet för personer eller egendom, skall han före resans början upplysa bortfraktaren om detta. En motsvarande upplysning skall ges, om resgods, handresgods undantaget, kräver särskild vård. Är resgods av sådan beskaffenhet som nu har sagts, skall detta om möjligt utmärkas på resgodset innan resan börjar.

Passagerare får ta med sig resgods i skälig omfattning. Om passageraren känner till att hans eller hennes resgods kan medföra fara eller väsentlig olägenhet för person eller egendom, ska passageraren före resans början upplysa *transportören* om detta. Detsamma gäller om resgodset, handresgods undantaget, kräver särskild vård. Om resgods är av sådan beskaffenhet som nu har sagts, ska detta om möjligt utmärkas på godset innan resan börjar.

5§

5 §

Farligt resgods

Farligt resgods

Bortfraktaren har rätt att vägra passageraren att föra med sig resgods som kan medföra fara eller väsentlig olägenhet för personer eller egendom.

Transportören har rätt att vägra passageraren att föra med sig resgods som kan medföra fara eller väsentlig olägenhet för person eller egendom.

Har sådant resgods tagits ombord utan att bortfraktaren kände till dess beskaffenhet, får han efter omständigheterna föra i land, oskadliggöra eller förstöra det utan skyldighet att ersätta skadan. Detsamma gäller om resgodset, efter att ha tagits ombord med bortfraktarens kännedom om dess beskaffenhet, visar sig medföra sådan fara eller väsentlig olägenhet för personer eller egendom att det inte är försvarligt att behålla det ombord.

Om sådant resgods har tagits ombord utan att *transportören* kände till dess beskaffenhet, får *transportören* efter omständigheterna föra i land, oskadliggöra eller förstöra *resgodset* utan skyldighet att ersätta skadan. Detsamma gäller om resgodset, efter att ha tagits ombord med *transportörens* kännedom om dess beskaffenhet, *senare* visar sig medföra sådan fara eller väsentlig olägenhet för person eller egendom att det inte är försvarligt att behålla det ombord.

Har resgods orsakat skada för bortfraktaren eller skada på fartyget, är passageraren ersättningsskyldig, om han eller någon för vilken han svarar har orsakat skadan genom fel eller försummelse.

Om resgods har orsakat skada för *transportören* eller skada på fartyget, är passageraren ersättningsskyldig, om skadan beror på att passageraren eller någon som passageraren svarar för har gjort sig skyldig till fel eller försummelse.

7 §

7 §

Förlust av fartyget, dröjsmål och avbrytande av resan

Förlust av fartyget och avbrytande av resan

Om befodringsavtalet avser ett bestämt fartyg och detta före resans början går förlo-

Om fartyget uppehålls under resan så att det inte skäligen kan fordras att passageraren avvaktar att resan fortsätter, eller om fartyget

Gällande lydelse

rat eller förklaras efter skada inte kunna sättas i stånd, upphör bortfraktarens skyldighet att utföra befordringen.

Blir fartygets avgång från den ort där befordringen skall börja väsentligt fördröjd, har passageraren rätt att häva avtalet.

Uppehålls fartyget under resan så att det inte skäligen kan fordras att passageraren avvaktar att resan fortsätts, eller går fartyget förlorat eller förklaras det efter skada inte kunna sättas i stånd, skall bortfraktaren se till att passageraren och dennes resgods befordras till bestämelseorten på något annat lämpligt sätt och bära kostnaden för detta. Underlåter bortfraktaren detta, har passageraren rätt att häva avtalet.

Måste passageraren uppehålla sig i land på grund av haveri eller någon annan omständighet som rör fartyget, skall bortfraktaren på lämpligt sätt sörja för hans uppehälle och bära kostnaden för detta.

8 §

Frånträdande och avtalsbrott på passagerarens sida

Påbörjar passageraren inte resan eller avbryter han den, skall den avtalade befordringsavgiften dock betalas, om inte passagerarens underlåtenhet att påbörja eller fullfölja resan beror av att han insjuknat eller avlidit eller av någon annan skälig anledning och bortfraktaren har underrättats om detta inom rimlig tid.

Är passageraren enligt 1 mom. skyldig att betala den avtalade befordringsavgiften, skall denna dock sättas ned med ett skäligt belopp, om bortfraktaren har medfört en annan passagerare i hans ställe eller om bortfraktaren på något annat sätt har begränsat eller kunde ha begränsat sin skada.

10 §

Avdrag från befordringsavgiften

Avbryter passageraren resan på grund av ett förhållande som avses i 8 § 1 mom. eller hävs befordringsavtalet enligt 7 § 3 mom. eller, sedan resan har börjat, enligt 9 §, skall

Föreslagen lydelse

går förlorat eller förklaras efter skada inte kunna sättas i stånd, ska *transportören* se till att passageraren och passagerarens resgods transporterats till bestämelseorten på något annat lämpligt sätt och bära kostnaden för detta. Om *transportören* underlåter att göra detta, har passageraren rätt att häva avtalet.

Om passageraren måste uppehålla sig i land på grund av haveri eller någon annan omständighet som rör fartyget, ska *transportören* på lämpligt sätt sörja för passagerarens uppehälle och bära kostnaden för detta, *om inte något annat följer av förordningen om passagerares rättigheter vid resor till sjöss.*

8 §

Frånträdande och avtalsbrott på passagerarens sida

Om passageraren inte påbörjar resan eller avbryter den, ska den avtalade *transportavgiften* dock betalas, om inte passagerarens underlåtenhet att påbörja eller fullfölja resan beror på att han *eller hon* har insjuknat eller avlidit eller om det finns någon annan skälig anledning och *transportören* har underrättats om detta inom rimlig tid.

Om passageraren enligt 1 mom. är skyldig att betala den avtalade transportavgiften, ska denna dock sättas ned med ett skäligt belopp, om *transportören* har medfört en annan passagerare i hans *eller hennes* ställe eller på något annat sätt har begränsat eller kunde ha begränsat sin skada.

10 §

Avdrag från transportavgiften

Om passageraren avbryter resan på grund av ett förhållande som avses i 8 § 1 mom. eller *om transportavtalet* hävs enligt 7 § 1 mom. eller, sedan resan har börjat, enligt 9 §,

Gällande lydelse

befordringsavgiften betalas med avdrag för det belopp som bestäms med beaktande av den återstående och den avtalade resans längd, tidsåtgång och kostnader.

Har bortfraktaren tagit emot betalning utöver vad som enligt 1 mom. tillkommer honom, skall han betala tillbaka överskottet.

11 §

Bortfraktarens ansvar för personskada och dröjsmål

Bortfraktaren är ansvarig för *personskada som drabbar en passagerare på grund av en händelse under resan*, om skadan har orsakats genom fel eller försummelse av bortfraktaren eller någon som han svarar för. Detsamma gäller skada på grund av att passageraren försenas, även om förseningen inte beror på en händelse under resan.

12 §

Bortfraktarens ansvar för skada på resgods

Bortfraktaren är ansvarig för skada till följd av att resgods *går förlorat eller skadas på grund av en händelse under resan*, om skadan har orsakats genom fel eller försummelse av honom eller någon som han svarar för. Detsamma gäller skada till följd av att resgods försenas, även om förseningen inte beror på en händelse under resan. Med försening jämställs dröjsmål med utlämning av resgodset på bestämmelseorten.

Bortfraktaren är inte skyldig att ersätta pengar, värdepapper, konstföremål eller annat särskilt dyrbart resgods, om han inte har tagit emot egendomen för förvaring.

14 §

Bortfraktarens befrielse från ansvar

För att gå fri från ansvarighet måste bortfraktaren visa att skada som avses i 11 eller 12 § inte har orsakats genom fel eller för-

Föreslagen lydelse

ska transportavgiften betalas med avdrag för det belopp som bestäms med beaktande av den återstående och den avtalade resans längd, tidsåtgång och kostnader.

Om transportören har tagit emot betalning utöver vad transportören har rätt till enligt 1 mom., ska denne betala tillbaka överskottet.

11 §

Transportörens ansvar för försening

Transportören är ansvarig för skada som uppstår till följd av att passageraren försenas, om skadan har orsakats genom fel eller försummelse av transportören eller någon som transportören svarar för.

Om ersättning har betalats till en passagerare med stöd av förordningen om passagerares rättigheter vid resor till sjöss, ska ett avdrag för den ersättningen göras på det skadestånd som betalas med stöd av 1 mom.

12 §

Transportörens ansvar för försenat resgods

Transportören är ansvarig för skada till följd av att resgods försenas, om skadan har orsakats genom fel eller försummelse av transportören eller någon som transportören svarar för.

14 §

Transportörens befrielse från ansvar

För att gå fri från ansvarighet måste *transportören* visa att en skada som avses i 11 eller 12 § inte har orsakats genom fel eller försummelse av *transportören* eller någon som

Gällande lydelse

summelse av honom eller någon som han svarar för. *I fråga om personskada och förlust av eller skada på handresgods gäller detta endast om skadan har inträffat vid eller i samband med förlisning, sammanstötning, strandning, explosion eller brand eller har uppkommit till följd av fel i fartyget.*

15 §

Ansvarsbeloppen

Bortfraktarens ansvar för varje passagerare är begränsat till 175 000 särskilda dragningsrätter (SDR) vid personskada och till 4 150 SDR för dröjsmål vid befordran.

Vid skada på eller förlust eller försening av resgods skall ansvarigheten inte överstiga

- 1) 1 800 SDR för varje passagerare i fråga om handresgods,
- 2) 6 750 SDR för varje passagerare i fråga om värdeföremål som bortfraktaren har tagit emot för säker förvaring,
- 3) 10 000 SDR för varje fordon, och

4) 2 700 SDR för varje passagerare i fråga om annat resgods.

I 1 och 2 mom. nämnda begränsningsbelopp avser det sammanlagda ansvaret för alla skador som har inträffat under samma resa. Beloppen avser inte ränta och rättegångskostnader.

Med särskild dragningsrätt avses den beräkningsenhet som anges i 23 kap. 2 §.

16 §

Höjning av ansvarsbeloppen och passagerarens självriskandel

Bortfraktaren kan skriftligen åta sig ett ansvar till ett högre belopp än vad som stadgas i 15 §.

Bortfraktaren har rätt att från skadans belopp göra avdrag med högst följande belopp, som utgör passagerarens självrisk:

- 1) 150 SDR för varje fordon som skadas,
- 2) 20 SDR för annan skada på resgods, och
- 3) 20 SDR för skada på grund av försening av passagerare eller resgods.

Föreslagen lydelse

transportören svarar för.

15 §

Ansvarsbeloppen vid försening

Transportörens ansvar för skada vid försening enligt 11 § är begränsat till 4 150 särskilda dragningsrätter (Special Drawing right, SDR) för varje passagerare.

Vid försening av resgods ska ansvarigheten inte överstiga

- 1) 1 800 SDR för varje passagerare i fråga om handresgods,
- 2) 10 000 SDR för varje fordon,

3) 2 700 SDR för varje passagerare i fråga om annat än i 1 eller 2 punkten avsett resgods.

I 1 och 2 mom. nämnda begränsningsbelopp avser det sammanlagda ansvaret för alla skador som har inträffat under en och samma resa. Beloppen inbegriper inte ränta och rättegångskostnader.

Med särskild dragningsrätt avses den beräkningsenhet som anges i 23 kap. 2 §.

16 §

Höjning av ansvarsbeloppen och passagerarens självrisk

Transportören kan genom uttrycklig skriftlig överenskommelse med passageraren avtala om ansvarighet till högre belopp än vad som föreskrivs i 15 §.

Transportören har rätt att för en skada som beror på försening av passagerare eller resgods göra avdrag på högst 20 SDR som passagerarens självriskandel.

Gällande lydelse

Avräkning sker från skadans belopp innan begränsning av ansvaret enligt 15 § prövas.

17 §

Förlust av rätten till ansvarsbegränsning

Bortfraktaren har inte rätt att åberopa stadgandena i 15 och 16 § om begränsning av ansvarigheten eller avdrag för självrisk, om det visas att han själv har orsakat skadan uppsåtligt eller av grov vårdslöshet och med insikt att en sådan skada sannolikt skulle uppkomma.

18 §

Bortfraktarens ansvar för underbortfraktaren

Om befordringen helt eller delvis utförs av någon annan än bortfraktaren, är bortfraktaren dock ansvarig som om han själv hade utfört hela befordringen. Därvid skall stadgandena i detta kapitel iakttas i tillämpliga delar.

Den som i det fall som avses i 1 mom. utför befordringen är ansvarig för sin del av befordringen enligt samma regler som gäller för bortfraktaren. Har bortfraktaren åtagit sig ansvar utöver vad som stadgas i detta kapitel, är den som utför befordringen inte bunden av detta, om han inte skriftligen samtyckt till det.

I den mån både bortfraktaren och en person som avses i 2 mom är ansvariga, svarar de solidariskt.

19 §

Utomkontraktuella krav

Vad som stadgas i detta kapitel om frihet från eller begränsning av bortfraktarens ansvarighet gäller även om talan mot honom inte grundas på befodringsavtalet.

Förs talan mot någon som bortfraktaren svarar för enligt 7 kap. 1 § eller 18 § i detta kapitel, är denne berättigad till samma befrielse från och begränsning av ansvarighet som bortfraktaren. De ersättningsbelopp som bort-

Föreslagen lydelse

17 §

Förlust av rätten till ansvarsbegränsning

Transportören har inte rätt att åberopa bestämmelserna i 15 och 16 § om begränsning av ansvarigheten, om det visas att *transportören* själv har orsakat den skada som beror på förseningen uppsåtligt eller av grov vårdslöshet och med insikt att en sådan skada sannolikt skulle uppkomma.

18 §

Transportörens ansvar för undertransportören

Om *transporten* helt eller delvis utförs av någon annan än *transportören*, är *transportören* dock ansvarig för en skada som avses i 11 och 12 § som om *transportören* själv hade utfört hela *transporten*. Detta kapitel gäller då i tillämpliga delar.

Den som i det fall som avses i 1 mom. utför *transporten* är ansvarig för sin del av *transporten* enligt samma regler som gäller för *transportören*. Om *transportören* har åtagit sig ansvar utöver vad som avses i detta kapitel, är den som utför *transporten* inte bunden av detta, om denne inte skriftligen har samtyckt till det.

I den utsträckning både *transportören* och den som avses i 1 mom är ansvariga, svarar de solidariskt.

19 §

Utomkontraktuella krav

Vad som föreskrivs i detta kapitel om frihet från eller begränsning av *transportörens* ansvarighet gäller även om talan mot *transportören* inte grundas på *transportavtalet*.

Om talan förs mot någon som *transportören* svarar för enligt 7 kap. 1 § eller 18 § i detta kapitel, har denne rätt till samma befrielse från och begränsning av ansvarighet som *transportören*. De ersättningsbelopp som

Gällande lydelse

fraktaren och den som han svarar för skall betala får inte sammanlagt överskrida de gränser för ansvarigheten som stadgas i 15 §.

Vad som stadgas i 2 mom. gäller inte till förmån för den som visas själv ha orsakat skadan uppsåtligen eller av grov vårdslöshet och med insikt att en sådan skada sannolikt skulle uppkomma.

21 §

Avtalsvillkor

Avtalsvillkor som inskränker passagerarens rättigheter enligt 5 § 3 mom., 6-20 § i detta kapitel, 19 kap. 1 § 1 mom. 3 och 5 punkten eller 21 kap. 5 § är ogiltiga

1) vid befordran inom Finland, Danmark, Norge eller Sverige eller till eller från någon av dessa stater, oavsett vilken lag som i övrigt är tillämplig på befordringen, samt

2) vid annan befordran, om finsk lag är tillämplig på befordringen enligt allmänna finska lagvalsregler.

Övriga stadganden i detta kapitel gäller endast om inte annat är avtalat eller följer av sedvänja.

22 §

Bortfraktarens rätt till ansvarsfriskrivning

Utan hinder av vad som stadgas i 21 § får bortfraktaren förbehålla sig frihet från ansvarighet enligt detta kapitel i fråga om passagerare för tiden innan denne går ombord och efter det han har gått i land. Ett sådant förbehåll är dock inte tillåtet när det gäller sjötransporter mellan fartyg och land vilka omfattas av biljettpriset eller som utförs med transportmedel som bortfraktaren ställer till förfogande.

I fråga om handresgods som inte finns i eller på ett av passageraren medfört fordon kan bortfraktaren förbehålla sig frihet från ansva-

Föreslagen lydelse

transportören och den som *transportören* svarar för ska betala får inte sammanlagt *överstiga* de gränser för ansvarigheten som *föreskrivs* i 15 §.

Vad som *föreskrivs* i 2 mom. gäller inte till förmån för den som visas själv ha orsakat skadan uppsåtligen eller av grov vårdslöshet och med insikt att en sådan skada sannolikt skulle uppkomma.

21 §

Avtalsvillkor

Ett avtalsvillkor som avviker från bestämmelserna i 4 § 2 och 3 mom. i detta kapitel eller som inskränker passagerarens rättigheter enligt 5 § 3 mom. eller 7-20 § i detta kapitel eller enligt 19 kap. 1 § 1 mom. 3 eller 5 punkten eller 21 kap. 5 § är ogiltigt. Övriga bestämmelser i detta kapitel tillämpas endast om inte annat är avtalat eller följer av sedvänja.

På ett avtal om transport inom Finland tillämpas de tvingande bestämmelserna om passagerares rättigheter i bilaga I till Atenförordningen och i denna lag, oberoende av vilken stats lag som i övrigt är tillämplig på avtalet.

22 §

Transportörens rätt till ansvarsfriskrivning vid försening

Trots bestämmelserna i 21 § får transportören förbehålla sig frihet från ansvarighet enligt 11 och 12 § i fråga om passagerare för tiden innan passageraren går ombord och efter det han eller hon har gått i land. Ett sådant förbehåll är dock inte tillåtet när det gäller sjötransporter mellan fartyget och land som omfattas av biljettpriset eller som utförs med ett transportmedel som transportören ställer till förfogande.

I fråga om handresgods som inte finns i eller på ett av passageraren medfört fordon kan *transportören* förbehålla sig frihet från an-

Gällande lydelse

riighet enligt detta kapitel för tiden innan handresgodset har förts ombord och efter det att det har förts i land. Förbehåll är dock inte tillåtet när det gäller en sådan transport till eller från fartyget som avses i 1 mom. och inte heller för den tid då handresgodset är i bortfraktarens vård medan passageraren vistas i en terminalbyggnad eller på kaj eller någon annan hamnanläggning.

Är det avtalat att en bestämd del av befordringen skall utföras av någon annan än bortfraktaren, får bortfraktaren, om den andre är namngiven, förbehålla sig frihet från ansvarighet för skada orsakad av en händelse under den del av befordringen som utförs av den andre. Detsamma gäller, om passageraren enligt befodringsavtalet har rätt att helt eller delvis anlita någon annan än bortfraktaren för befordringen.

Föreslagen lydelse

svarighet enligt 12 § för tiden innan handresgodset förs ombord och efter det att det har förts i land. Förbehåll är dock inte tillåtet när det gäller sådan transport till eller från fartyget som avses i 1 mom. och inte heller för den tid då handresgodset har tagits omhand av transportören medan passageraren vistas i en terminalbyggnad, på en kaj eller en annan hamnanläggning.

Om det är avtalat att en bestämd del av transporten ska utföras av någon annan än transportören, får transportören, om den andre är namngiven, förbehålla sig frihet från ansvarighet för förseningsskada orsakad av en händelse under den del av transporten som utförs av den andre. Detsamma gäller, om passageraren enligt transportavtalet har rätt att helt eller delvis anlita någon annan än transportören för transporten.

23 a §

Försäkringsplikt för utländska fartyg

Ett utländskt fartyg som anlöper eller lämnar en finsk hamn och som har tillstånd att transportera fler än tolv passagerare ska ha en försäkring eller säkerhet enligt artikel 4a i bilaga I till Atenförordningen, om inte något annat följer av 15 kap. 1 § 3 mom. i denna lag. Försäkringsskyldigheten gäller dock inte ett fartyg som ägs av en främmande stat.

24 §

Certifikat angående försäkring eller säkerhet

Trafiksäkerhetsverket ska på ansökan utfärda ett certifikat angående giltighetstiden för den försäkring eller säkerhet som avses i artikel 4a i bilaga I till Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 392/2009 om transportörens skadeståndsansvar i samband med olyckor vid passagerarbefördran till sjöss, nedan Atenförordningen, till den registrerade ägaren av ett fartyg som har antecknats i fartygsregistret i Finland. Trafiksäkerhetsverket kan även utfärda ett certifikat över uppfyllt försäkringsplikt, om fartyget inte är registrerat i en fördragsslutande stat.

24 §

Certifikat angående försäkring eller säkerhet

Trafiksäkerhetsverket ska på ansökan utfärda ett certifikat angående giltighetstiden för den försäkring eller säkerhet som avses i artikel 4a i bilaga I till Atenförordningen, till den registrerade ägaren av ett fartyg som har antecknats i fartygsregistret i Finland. Trafiksäkerhetsverket kan även utfärda ett certifikat över uppfyllt försäkringsplikt, om fartyget inte är registrerat i en fördragsslutande stat.

Gällande lydelse

19 kap

Preskription av fordringar

1 §

Preskription av fordringar

Talan om erhållande av betalning för följande fordringar, oberoende av om ansvarigheten är begränsad eller obegränsad, ska väckas

3) för fordran på ersättning för dödsfall eller kroppsskada som drabbat passagerare eller för försening vid passagerarbefordran inom två år från ilandstigningen eller från den dag ilandstigning skulle ha ägt rum eller, om passageraren har avlidit efter ilandstigningen, inom två år från dödsfallet men inte senare än tre år från ilandstigningen,

5) för fordran på ersättning på grund av att resgodis har gått förlorat, skadats eller försenats vid befordran inom två år från det handresgodis har förts iland eller annat resgodis utlämnats eller, om godset har gått förlorat under resan, från det ilandföringen eller utlämnandet skulle ha ägt rum,

Föreslagen lydelse

19 kap.

Preskription av fordringar

1 §

Preskription av fordringar

Talan om erhållande av betalning för följande fordringar, oberoende av om ansvarigheten är begränsad eller obegränsad, ska väckas

3) för fordran på ersättning för försening vid passagerartransport inom två år från ilandstigningen eller från den dag ilandstigning skulle ha ägt rum,

5) för fordran på ersättning på grund av att resgodis har försenats vid transport inom två år från det handresgodis har förts iland eller annat resgodis utlämnats,

20 kap

Straffstadganden

9 a §

Försummelse av försäkringsplikten enligt sjölagen

En redare, fartygsägare eller registrerad ägare som uppsåtligen försummar i 7 kap. 2 §, 10 kap. 10 § eller 11 § 1 mom. eller 11 a kap. 6 § avsedd försäkringsplikt eller skyldighet att ställa säkerhet, ska för försummelse av försäkringsplikten enligt sjölagen dömas till böter eller fängelse i högst sex månader.

20 kap.

Straffstadganden

9 a §

Försummelse av försäkringsplikten enligt sjölagen

En redare, fartygsägare, registrerad ägare eller transportör som uppsåtligen försummar en i 7 kap. 2 §, 10 kap. 10 § eller 11 § 1 mom., 11 a kap. 6 §, 15 kap. 23 a § i denna lag eller i artikel 4a i bilaga I till Atenförordningen föreskriven försäkringsplikt eller skyldighet att ställa säkerhet eller en på 15

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

kap. 1 § 2 mom. i denna lag grundad försäkringsplikt eller skyldighet att ställa säkerhet, ska för försummelse av försäkringsplikten enligt sjölagen dömas till böter.

9 b §

Försummelse av skyldigheten att medföra försäkringscertifikat

Ett fartygs befälhavare som uppsåtligen försummar skyldigheten enligt 7 kap. 3 § 3 mom., 10 kap. 10 § 3 mom. eller 11 § 2 mom. eller skyldigheten enligt 11 a kap. 7 § 3 mom. att se till att ett certifikat över försäkring eller säkerhet medförs ombord på fartyget, ska för *försummelse av skyldigheten att medföra försäkringscertifikat* dömas till böter.

9 b §

Försummelse av skyldigheten att medföra försäkringscertifikat

Ett fartygs befälhavare som uppsåtligen försummar skyldigheten enligt 7 kap. 3 § 3 mom., 10 kap. 10 § 3 mom. eller 11 § 2 mom., 11 a kap. 7 § 3 mom. eller 15 kap. 24 § 3 mom. att se till att ett certifikat över försäkring eller säkerhet medförs ombord på fartyget, ska för försummelse av skyldigheten att medföra försäkringscertifikat dömas till böter.

21 kap

Laga domstol och rättegång i sjörättsmål

5 §

Behörig domstol vid befordran av passagerare

I avtal om befordran av passagerare och resgods kan intas en bestämmelse om att talan beträffande ansvar för sådan befordran endast får väckas vid sjörättsdomstolen i den hovrättsdomkrets där svaranden har sin hemort eller där han huvudsakligen idkar rörelse eller i den hovrättsdomkrets där avgångs- eller destinationsorten enligt avtalet är belägen. Ett avtal genom vilket kärandens rätt att välja var han vill väcka talan begränsas i större utsträckning, är utan verkan.

Utan hinder av 1 mom. kan talan också väckas vid sjörättsdomstolen för den ort där fartyget som utförde transporten blev belagt med kvarstad eller föremål för andra säkringsåtgärder. Om väckande av talan när säkerhet har ställts för att befria fartyget från kvarstad gäller 3 § 2 mom. i detta kapitel.

21 kap.

Laga domstol och rättegång i sjörättsmål

5 §

Behörig domstol vid transport av passagerare

En talan som grundar sig på ett avtal om transport av passagerare eller resgods får väckas endast vid sjörättsdomstolen på den ort inom vars domkrets

1) svaranden har sin vanliga vistelseort eller sitt huvudsakliga driftställe,

2) den avtalsenliga avgångs- eller bestämmelseorten ligger,

3) käranden har sin hemvist eller sin vanliga vistelseort, förutsatt att svaranden har ett driftställe i Finland och är underkastad domstolens behörighet i Finland, eller

4) där transportavtalet slöts, förutsatt att svaranden har ett driftställe i Finland och är underkastad domstolens behörighet i Finland.

Trots bestämmelserna i 1 mom. får parterna efter det att en tvist har uppkommit avtala om behörig sjörättsdomstol eller om att tvis-

Gällande lydelse

8 a §

Tillämpningen av konventionerna om domstols behörighet och om verkställighet av domar på privaträttens område

Vad som bestäms i denna lag gäller inte om något annat följer av konventionerna om domstols behörighet och om verkställighet av domar på privaträttens område och därtill anknyttande protokoll (FördrS 44/1993 och FördrS 26/1999).

22 kap.

Verkställighet

Föreslagen lydelse

8 a §

ten ska avgöras av skiljemän.

Den sjörättsdomstol som är behörig enligt 1 och 2 mom. är behörig även att pröva en tvist av internationell natur, om inte något annat följer av artikel 17 i 2002 års Atenkonvention.

Tillämpning av Europeiska unionens lagstiftning och internationella konventioner

Bestämmelserna om en domstols behörighet i denna lag iakttas, om inte något annat följer av Europeiska unionens lagstiftning och för Finland bindande konventioner om domstolars behörighet och till dem anknyttande protokoll.

22 kap.

Verkställighet

9 §

Erkännande och verkställighet av domar som gäller skada som orsakats passagerare eller resgods

En lagakraftvunnen dom som gäller ersätande av skada som orsakats passagerare eller deras resgods och som meddelats i en fördragsslutande stat som tillträtt 2002 års Atenkonvention ska, om domen är verkställbar i den staten, verkställas i Finland, om domstolen i den berörda fördragsslutande staten har varit behörig enligt konventionen. Domstolens avgörande i sakfrågan får inte på tas upp till ny prövning. En dom erkänns dock inte och verkställs inte, om domen erhållits med svikliga medel, eller om svaret inte fått skälig tid och rättvis möjlighet att förbereda sitt svaromål.

På verkställigheten av en dom tillämpas 6 § 2–4 mom. i detta kapitel.

Bestämmelserna i 1 och 2 mom. tillämpas, om inte något annat följer av Europeiska unionens lagstiftning eller av internationella

RP 271/2016 rd

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

överenskommelser som är bindande för Finland.

Om ikraftträdandet av denna lag bestäms genom förordning av statsrådet.

3.

Lag

om ändring av 24 § i lagen om paketresor

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om paketresor (1079/1994) 24 §, sådan den lyder i lag 1229/2002, som följer:

Gällande lydelse

24 §

Bestämmande av skadeståndsansvaret i vissa fall

Utan hinder av 23 § bestäms researrangörens ersättningsansvar för skador vid transport enligt vad som om transporten i fråga bestäms i sjölagen (674/1994), lagen om befordran med luftfartyg (289/1937), lagen om luftbefordringsavtal (45/1977), lufttransportlagen (387/1986), järnvägstransportlagen (1119/2000) eller rådets förordning (EG) nr 2027/97 om lufttrafikföretags skadeståndsansvar avseende lufttransport av passagerare och deras bagage, eller enligt vad som därom bestäms i konventionen om internationella järnvägstransporter (COTIF, FördrS 5/1985) eller konventionen om vissa enhetliga regler för internationella lufttransporter (FördrS /200).

Föreslagen lydelse

24 §

Bestämmande av skadeståndsansvaret i vissa fall

Trots vad som föreskrivs i 23 § ska på researrangörens ersättningsansvar för skador vid transport tillämpas vad som om transporten i fråga föreskrivs i sjölagen (674/1994), Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 392/2009 om transportörens skadeståndsansvar i samband med olyckor vid passagerarbefordran till sjöss, lagen om befordran med luftfartyg (289/1937), lagen om luftbefordringsavtal (45/1977), lufttransportlagen (387/1986), järnvägstransportlagen (1119/2000), rådets förordning (EG) nr 2027/97 om lufttrafikföretags skadeståndsansvar avseende lufttransport av passagerare och deras bagage, konventionen om internationella järnvägstransporter (COTIF, FördrS 4 och 5/1985), konventionen om vissa enhetliga regler för internationella lufttransporter (FördrS 76 och 78/2004) och 2002 års protokoll till 1974 års Atenkonvention om befordran till sjöss av passagerare och deras resgods (FördrS /).

Om ikraftträdandet av denna lag bestäms genom förordning av statsrådet
