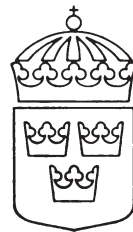


# Sveriges internationella överenskommelser



ISSN 1102-3716

Utgiven av utrikesdepartementet

SÖ 2015:22

**Nr 22**

**2002 års protokoll med ändringar av 1974 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)  
London den 1 november 2002**

Regeringen beslutade den 22 april 2004 att underteckna protokollet. Den 21 maj 2015 beslutade regeringen att ratificera protokollet och Internationella sjöfartsorganisationens generalsekreterare underrättades den 2 juni 2015.

Protokollet trädde i kraft den 23 april 2014 och för Sverige den 2 september 2015.

Riksdagsbehandling: Prop. 2014/14:58, bet. 2014/15:CU15, rskr. 104/15:185

**Vid undertecknandet avgav Sverige följande förklaring:**

*Översättning*

”Sverige förklarar att landets undertecknande, med förbehåll för ratifikation, av 2002 års protokoll till 1974 års Atenkonvention om befordran till sjöss av passagerare och deras resgods, inte påverkar Europeiska gemenskapens exklusiva behörighet när det gäller vissa frågor som regleras genom detta protokoll.”

Den på engelska avfattade texten kan erhållas från utrikesdepartementets enhet för folkrätt, mänskliga rättigheter och traktaträtt.

**I samband med att ratifikationsinstrumentet deponerades hos Internationella sjöfartsorganisationen lämnades följande förbehåll:**

*Översättning*

**”Ansvarsbegränsning för transportörer, osv.**

1. Sveriges regering förbehåller sig rätten och åtar sig att enligt artikel 3.1 eller 3.2 i konventionen begränsa ansvaret för passagerares död eller personskada som förorsakats av någon av de risker som anges i punkt 2.2 i IMO:s riktlinjer för genomförandet av Atenkonventionen till det lägre av följande belopp:

- 250 000 beräkningsenheter per passagerare vid en och samma händelse, eller
- 340 miljoner beräkningsenheter totalt per fartyg vid en och samma händelse.

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

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

4. Förbehållet och åtagandet i punkt 1 ska vara tillämpliga oavsett grunden till skadeståndsansvaret enligt artikel 3.1 eller 3.2 och utan hinder av något som talar emot detta i artikel 4 eller artikel 7 i konventionen. Förbehållet och åtagandet påverkar inte tillämpningen av artiklarna 10 och 13.

### **Obligatorisk försäkring och ansvarsbegränsning för försäkringsgivare**

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

- 250 000 beräkningsenheter per passagerare vid en och samma händelse, eller
- 340 miljoner beräkningsenheter totalt per fartyg vid en och samma händelse.

6. Sveriges regering förbehåller sig rätten och åtar sig att begränsa det skadeståndsansvar som försäkringsgivaren eller annan person som tillhandahåller ekonomisk säkerhet har enligt artikel 4a.10 för passagerares död eller personskada som förorsakats av någon av de risker som anges i punkt 2.2 i IMO:s riktlinjer för genomförandet av Atenkonventionen, till en högsta gräns för det försäkringsbelopp eller annan ekonomisk säkerhet som transportören är skyldig att ha enligt punkt 5 i detta förbehåll.

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

8. Sveriges regering förbehåller sig rätten och åtar sig att undanta försäkringsgivaren eller annan person som tillhandahåller ekonomisk säkerhet enligt artikel 4a.1 från varje skadeståndsansvar som han inte har iklätt sig.

### **Certifiering**

9. Sveriges regering förbehåller sig rätten och åtar sig att utfärda certifikat för försäkring enligt artikel 4a.2 i konventionen som

- återspeglar ansvarsbegränsningarna och de krav på försäkring som avses i punkterna 1, 5, 6 samt 8, och

- innefattar sådana andra begränsningar, krav och undantag som den finner att förhållandena på försäkringsmarknaden vid tiden för utfärdandet nödvändiggör.

10. Sveriges regering förbehåller sig rätten och åtar sig att godta sådana försäkringscertifikat som är utfärdade av andra fördragsslutande stater enligt ett liknande förbehåll.

11. Alla sådana begränsningar, krav och undantag kommer att tydligt återspeglas i det certifikat som utfärdats eller certifierats enligt artikel 4a.2 i konventionen.

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

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

Den på engelska avfattade texten kan erhållas från utrikesdepartementets enhet för folkrätt, mänskliga rättigheter och traktaträtt.

## 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)

### 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

### Artikel 1

#### Definitioner

I denna konvention har följande begrepp nedan angivna innebörd:

1. a) Med *transportör* förstås en person som har träffat ett befordringsavtal eller på vars vägnar ett befordringsavtal har träffats, oavsett om befordran utförs av bortfraktaren själv eller av en utförande transportör.

b) Med utförande *transportör* förstås den som, utan att vara avtalande transportör, i egenskap av ägare eller befraktare av ett fartyg eller i egenskap av redare, faktiskt utför hela befordran eller en del av denna.

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

2. Med *befordringsavtal* förstås ett avtal, träffat av en transportör eller på dennes vägnar, om befordran till sjöss av en passagerare och, i förekommande fall, hans resgods.

3. Med *fartyg* förstås endast fartyg, svävarfarkoster undantagna, som används till fart i öppen sjö.

4. Med *passagerare* förstås varje person som befordras med fartyg

a) enligt ett befordringsavtal, eller

(b) who, with the consent of the carrier, is accompanying a vehicle or live animals which are covered by a contract for the carriage of goods not governed by this Convention;

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

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

(b) live animals;

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

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

8. "carriage" covers the following periods:

(a) with regard to the passenger and his cabin luggage, the period during which the passenger and/or his cabin luggage are on board the ship or in the course of embarkation or disembarkation, and the period during which the passenger and his cabin luggage are transported by water from land to the ship or vice-versa, if the cost of such transport is included in the fare or if the vessel used for this purpose of auxiliary transport has been put at the disposal of the

b) som med transportörens samtycke medföljer fordon eller levande djur som omfattas av ett avtal om godsbefordran vilket inte regleras av denna konvention.

5. Med *resgods* förstås varje föremål eller fordon som befordras av transportören enligt ett befordringsavtal med undantag för

a) föremål och fordon som befordras enligt certeparti, konossement eller annat dokument som främst avser godsbefordran, och

b) levande djur.

6. Med *handresgods* förstås resgods som passageraren har i sin hytt eller eljest har i sin besittning eller vård eller under sin kontroll. Handresgods omfattar, utom vid tillämpningen av punkt 8 i denna artikel och artikel 8, resgods som passageraren har i eller på sitt fordon.

7. *förlust av eller skada på resgods* avser även ekonomisk förlust som är en följd av att resgodset inte har återlämnats till passageraren inom rimlig tid efter ankomsten av det fartyg med vilket resgodset har eller skulle ha befordrats, men innefattar inte dröjsmål som är en följd av arbetskonflikter.

8. *befordran* omfattar följande perioder:

a) I fråga om passagerare och hans handresgods, den tid under vilken passageraren och/eller hans handresgods är ombord på fartyget eller under in eller utskeppning och den tid under vilken passageraren och hans resgods 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

passenger by the carrier. However, with regard to the passenger, carriage does not include the period during which he is in a marine terminal or station or on a quay or in or on any other port installation;

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

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

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

10 "Organization" means the 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.

passageraren omfattar befordran emellertid inte den tid under vilken denne befinner sig i en hamnterminal eller stationsanläggning eller på kaj eller i eller på en annan hamnanläggning.

b) I fråga om handresgods, även den tid under vilken passageraren befinner sig i en hamnterminal eller stationsanläggning eller på kaj eller i eller på en annan hamnanläggning, om resgodset har tagits om hand av transportören eller hans medhjälpare eller andra som han anlitat och inte har utlämnats till passageraren.

c) I fråga om annat resgods som inte utgör handresgods, tiden från det resgodset har tagits om hand av transportören eller hans medhjälpare eller annan person, i land eller ombord, till dess att det har utlämnats av transportören, hans medhjälpare eller annan person.

9. Med *internationell befordran* förstås varje befordran där, enligt befordringsavtalet, avgångsorten och bestämmelseorten är belägna i två skilda stater, eller i en och samma stat, om fartyget enligt befordringsavtalet eller fastställd turlista ska anlöpa hamn i en annan stat under resan.

10. Med *organisationen* förstås Internationella sjöfartsorganisationen.

11. Med *generalsekretären* förstås organisationens generalsekreterare.

*Artikel 1a*

### **Bilaga**

Bilagan till denna konvention utgör en integrerad del av konventionen.

**Application**

1. This Convention shall apply to any international carriage if:

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

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

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

2. Notwithstanding paragraph 1 of this Article, this Convention shall not apply when the carriage is subject, under any other international convention concerning the carriage of passengers or luggage by another mode of transport, to a civil liability regime under the provisions of such convention, in so far as those provisions have mandatory application to carriage by sea.

*Article 3***Liability of the carrier**

1. 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

**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 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) 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

b) i sin helhet har vållats av tredje man genom handling eller underlåtenhet med avsikt att orsaka skada.

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

2. Transportören ska vara ansvarig för skada som uppstått som följd av dödsfall eller personskada som drabbat en passagerare på grund av någon annan händelse än en sjöfartsolycka, om den händelse som orsakade skadan berodde på fel eller försummelse av transportören. Bevisbördan för fel eller försummelse ska ligga på käranden.

3. Transportören ska vara ansvarig för skada som uppstått som en följd av förlust av eller skada på handresgods, om den händelse som orsakade skadan berodde på fel eller försummelse av transportören. Fel eller försummelse av transportören ska antas föreligga om skadan har vållats av en sjöfartsolycka.

4. Transportören ska vara ansvarig för skada som uppstått som en följd av förlust av eller skada på annat resgods än handresgods, om inte transportören visar att den händelse som orsakade skadan inträffade utan fel eller försummelse av transportören.

5. Vid tillämpningen av denna artikel avses med

a) *sjöfartsolycka*: förlisning, kantring, sammanstötning eller strandning, explosion eller brand i fartyget eller fel i fartyget,

b) *fel eller försummelse av transportören*: termen inbegriper även fel eller försummelse av



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 of that party from being considered.

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 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.

**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

**Utförande transportör**

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

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

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

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

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

*Artikel 4a***Obligatorisk försäkring**

1. Den transportör som faktiskt utför hela eller en del av en passagerarbefordran, för vilken denna konvention gäller, med ett

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 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,

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

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

a) Fartygets namn, signalbokstäver och registreringsort.

b) Namnet på den transportör som faktiskt utför hela befordran eller en del av den, och den ort där dennes huvudsakliga rörelse bedrivs.

c) Fartygets IMO nummer.

d) Den ställda säkerhetens art och varaktighet.

e) Namn och den ort där den huvudsakliga rörelsen bedrivs beträffande försäkringsgivaren eller

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) 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

annan person som tillhandahåller ekonomisk säkerhet, samt den ort där försäkringen utfärdats eller säkerheten ställts,

f) Certifikatets giltighetstid, som inte får vara längre än försäkringens respektive den ekonomiska säkerhetens giltighetstid.

3. a) En fördragsslutande stat får bemyndiga en av staten erkänd institution eller organisation att utfärda certifikatet. Institutionen eller organisationen ska underrätta staten varje gång ett certifikat utfärdas. Den fördragsslutande staten bär i varje enskilt fall det fulla ansvaret för att ett på detta sätt utfärdat certifikat är fullständigt och korrekt och ska vidta de åtgärder som krävs för att uppfylla denna skyldighet.

b) En fördragsslutande stat ska underrätta generalsekreteraren om

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

ii) ett bemyndigande återkallas, och

iii) när bemyndigandet eller återkallelsen får verkan.

Bemyndigandet får ges verkan tidigast tre månader efter det att generalsekreteraren underrättats.

c) En institution eller organisation som har bemyndigats att utfärda certifikat enligt denna punkt ska åtminstone ha befogenhet att återkalla ett certifikat om de villkor som ställdes för utfärdandet inte har uppfyllts. Institutionen eller organisationen ska underrätta den stat för vars räkning certifikatet utfärdades om återkallelsen.

4. Certifikatet ska avfattas på

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. 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,

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

5. Certifikatet ska medföras ombord på fartyget, och en kopia ska ges in till de myndigheter som för fartygsregistret eller, om fartyget inte är registrerat i en fördragsslutande stat, till myndigheten i den stat som har utfärdat eller bestyrkt certifikatet.

6. En försäkring eller annan ekonomisk säkerhet som av annan anledning än att dess giltighetstid enligt certifikatet har löpt ut, kan upphöra att gälla tidigare än tre månader efter det att den sagts upp hos de myndigheter som avses i punkt 5, uppfyller kraven i denna artikel endast om certifikatet återlämnats till myndigheten eller ett nytt certifikat utfärdats under dessa tre månader. Detta gäller även ändringar som innebär att försäkringen eller säkerheten inte längre uppfyller kraven enligt denna artikel.

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

8. Ingenting i denna konvention ska tolkas som att det hindrar en fördragsslutande stat från att förlita sig på upplysningar från andra stater eller från organisationen eller andra internationella organisationer om den ekonomiska ställningen för den som tillhandahåller försäkring eller annan ekonomisk säkerhet enligt denna

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 to invoke

konvention. En fördragsslutande stat som förlitar sig på sådana upplysningar är dock inte befriad från sitt ansvar i egenskap av stat som utfärdar certifikatet.

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

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

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

tagaren 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 generalsekreteraren att den håller ett register i elektroniskt format, tillgängligt för alla fördragsslutande stater, varigenom det kan bekräftas att certifikatet utfärdats och som gör det möjligt för de fördragsslutande staterna att fullgöra sina skyldigheter enligt punkt 13, får en fördragsslutande stat utan hinder av punkt 5 meddela generalsekreteraren att den för de ändamål som avses i punkt 13 inte kräver att fartyg som

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 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 5*

**Valuables**

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

*Article 6*

**Contributory fault**

If the carrier proves that the death of or personal injury to a passenger or the loss of or damage to his luggage was caused or contributed to by the fault or neglect of the passenger, the Court seized of the case may exonerate

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

*Artikel 5*

**Värdesaker**

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

*Artikel 6*

**Medvållande**

Om transportören visar att en passagerares död eller personskada eller förlust av eller skada på dennes resgods förorsakades av passageraren själv eller att denne medverkade till det, kan den domstol som handlägger målet, i



the carrier wholly or partly from his liability in accordance with the provisions of the law of that court.

överensstämmelse med dess nationella lag, helt eller delvis befria transportören från ansvarighet.

*Article 7*

*Artikel 7*

**Limit of liability for death and personal injury**

**Ansvarsbegränsning för dödsfall och personskada**

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.

1. Transportörens ansvar enligt artikel 3 för en passagerares död eller personskada ska inte i något fall överstiga 400 000 beräkningsenheter per passagerare vid en och samma händelse. Om skadeståndet enligt domstolslandets lag ska betalas ut i form av periodiska utbetalningar får det kapitaliserade värdet inte överstiga denna gräns.

2. 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.

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.

*Article 8*

*Artikel 8*

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

**Ansvarsbegränsning för förlust av eller skada på resgods och fordon**

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.

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

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.

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. 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 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

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.

#### *Artikel 9*

#### **Beräkningsenheter och omräkning**

1. Med beräkningsenhet avses i denna konvention en särskild dragningsrätt enligt Internationella valutafondens bestämmelser. De belopp som avses i artiklarna 3.1, 4a.1 och 7.1 och artikel 8 ska räknas om till domstolslandets nationella valuta på grundval av valutans kurs i förhållande till den särskilda dragningsrätten den dag då domen meddelades eller den dag som parterna har kommit överens om. För fördragsslutande stater som är medlemmar av Internationella valutafonden beräknas värdet av den nationella valutan uttryckt i särskilda dragningsrätter enligt den beräkningsmetod som Internationella valutafonden den dagen tillämpar för sin verksamhet och sina transaktioner. För fördragsslutande stater som inte är medlemmar av Internationella valutafonden beräknas värdet av den nationella valutan uttryckt i särskilda dragningsrätter på det sätt som staten ifråga bestämmer.

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 Convention and whenever there is a change in either.

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 underätta generalsekreteraren om vilken beräkningsmetod som staten tillämpar enligt punkt 1, eller om resultatet av omräkningen enligt punkt 2 när staten deponerar sitt ratifikations-, antagande-, godkännande- eller anslutningsinstrument avseende denna konvention samt när staten ändrar beräknings- eller omräkningsmetod.

**Supplementary provisions on limits of liability**

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

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

*Article 11***Defences and limits for carriers' servants**

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

*Article 12***Aggregation of claims**

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

2. In relation to the carriage

**Tilläggsbestämmelser om ansvarsgränser**

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

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

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

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

*Artikel 12***Sammanläggning av fordringar**

1. Ansvarsgränserna i artiklarna 7 och 8 ska tillämpas på summan av samtliga skadeståndskrav som har uppkommit i anledning av att en passagerare avlidit eller åsamkats kroppsskada eller i anledning av förlust av eller skada på hans resgods.

2. I fråga om befordran som

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

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

#### *Article 13*

##### **Loss of right to limit liability**

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

2. The servant or agent of the carrier or of the performing carrier shall not be entitled to the benefit of those limits if it is proved that the damage resulted from an act or

utförts av en utförande transportör ska summan av de skadeståndsbelopp som transportören och den utförande transportören samt deras medhjälpare och andra som de anlitat för befordran, vilka handlat inom ramen för uppdragets fullgörande, förpliktas utge inte överstiga det högsta belopp som enligt denna konvention kan komma i fråga för antingen transportören eller den utförande transportören; ingen av de nämnda personerna ska dock vara ansvarig med ett belopp överstigande den gräns som gäller för honom.

3. Närhelst en av transportörens eller den utförande transportörens medhjälpare eller annan person som de anlitat för befordran enligt artikel 11 i denna konvention har rätt att åberopa de ansvarsgränser som föreskrivs i artiklarna 7 och 8, får summan av de skadeståndsbelopp som transportören, eller i förekommande fall den utförande transportören, och medhjälparen eller den andra personen i fråga förpliktas utge inte överstiga dessa gränser.

#### *Artikel 13*

##### **Förlust av rätten till ansvarsbegränsning**

1. Transportören har inte rätt att åberopa de ansvarsgränser som föreskrivs i artiklarna 7 och 8 och i artikel 10.1 om det visas att han, genom egen handling eller underlåtenhet, har orsakat skadan 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

omission of that servant or agent done with the intent to cause such damage, or recklessly and with knowledge that such damage would probably result.

*Article 14*

**Basis for claims**

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

*Article 15*

**Notice of loss or damage to luggage**

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

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

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

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

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

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

3. The notice in writing need not be given if the condition of the luggage has at the time of its

visas att de, genom egen handling eller underlåtenhet, har orsakat skadan uppsåtligt eller hänsynslöst och med insikt att sådan skada sannolikt skulle uppkomma.

*Artikel 14*

**Grunden för skadeståndskrav**

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

*Artikel 15*

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

1. Passageraren ska skriftligen underrätta transportören eller den person som denna anlitat för befordran

a) vid uppenbar skada på resgods

i) i fråga om handresgods, före eller i samband med passagerarens ilandstigning,

ii) i fråga om allt annat resgods, före eller i samband med dess utlämnande,

b) vid resgodsskada som inte är uppenbar eller vid förlust av resgods, inom femton dagar från dagen för ilandstigningen eller resgodsets utlämnande, eller från den tidpunkt då sådant utlämnande skulle ha ägt rum.

2. Om passageraren inte iakttar föreskrifterna i denna artikel ska han antas ha mottagit resgodset i oskadat skick, såvida inte motsatsen bevisas.

3. Skriftlig underrättelse behöver inte lämnas om vid tiden för mottagandet resgodsets skick har

receipt been the subject of joint survey or inspection.

varit föremål för gemensam besiktning eller inspektion.

*Article 16*

*Artikel 16*

**Time-bar for actions**

**Preskriptionstid för skadeståndsfördringar**

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.

1. Skadeståndsfördringar på grund av passagerares död eller personskada eller förlust av eller skada på resgods preskriberas efter en tid av två år.

2. The limitation period shall be calculated as follows:

2. Preskriptionstiden ska räknas enligt följande:

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

a) Vid personskada, från dagen för passagerarens ilandstigning.

(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;

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) 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.

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. 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:

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) 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

a) fem år efter det att passageraren steg i land eller, om detta är senare, skulle ha stigit i land, dock senast

(b) a period of three years beginning with the date when the

b) tre år efter det att käranden fick eller rimligen borde ha fått

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 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

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*

### **Domsrätt**

1. Talan enligt artiklarna 3 och 4 i denna konventionen ska, enligt karendens val, väckas vid någon av nedanstående domstolar, under förutsättning att domstolen ligger i en fördragslutande 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 ska, efter karendens val, väckas vid någon av de domstolar där talan enligt punkt 1 kan väckas mot



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 is to ensure that judgments are recognised and enforced at least to the same extent as under paragraphs 1 and 2.

#### *Article 18*

### **Invalidity of contractual provisions**

Any contractual provision concluded before the occurrence of

bortfraktaren eller den utförande transportören.

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

#### *Artikel 17a*

### **Erkännande och verkställighet**

1. En dom som har meddelats av en domstol som är behörig enligt artikel 17 ska, om den är verkställbar i den stat där den meddelades och där inte längre kan överklagas med ordinära rättsmedel, erkännas av andra fördragsslutande stater utom om

a) domen erhållits genom svikligt förfarande, eller

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

2. En dom som erkänns i enlighet med punkt 1 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.

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 18*

### **Avtalsbestämmelsers ogiltighet**

Avtalsvillkor som fastställts före den händelse som orsakat en

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.

*Article 19*

**Other conventions on limitation of liability**

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

*Article 20*

**Nuclear damage**

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

(a) if the operator of a nuclear installation is liable for such damage under either the Paris Convention of 29 July 1960 on Third Party Liability in the Field of Nuclear Energy as amended by

passagerares död eller personskada eller förlust av eller skada på passagerarens resgodis 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 befodringsavtalet blir ogiltigt, utan detta förblir underkastat denna konvention.

*Artikel 19*

**Andra konventioner om ansvarsbegränsning**

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.

*Artikel 20*

**Atomskada**

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

a) om den som driver en kärnanläggning är ansvarig för skadan enligt Pariskonventionen av den 29 juli 1960 om skadeståndsansvar på atomenergins område i dess lydelse enligt tilläggsprotokollet

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) 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.

av den 28 januari 1964, eller Wienkonventionen av den 21 maj 1963 om ansvarighet för atomskada, eller enligt ändringar eller protokoll till dessa som har trätt i kraft, eller

b) om den driftansvarige för en kärnanläggning är ansvarig för skadan enligt nationell lagstiftning om ansvarighet för atomskada som i alla hänseenden är lika förmånlig för den skadelidande som Paris eller Wienkonventionen, eller enligt ändringar eller protokoll till dessa som har trätt i kraft.

#### *Artikel 21*

### **Kommersiell befordran som utförs av offentlig myndighet**

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

#### *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.

**Final clauses of the Convention****Konventionens slutbestämmelser**

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 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 fördragslutande stater i denna konvention avser fördragslutande stater i protokollet.

*FINAL CLAUSES**SLUTBESTÄMMELSER*

[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.]

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

## ARTICLE 17

## Artikel 17

**Signature, ratification, acceptance, approval and accession****Undertecknande, ratifikation, godtagande, godkännande och anslutning**

1. his 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.

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

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

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

(a) signature without reservation as to ratification, acceptance or approval; or

a) undertecknande utan förbehåll för ratifikation, godtagande eller godkännande, eller

(b) signature subject to ratification, acceptance or approval followed by ratification, acceptance or approval; or

b) undertecknande med förbehåll för ratifikation, godtagande eller godkännande följt av ratifikation, godtagande eller godkännande, eller

(c) accession.

c) anslutning.

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

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

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.

#### *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

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, ska 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 traktater säga upp dem:

a) Atenkonventionen om befordran till sjöss av passagerare och deras resgoods, upprättad i Aten den 13 december 1974.

b) Protokoll till Atenkonventionen om befordran till sjöss av passagerare och deras resgoods, upprättat i London den 19 november 1976 och

c) Protokoll till Atenkonventionen om befordran till sjöss av passagerare och deras resgoods, upprättat i London 29 mars 1990,

med verkan från den dag då protokollet träder i kraft för partens vidkommande i enlighet med artikel 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 ska omfatta alla dess territoriella enheter eller bara en

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

eller några av dem, och får när som helst ändra detta genom en ny förklaring.

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

3. När det gäller fördragslutande stater som har avgivit en sådan förklaring ska

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; och

c) hänvisningar till domstolar och till domar som ska erkännas i de fördragslutande staterna tolkas som hänvisningar till domstolar respektive domar som ska 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

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 shall be made

integration som är part i detta protokoll ska 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, till exempel vid tillämpning av artiklarna 20 och 23, ska 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 ska vid dess undertecknande, ratifikation, godtagande, godkännande eller anslutning avge en förklaring till generalsekreteraren 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 ska omedelbart underrätta generalsekreteraren när behörighetsfördelningen enligt förklaringen ändras, även när ytterligare behörighet överförs. Generalsekreteraren ska tillhandahålla sådana förklaringar i enlighet

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

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 ska 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 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 ska 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 staten.

2. Uppsägningen sker genom deponering av ett instrument om



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.

#### *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, para-

uppsägning hos general-sekreteraren.

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.

#### *Artikel 22*

### **Översyn och ändringar**

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

2. Organisationen ska 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

graph 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 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

lydelse enligt detta protokoll, genom generalsekreterarens försorg sändas till alla medlemmar i organisationen och till alla fördragsslutande stater.

3. Ett förslag till ändring som sänts enligt ovan ska läggas fram för organisationens juridiska kommitté (nedan kallad *juridiska kommittén*) för övervägande, vilket får äga rum tidigast sex månader efter översändandet.

4. Alla fördragsslutande stater i konventionen i dess lydelse enligt detta protokoll har rätt att delta i juridiska kommitténs förhandlingar för övervägande och antagande av ändringar, oavsett om de är medlemmar i organisationen eller inte.

5. Ändringar antas med två tredjedels majoritet av de fördragsslutande stater i konventionen i dess lydelse enligt detta protokoll som är närvarande och som röstar i juridiska kommittén, med den ökning i antalet som föranleds av punkt 4, dock under förutsättning att minst hälften av de fördragsslutande staterna i konventionen i dess lydelse enligt detta protokoll är närvarande vid röstnings-tillfället.

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

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. 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

en tidigare ändring med stöd av denna artikel har trätt i kraft.

b) Ingen gräns får höjas så att beloppet kommer att överstiga den gräns som fastställts i konventionen i dess lydelse enligt detta protokoll, ökat med sex procent per år, inklusive den procentuella höjningen från föregående år, räknat från den dag protokollet öppnades för undertecknande.

c) Ingen gräns får höjas så att den med tre gånger överstiger den gräns som fastställts i konventionen i dess lydelse enligt detta protokoll.

8. En ändring som har antagits i enlighet med punkt 5 ska av organisationen delges samtliga fördragsslutande stater. Ändringen ska anses godtagen när 18 månader har förflutit från underrättelsen, om inte inom den tidsperioden minst en fjärdedel av de stater som var fördragsslutande stater då ändringen antogs har underrättat generalsekreteraren om att de inte godtar ändringen, som då förkastas och inte får någon verkan.

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

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

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 this Protocol, together with the date on which

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*

**Deponering**

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

2. Generalsekreteraren ska

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 under rättelse 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

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.

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 ska 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.

**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)

**SÖ 2015:22**

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.

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

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

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

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

Säkerhetens art: .....

Säkerhetens giltighetstid: .....

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

Namn: .....

Adress: .....

.....

Certifikatet gäller t.o.m. ....

Utfärdat eller bemyndigat av regeringen i .....

.....

(statens fullständiga namn)

ELLER

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

Detta certifikat är utfärdat enligt bemyndigande av regeringen i .....

.....

(statens fullständiga namn) av .....



(institutionens eller organisationens namn)

**SÖ 2015:22**

Utfärdat i ..... den .....  
(ort) (datum)

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

#### Anvisningar

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

