

**EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUS (EY) N:o 392/2009,
annettu 23 päivänä huhtikuuta 2009,
merten matkustajaliikenteen harjoittajan vastuusta onnettomuustapauksessa
(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)**

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, jotka

ottavat huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen ja erityisesti sen 80 artiklan 2 kohdan,

ottavat huomioon komission ehdotuksen,

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon ⁽¹⁾,

ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon ⁽²⁾,

noudattavat perustamissopimuksen 251 artiklassa määrättyä menettelyä ⁽³⁾ ja ottavat huomioon sovittelukomitean 3 päivänä helmikuuta 2009 hyväksymän tekstin,

sekä katsoo seuraavaa:

(1) Yhteisen liikennepolitiikan puitteissa on tarpeen toteuttaa lisätoimenpiteitä turvallisuuden parantamiseksi meriliikenteessä. Näihin toimenpiteisiin olisi kuuluttava matkustajille aiheutuviin vahinkoihin sovellettavat vastuusäännöt, sillä on tärkeää taata asianmukainen korvaustaso merionnettomuuksissa osallisina oleville matkustajille.

(2) Matkustajien ja matkatavaroiden kuljettamisesta meritse vuonna 1974 tehdyn Ateenan yleissopimuksen vuoden 2002 pöytäkirja hyväksyttiin 1 päivänä marraskuuta 2002 Kansainvälisessä merenkulkujärjestössä (IMO). Yhteisö ja sen jäsenvaltiot ovat parhaillaan päättämässä tähän pöytäkirjaan liittymisestä tai sen ratifioimisesta. Joka tapauksessa siihen tällä asetuksella otettuja säännöksiä olisi sovellettava yhteisössä viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2012.

⁽¹⁾ EUVL C 318, 23.12.2006, s. 195.

⁽²⁾ EUVL C 229, 22.9.2006, s. 38.

⁽³⁾ Euroopan parlamentin lausunto, annettu 25. huhtikuuta 2007 (EUVL C 74 E, 20.3.2008, s. 562), neuvoston yhteinen kanta, vahvistettu 6. kesäkuuta 2008 (EUVL C 190 E, 29.7.2008, s. 17) ja Euroopan parlamentin kanta, vahvistettu 24. syyskuuta 2008 (ei vielä julkaistu virallisessa lehdessä); neuvoston päätös, tehty 26. helmikuuta 2009, ja Euroopan parlamentin lainsäädäntöpäätöslauselma, annettu 11. maaliskuuta 2009 (ei vielä julkaistu virallisessa lehdessä).

(3) Matkustajien ja matkatavaroiden kuljettamisesta meritse vuonna 1974 tehtyä Ateenan yleissopimusta, sellaisena kuin se on muutettuna vuoden 2002 pöytäkirjalla, jäljempänä 'Ateenan yleissopimus', sovelletaan ainoastaan kansainväliseen liikenteeseen. Meriliikenteen sisämarkkinoilla ei kuitenkaan enää eroteta toisistaan kansallista ja kansainvälistä liikennettä, ja sen vuoksi on tarkoituksenmukaista, että sekä kansainväliseen että kansalliseen liikenteeseen sovelletaan samantasoista ja -tyyppistä vastuuta yhteisössä.

(4) Ateenan yleissopimuksen mukaisissa vakuutusjärjestelyissä on otettava huomioon laivanomistajien ja vakuutuslaitosten taloudelliset mahdollisuudet. Laivanomistajien on pystyttävä hoitamaan vakuutusjärjestelynsä taloudellisesti hyväksyttävällä tavalla ja erityisesti pienten, kansallisia kuljetuspalveluita hoitavien varustamojen tapauksessa on otettava huomioon niiden toiminnan kausiluonteisuus. Tätä varten tämän asetuksen mukaisten vakuutusjärjestelyjen yhteydessä olisi otettava huomioon erilaiset alusluokat.

(5) Rahdinkuljettaja olisi velvoitettava suorittamaan ennakkomaksu matkustajan kuoleman tai henkilövahingon tapauksessa siten, että ennakkomaksu ei merkitse korvausvastuun tunnustamista.

(6) Matkustajille on annettava ennen matkaa tai, milloin se ei ole mahdollista, viimeistään lähtöhetkellä asianmukaiset tiedot heille kuuluvista oikeuksista.

(7) IMO:n oikeudellinen komitea hyväksyi 19 päivänä lokakuuta 2006 IMO:n varauman ja ohjeet Ateenan yleissopimuksen täytäntöönpanosta, jäljempänä 'IMO:n ohjeet', tiettyjen Ateenan yleissopimuksen piiriin kuuluvien kysymysten, kuten erityisesti terrorismiin liittyvien vahinkojen korvaamisen, ratkaisemiseksi. Niitä voidaan pitää erityisä sääntönä.

(8) Tämä asetus sisältää osan IMO:n ohjeista, ja sillä tehdään ne sitoviksi. Tätä varten erityisesti verbimuoto "olisi" IMO:n sääntöjen määräyksissä on ymmärrettävä muodossa "on".

(9) Ateenan yleissopimuksen (liite I) ja IMO:n ohjeiden (liite II) määräyksiä olisi tulkittava tarvittavin muutoksin yhteisön lainsäädännön puitteissa.

- (10) Tässä asetuksessa säädetty vastuujärjestelmä olisi asianmukaisen vaikutustenarvioinnin perusteella ulotettava vaihteittain koskemaan matkustaja-alusten turvallisuussäännöistä ja -määräyksistä 17 päivänä maaliskuuta 1998 annetun neuvoston direktiivin 98/18/EY⁽¹⁾ 4 artiklassa säädettyjä eri alusluokkia. Huomioon olisi otettava maksumiin kohdistuvat vaikutukset ja markkinoiden mahdollisuudet saada kohtuulliseen hintaan sen tasoista vakuutusturvaa, jota matkustajien oikeuksien laajentaminen ja joissakin tapauksissa liikenteen kausiluonteisuus edellyttävät.
- (11) Ateenan yleissopimuksen 17 ja 17 a artiklan soveltamisalaan kuuluvat asiat kuuluvat yhteisön yksinomaiseen toimivaltaan siltä osin, kuin mainitut artiklat vaikuttavat tuomioistuimen toimivallasta sekä tuomioiden tunnustamisesta ja täytäntöönpanosta siviili- ja kauppaoikeuden alalla 22 päivänä joulukuuta 2000 annetulla asetuksella (EY) N:o 44/2001⁽²⁾ vahvistettuihin sääntöihin. Tältä osin näistä kahdesta määräyksestä tulee osa yhteisön oikeusjärjestystä, kun yhteisö liittyy Ateenan yleissopimukseen.
- (12) Tässä asetuksessa ilmaisu 'tai on rekisteröity johonkin jäsenvaltioon' olisi tulkittava siten, että ilman miehistöä rahdattuna ("bareboat charter-out") rekisteröidyn aluksen lippuvaltion on oltava joko jäsenvaltio tai Ateenan yleissopimuksen sopimuspuoli. Jäsenvaltioiden ja komission olisi toteutettava tarvittavat toimenpiteet, jotta IMO laatii ilman miehistöä rahdattuna rekisteröintiä koskevat ohjeet.
- (13) Tätä asetusta sovellettaessa ilmaisulla 'liikunta-apuvälineet' ei pitäisi tarkoittaa Ateenan yleissopimuksen 8 artiklassa tarkoitettuja matkatavaraa eikä ajoneuvoja.
- (14) Tämän asetuksen täytäntöönpanemiseksi tarvittavista toimenpiteistä olisi päätettävä menettelystä komissiolle siirrettyä täytäntöönpanovaltaa käytettäessä 28 päivänä kesäkuuta 1999 tehdyn neuvoston päätöksen 1999/468/EY⁽³⁾ mukaisesti.
- (15) Komissiolle olisi erityisesti siirrettävä toimivalta muuttaa tätä asetusta kansainväliseen yleissopimukseen ja siihen liittyviin pöytäkirjoihin, säännöstöihin ja päätöslauselmiin myöhemmin tehtyjen muutosten sisällyttämiseksi siihen. Koska nämä toimenpiteet ovat laajakantoisia ja niiden tarkoituksena on muuttaa tämän asetuksen muita kuin keskeisiä osia, myös täydentämällä sitä uusilla muilla kuin keskeisillä osilla, ne on hyväksyttävä päätöksen 1999/468/EY 5 a artiklassa säädettyä valvonnan käsittävää sääntelymenettelyä noudattaen.
- (16) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EY) N:o 1406/2002⁽⁴⁾ perustetun Euroopan meriturvallisuusviraston (EMSA) olisi avustettava komissiota tässä asetuksessa säädettyjen sääntöjen toimivuutta koskevan seurantakertomuksen valmistelussa ja laadinnassa.
- (17) Kansallisilla viranomaisilla, etenkin satamaviranomaisilla, on perustavanlaatuinen ja ratkaiseva asema meriturvallisuuden erilaisten riskien tunnistamisessa ja hallinnassa.
- (18) Jäsenvaltiot ovat meriturvallisuudesta 9 päivänä lokakuuta 2008 antamassaan lausumassa määrätietoisesti sitoutuneet ilmaisemaan viimeistään 1 päivänä tammikuuta 2012 suostumuksensa siihen, että merioikeudellisia vaatimia koskevan vastuun rajoittamisesta vuonna 1976 tehty yleissopimus velvoittaa niitä sellaisena kuin se on muutettuna vuoden 1996 pöytäkirjalla. Jäsenvaltiot voivat käyttää mainitun yleissopimuksen 15 artiklan 3 a kohdassa olevaa vaihtoehtoa matkustajiin sovellettavan korvausvastuun rajaamisjärjestelmän säätämiseksi tämän asetuksen erityissäännöksillä.
- (19) Jäsenvaltiot eivät voi riittävällä tavalla saavuttaa tämän asetuksen tavoitetta, joka on merten rahdinkuljettajien ja matkustajien oikeuksiin onnettomuustapauksessa sovellettavien yhtenäisten sääntöjen vahvistaminen, vaan se voidaan toiminnan laajuuden ja vaikutusten vuoksi saavuttaa paremmin yhteisön tasolla, joten yhteisö voi toteuttaa toimenpiteitä perustamissopimuksen 5 artiklassa vahvistetun toissijaisuusperiaatteen mukaisesti. Mainitussa artiklassa vahvistetun suhteellisuusperiaatteen mukaisesti tässä asetuksessa ei ylitetä sitä, mikä on tämän tavoitteen saavuttamiseksi tarpeen,

ON ANTANUT TÄMÄN ASETUKSEN:

1 artikla

Kohde

1. Tässä asetuksessa vahvistetaan yhteisön järjestelmä, joka liittyy seuraavissa asiaankuuluvissa määräyksissä tarkoitettuun matkustajien kuljettamiseen meritse sovellettavaan korvausvastuuseen ja vakuutusuojaan:

- liitteessä I olevat matkustajien ja matkatavaroiden kuljettamisesta meritse vuonna 1974 tehdyn Ateenan yleissopimuksen, sellaisena kuin se on muutettuna vuoden 2002 pöytäkirjalla, jäljempänä 'Ateenan yleissopimus', määräykset, ja
- liitteessä II olevat IMO:n oikeudellisen komitean Ateenan yleissopimuksen täytäntöönpanosta 19 päivänä lokakuuta 2006 hyväksymien IMO:n varauman ja ohjeiden, jäljempänä 'IMO:n ohjeet', määräykset.

⁽¹⁾ EYVL L 144, 15.5.1998, s. 1.

⁽²⁾ EYVL L 12, 16.1.2001, s. 1.

⁽³⁾ EYVL L 184, 17.7.1999, s. 23.

⁽⁴⁾ EYVL L 208, 5.8.2002, s. 1.

2. Lisäksi tällä asetuksella ulotetaan kyseisten määräysten soveltamisala jäsenvaltion sisäiseen matkustajien kuljettamiseen meritse aluksilla, jotka kuuluvat A- ja B-luokkiin direktiivin 98/18/EY 4 artiklan mukaisesti, ja asetuksessa säädetään myös tiettyjä lisävaatimuksia.

3. Komissio esittää viimeistään 30 päivään kesäkuuta 2013 mennessä, mikäli tarkoituksenmukaista, lainsäädäntöehdotuksen muun muassa tämän asetuksen soveltamisalan ulottamiseksi koskemaan aluksia, jotka kuuluvat C- ja D-luokkiin direktiivin 98/18/EY 4 artiklan mukaisesti.

2 artikla

Soveltamisala

Tätä asetusta sovelletaan kaikkiin Ateenan yleissopimuksen 1 artiklan 9 kohdassa tarkoitettuihin kansainvälisiin kuljetuksiin sekä jäsenvaltion sisäisiin merikuljetuksiin aluksilla, jotka kuuluvat A- ja B-luokkiin direktiivin 98/18/EY 4 artiklan mukaisesti, jos:

- a) alus purjehtii jonkin jäsenvaltion lipun alla tai on rekisteröity johonkin jäsenvaltioon;
- b) kuljetussopimus on tehty jossakin jäsenvaltiossa; tai
- c) lähtö- tai määräpaikka on kuljetussopimuksen mukaan jossakin jäsenvaltiossa.

Jäsenvaltiot voivat soveltaa tätä asetusta kaikkiin merellä tapahtuviin kotimaanmatkoihin.

3 artikla

Korvausvastuu ja vakuutussuoja

1. Vastuuseen matkustajista, heidän matkatavarastaan ja ajoneuvoistaan sekä vakuutusta tai muuta rahavakuutta koskeviin sääntöihin sovelletaan tätä asetusta ja Ateenan yleissopimuksen 1 ja 1 a artiklaa, 2 artiklan 2 kohtaa, 3–16 artiklaa sekä 18, 20 ja 21 artiklaa, jotka ovat liitteessä I, sekä IMO:n ohjeiden määräyksiä, jotka ovat liitteessä II.

2. IMO:n ohjeet katsotaan sitoviksi sellaisina kuin ne ovat liitteessä II.

4 artikla

Korvaus liikunta-apuvälineistä tai muista erityisvälineistä

Rahdinkuljettajan vastuuseen liikuntarajoitteisen matkustajan käyttämien liikunta-apuvälineiden tai muiden erityisvälineiden menetyksestä tai vahingoittumisesta sovelletaan Ateenan yleissopimuksen 3 artiklan 3 kohtaa. Korvauksen on oltava välineiden jälleenhankinta-arvon tai tarvittaessa niiden korjauskustannusten suuruinen.

5 artikla

Korvausvastuun yleinen rajaaminen

1. Tämä asetus ei vaikuta sen kansallisen lainsäädännön mukaisiin rahdinkuljettajan tai alirahdinkuljettajan oikeuksiin tai velvoitteisiin, jolla pannaan täytäntöön merioikeudellisia vaateita koskevan vastuun rajoittamisesta vuonna 1976 tehty kansainvälinen yleissopimus, sellaisena kuin se on muutettuna vuoden 1996 pöytäkirjalla, mukaan lukien mainitun yleissopimuksen mahdolliset tulevat muutokset.

Jollei tällaista sovellettavaa kansallista lainsäädäntöä ole, rahdinkuljettajan tai alirahdinkuljettajan vastuu määräytyy pelkästään tämän asetuksen 3 artiklan mukaisesti.

2. IMO:n ohjeiden 2.2 kohdassa tarkoitettujen vaarojen aiheuttamaa matkustajan kuolemaa tai henkilövahinkoa koskevien korvausvaatimusten osalta rahdinkuljettaja ja alirahdinkuljettaja voivat rajoittaa vastuunsa tämän artiklan 1 kohdassa tarkoitettujen määräysten mukaisesti.

6 artikla

Ennakkomaksu

1. Silloin kun matkustajan kuolema tai henkilövahinko on aiheutunut merionnettomuudesta, rahdinkuljettajan, joka tosiasiallisesti suoritti kokonaan tai osittain kuljetuksen, kun merionnettomuus tapahtui, on suoritettava 15 päivän kuluessa korvaukseen oikeutetun henkilön yksilöimisestä ennakkomaksu, joka riittää kattamaan välittömät taloudelliset tarpeet ja joka on suhteessa kärsittyyn vahinkoon. Matkustajan kuolemantapauksessa kyseisen maksun on oltava vähintään 21 000 euroa.

Tätä säännöstä sovelletaan myös silloin, kun rahdinkuljettaja on sijoittautunut yhteisöön.

2. Ennakkomaksu ei merkitse korvausvastuun tunnustamista, ja se voidaan vähentää muista tämän asetuksen perusteella myöhemmin maksettavista määristä. Se ei ole palautettavissa, paitsi Ateenan yleissopimuksen 3 artiklan 1 kohdassa ja IMO:n ohjeiden lisäyksessä A tarkoitetuissa tapauksissa tai jos sen vastaanottaja ei ollut korvaukseen oikeutettu henkilö.

7 artikla

Tiedottaminen matkustajille

Rahdinkuljettajan tai alirahdinkuljettajan on varmistettava, että matkustajille annetaan asianmukaista ja ymmärrettävää tietoa heille tämän asetuksen nojalla kuuluvista oikeuksista, tämän kuitenkaan rajoittamatta matkapaketeista, pakettilomista ja pakettikiertomatkoista 13 päivänä kesäkuuta 1990 annetun neuvoston direktiivin 90/314/ETY⁽¹⁾ mukaisia matkanjärjestäjän velvollisuuksia.

⁽¹⁾ EYVL L 158, 23.6.1990, s. 59.

Jos kuljetussopimus on tehty jäsenvaltiossa, nämä tiedot on annettava kaikissa myyntipisteissä ja myös puhelimitse tai internetin kautta tapahtuvassa myynnissä. Jos lähtöpaikka on jäsenvaltiossa, nämä tiedot on annettava ennen lähtöä. Kaikissa muissa tapauksissa ne on annettava viimeistään lähtöhetkellä. Jos joko rahdinkuljettaja tai alirahdinkuljettaja on antanut tämän artiklan mukaiset tiedot, toisella niistä ei ole velvollisuutta antaa niitä. Tiedot on annettava tarkoituksenmukaisimmassa muodossa.

Tässä artiklassa tarkoitettujen tiedonantovaatimuksen täyttämiseksi rahdinkuljettajan tai alirahdinkuljettajan on annettava matkustajille vähintään ne tiedot, jotka sisältyvät komission laatimaan ja julkistettuun yhteenvedoon tämän asetuksen säännöksistä.

8 artikla

Kertomus

Komissio laatii viimeistään kolmen vuoden kuluessa tämän asetuksen soveltamisen alkamispäivästä tämän asetuksen soveltamista koskevan kertomuksen, jossa otetaan huomioon muun muassa taloudellinen kehitys ja kehitys kansainvälisillä foorumeilla.

Kertomuksen yhteydessä voidaan antaa ehdotus tämän asetuksen muuttamiseksi tai ehdotus esitykseksi, jonka yhteisö tekee asianmukaisilla kansainvälisillä foorumeilla.

9 artikla

Muutokset

1. Toimenpiteet, joiden tarkoituksena on muuttaa tämän asetuksen muita kuin keskeisiä osia ja jotka koskevat muutosten sisällyttämistä Ateenan yleissopimuksen 3 artiklan 1 kohdassa, 4 a artiklan 1 kohdassa, 7 artiklan 1 kohdassa ja 8 artiklassa määriteltyihin vastuunrajoihin Ateenan yleissopimuksen 23 artiklan nojalla tehtävien päätösten huomioon ottamiseksi ja jotka vastaavat tämän asetuksen liitteen I päivityksiä, hyväksytään tämän asetuksen 10 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua valvonnan käsittävää sääntelymenettelyä noudattaen.

Ottaen huomioon maksuihin kohdistuvat vaikutukset ja mahdollisuudet saada kohtuulliseen hintaan sen tasoista vakuutus-turvaa, jota matkustajien oikeuksien laajentaminen ja joissakin tapauksissa liikenteen kausiluonteisuus edellyttävät, komissio päättää viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2016 asianmukaisen vaikutustenarvioinnin perusteella toimenpiteestä, joka koskee liitteessä I säädettyjä rajoja niiden alusten osalta, jotka kuuluvat B-luokkaan direktiivin 98/18/EY 4 artiklan mukaisesti. Tämä toimenpide, jonka tarkoituksena on muuttaa tämän asetuksen

muita kuin keskeisiä osia, hyväksytään tämän asetuksen 10 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua valvonnan sisältävää sääntelymenettelyä noudattaen.

2. Toimenpiteet, joiden tarkoituksena on muuttaa tämän asetuksen muita kuin keskeisiä osia ja jotka koskevat muutosten sisällyttämistä liitteessä II oleviin IMO:n ohjeiden määräyksiin, hyväksytään 10 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua valvonnan käsittävää sääntelymenettelyä noudattaen.

10 artikla

Komiteamenettely

1. Komissiota avustaa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EY) N:o 2099/2002⁽¹⁾ perustettu meriturvallisuutta ja alusten aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemistä käsittelevä komitea (COSS-komitea).

2. Jos tähän kohtaan viitataan, sovelletaan päätöksen 1999/468/EY 5 a artiklan 1–4 kohtaa ja 7 artiklaa ottaen huomioon mainitun päätöksen 8 artiklan säännökset.

11 artikla

Siirtymäsäännökset

1. Yksittäisen jäsenvaltion sisällä direktiivin 98/18/EY 4 artiklan mukaisesti A-luokkaan kuuluvilla aluksilla suoritettavien merikuljetusten osalta jäsenvaltiot voivat valita, että asetuksen soveltamista lykätään siihen asti, kun on kulunut neljä vuotta tämän asetuksen soveltamisen alkamispäivästä.

2. Yksittäisen jäsenvaltion sisällä direktiivin 98/18/EY 4 artiklan mukaisesti A-luokkaan kuuluvilla aluksilla suoritettavien merikuljetusten osalta jäsenvaltiot voivat valita, että asetuksen soveltamista lykätään 31 päivään joulukuuta 2018 saakka.

12 artikla

Voimaantulo

Tämä asetus tulee voimaan sitä päivää seuraavana päivänä, jona se julkaistaan *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

Sitä sovelletaan päivästä, jona Ateenan yleissopimus tulee voimaan yhteisön osalta, ja joka tapauksessa viimeistään 31 päivästä joulukuuta 2012 alkaen.

⁽¹⁾ EYVL L 324, 29.11.2002, s. 1.

Tämä asetus on kaikilta osiltaan velvoittava, ja sitä sovelletaan sellaisenaan kaikissa jäsenvaltioissa.

Tehty Strasbourgissa 23 päivänä huhtikuuta 2009.

Euroopan parlamentin puolesta

Puhemies

H.-G. PÖTTERING

Neuvoston puolesta

Puheenjohtaja

P. NEČAS

LIITE I

TÄMÄN ASETUKSEN SOVELTAMISEN KANNALTA MERKITYKSELLISET, MATKUSTAJIEN JA MATKATAVAROIDEN KULJETTAMISESTA MERITSE TEHDYN ATEENAN YLEISSOPIMUKSEN MÄÄRÄYKSET

(Matkustajien ja matkatavaroiden kuljettamisesta meritse vuonna 1974 tehdyn Ateenan yleissopimuksen ja siihen vuonna 2002 tehdyn pöytäkirjan konsolidoitu teksti)

1 artikla

Määritelmät

Tässä yleissopimuksessa:

- 1) a) 'rahdinkuljettajalla' tarkoitetaan henkilöä, joka tekee kuljetussopimuksen tai jonka puolesta se tehdään, riippumatta siitä, suorittaako kuljetuksen tosiasiallisesti kyseinen henkilö vai alirahdinkuljettaja;
 - b) 'alirahdinkuljettajalla' tarkoitetaan henkilöä (muuta kuin rahdinkuljettajaa), joka aluksen omistajan, rahdinantajan tai laivanisännän ominaisuudessa tosiasiallisesti suorittaa kuljetuksen kokonaan tai osittain; ja
 - c) 'rahdinkuljettajalla, joka tosiasiallisesti suorittaa kuljetuksen kokonaan tai osittain' tarkoitetaan alirahdinkuljettajaa tai, siltä osin kuin rahdinkuljettaja tosiasiallisesti suorittaa kuljetuksen, rahdinkuljettajaa;
- 2) 'kuljetussopimuksella' tarkoitetaan rahdinkuljettajan tekemää tai hänen puolestaan tehtyä sopimusta, joka koskee matkustajan tai tapauksen mukaan matkustajan ja hänen matkatavaransa kuljettamista meritse;
 - 3) 'aluksella' tarkoitetaan ainoastaan merialuksia, lukuun ottamatta ilmatyynyaluksia;
 - 4) 'matkustajalla' tarkoitetaan ketä tahansa aluksessa kuljetettavaa henkilöä,
 - a) joka kuljetetaan kuljetussopimuksen nojalla tai
 - b) joka rahdinkuljettajan suostumuksella saattaa aluksessa ajoneuvoa tai eläviä eläimiä, joista tehty tavarankuljetussopimus ei kuulu tämän yleissopimuksen soveltamisalaan;
 - 5) 'matkatavaralla' tarkoitetaan kuljetussopimuksen mukaisesti kuljetettavaa tavaraa tai ajoneuvoa, poislukien:
 - a) rahtausopimuksen, konossementin tai muun ensisijaisesti tavarankuljetusta koskevan sopimuksen mukaisesti kuljetettavat tavara ja ajoneuvot ja
 - b) elävät eläimet;
 - 6) 'käsimatkatavaralla' tarkoitetaan matkatavaraa, joka matkustajalla on hytissään tai joka on muulla tavoin hänen hallussaan, huostassaan tai valvonnassaan. Muita kuin tämän artiklan 8 kohtaa ja 8 artiklaa sovellettaessa käsi-matkatavaraan kuuluu matkatavara, joka matkustajalla on ajoneuvonsa sisällä tai päällä;
 - 7) 'matkatavaran menetyksellä tai vahingoittumisella' sisältää myös rahallisen menetyksen, joka johtuu siitä, että matkatavaraa ei ole toimitettu takaisin matkustajalle kohtuullisen ajan kuluessa sen aluksen saapumisesta, jossa matkatavara kuljetettiin tai jossa se olisi pitänyt kuljettaa, mutta ei sisällä työtaistelusta johtuvia viiveitä;
 - 8) 'kuljetus' käsittää seuraavat ajanjaksot:
 - a) matkustajan ja hänen käsimatkatavaransa osalta ajanjakson, jonka aikana matkustaja ja/tai hänen käsimatkatavaransa ovat aluksessa tai menossa alukseen tai maihin, ja ajanjakson, jonka aikana matkustajaa ja hänen käsimatkatavaraansa kuljetetaan vesitse maista alukseen tai päinvastoin, jos kyseisen kuljetuksen hinta sisältyy matkan hintaan tai jos rahdinkuljettaja on antanut tähän apukuljetukseen käytettävän aluksen matkustajan käyttöön. Matkustajan osalta kuljetus ei kuitenkaan käsitä ajanjaksoa, jonka aikana hän on satamaterminaalissa tai asemarakennuksessa tai satamalaiturilla taikka muussa satamarakenteessa tai -rakenteella;

- b) käsimatkatavaran osalta myös ajanjakson, jonka aikana matkustaja on satamaterminalissa tai asemarakennuksessa tai satamalaiturilla tai muussa satamarakenteessa tai -rakenteella, jos rahdinkuljettaja tai hänen avustajansa tai asiamiehensä on ottanut huostaansa kyseisen matkatavaran eikä sitä ole toimitettu takaisin matkustajalle;
- c) muun matkatavaran osalta, joka ei ole käsimatkatavaraa, ajanjakson, joka alkaa, kun rahdinkuljettaja tai hänen palveluksessaan oleva henkilö tai asiamiehensä ottaa sen huostaansa maissa tai aluksessa, ja päättyy, kun rahdinkuljettaja tai hänen palveluksessaan oleva henkilö tai asiamiehensä toimittaa sen takaisin matkustajalle;
- 9) 'kansainvälisellä kuljetuksella' tarkoitetaan kuljetusta, jossa lähtö- ja määräpaikka sijaitsevat kuljetussopimuksen mukaan kahdessa eri valtiossa taikka, jos kuljetussopimuksen tai vahvistetun matkasuunnitelman mukaan matkalla poiketaan toisen valtion satamaan, samassa valtiossa;
- 10) 'järjestöllä' tarkoitetaan Kansainvälistä merenkulkujärjestöä;
- 11) 'pääsihteerillä' tarkoitetaan järjestön pääsihteeriä.

1 a artikla

Liite

Tämän yleissopimuksen liite on tämän yleissopimuksen erottamaton osa.

2 artikla

Soveltaminen

1. [...] (*)
2. Tämän artiklan 1 kohdasta riippumatta tätä yleissopimusta ei sovelleta, kun kuljetukseen sovelletaan matkustajien tai matkatavaran kuljetusta muissa liikennemuodoissa koskevan muun kansainvälisen yleissopimuksen nojalla siviilioikeudellista vastuuta kyseisen muun yleissopimuksen määräysten nojalla, siltä osin kuin kyseisten määräysten soveltaminen merikuljetuksiin on pakollista.

3 artikla

Rahdinkuljettajan vastuu

1. Rahdinkuljettajan vastuu merionnettomuuden aiheuttaman matkustajan kuoleman tai henkilövahingon aiheuttamasta menetyksestä on enintään 250 000 laskentayksikköä matkustajaa kohti kussakin erillisessä tapauksessa, jollei rahdinkuljettaja osoita, että tapahtuma:

- a) on aiheutunut sotaan, vihollisuuteen, sisällissotaan tai kapinaan liittyneestä teosta tai poikkeuksellisesta, väistämättömästä ja ylivoimaisesta luonnonilmiöstä; tai
- b) on kokonaan aiheutunut kolmannen osapuolen teosta tai laiminlyönnistä, jonka tarkoituksena on ollut tapahtuman aiheuttaminen.

Jos ja siltä osin kuin menetys ylittää edellä mainitun enimmäismäärän, rahdinkuljettaja vastaa menetyksestä enemmän, jollei rahdinkuljettaja osoita, ettei menetyksen aiheuttanut tapahtuma johtunut rahdinkuljettajan tuottamuksesta tai laiminlyönnistä.

2. Jos matkustajan kuolema tai henkilövahinko ei johdu merionnettomuudesta, rahdinkuljettaja vastaa kyseisen kuolemantapauksen tai henkilövahingon seurauksena kärsitystä menetyksestä, jos menetyksen aiheuttanut tapahtuma johtui rahdinkuljettajan tuottamuksesta tai laiminlyönnistä. Tuottamusta tai laiminlyöntiä koskeva todistustaakka on kantajalla.

3. Rahdinkuljettaja vastaa käsimatkatavaran menetyksen tai vahingoittumisen seurauksena kärsitystä menetyksestä, jos menetyksen aiheuttanut tapahtuma johtui rahdinkuljettajan tuottamuksesta tai laiminlyönnistä. Rahdinkuljettajan tuottamuksen tai laiminlyönnin oletetaan tapahtuneen, jos menetyksen on aiheuttanut merionnettomuus.

4. Rahdinkuljettaja vastaa muun matkatavaran kuin käsimatkatavaran menetyksen tai vahingoittumisen seurauksena kärsitystä menetyksestä, jollei rahdinkuljettaja osoita, ettei menetyksen aiheuttanut tapahtuma johtunut rahdinkuljettajan tuottamuksesta tai laiminlyönnistä.

5. Tässä artiklassa:

- a) 'merionnettomuudella' tarkoitetaan aluksen haaksirikkoa, kaatumista, yhteentörmäystä tai karilleajoa, aluksessa tapahtuvaa räjähdystä tai tulipaloa taikka aluksessa olevaa vikaa;
- b) 'rahdinkuljettajan tuottamus tai laiminlyönti' käsittää rahdinkuljettajan palveluksessa olevien henkilöiden tuottamukset tai laiminlyönnit työtehtävien puitteissa;

(*) Ei esitetä tässä.

c) 'aluksessa olevalla vialla' tarkoitetaan mitä tahansa toimintahäiriötä, epäkuntoisuutta tai sovellettavien turvallisuusmääräysten laiminlyöntiä missä tahansa aluksen tai sen laitteiden osassa, kun sitä käytetään matkustajien pelastautumiseen, evakointiin, alukseen nousuun ja aluksesta poistumiseen tai kun sitä käytetään aluksen käyttövoimaan, ohjaamiseen, turvalliseen navigointiin, kiinnitykseen, ankkurointiin, kiinnitys- tai ankkuripaikkaan saapumiseen tai sieltä lähtemiseen taikka vuodon jälkeiseen vaurioiden valvontaan tai kun sitä käytetään hengenpelastuslaitteiden käyttöönottoon;

d) 'menetykset' ei käsitä rankaisuksi tuomittavia tai varoittavia vahingonkorvauksia.

6. Rahdinkuljettajan tämän artiklan mukainen vastuu rajoittuu ainoastaan menetykseen, joka johtuu kuljetuksen aikana sattuneesta tapahtumasta. Todistustaakka siitä, että menetyksen aiheuttanut tapahtuma sattui kuljetuksen aikana, sekä menetyksen laajuudesta on kantajalla.

7. Tämän yleissopimuksen määräykset eivät rajoita rahdinkuljettajan takautumisoikeutta kolmatta osapuolta kohtaan eivätkä vastaamista vedoten vahinkoa kärsineen myötävaikutukseen tämän yleissopimuksen 6 artiklan nojalla. Tämän artiklan määräykset eivät rajoita tämän yleissopimuksen 7 ja 8 artiklan mukaista rajoitusoikeutta.

8. Osapuolen tuottamasta tai laiminlyöntiä koskevat oletukset tai todistustaakan asettaminen osapuolelle eivät estä ottamasta huomioon todisteita kyseisen osapuolen eduksi.

4 artikla

Alirahdinkuljettaja

1. Jos kuljetus on annettu kokonaan tai osittain alirahdinkuljettajan suoritettavaksi, rahdinkuljettaja vastaa kuitenkin koko kuljetuksesta tämän yleissopimuksen määräysten mukaisesti. Lisäksi alirahdinkuljettajaan sovelletaan tämän yleissopimuksen määräyksiä hänen suorittamansa kuljetuksen osalta.

2. Alirahdinkuljettajan suorittaman kuljetuksen osalta rahdinkuljettaja vastaa alirahdinkuljettajan ja hänen palvelukseensa olevien henkilöiden ja asiamiesten työtehtäviensä puitteissa tekemistä teoista ja laiminlyönneistä.

3. Erityinen sopimus, jonka perusteella rahdinkuljettaja ottaa itselleen velvollisuuksia, joita ei aseteta tässä yleissopimuksessa, tai tämän yleissopimuksen antamista oikeuksista luopuminen vaikuttaa alirahdinkuljettajaan vain, jos hän on siihen nimenomaisesti ja kirjallisesti suostunut.

4. Jos ja siltä osin kuin sekä rahdinkuljettaja että alirahdinkuljettaja ovat vastuussa, he ovat yhteisvastuullisia.

5. Tämän artiklan määräykset eivät vaikuta takautumisoikeuteen rahdinkuljettajan ja alirahdinkuljettajan välillä.

4 a artikla

Pakollinen vakuutus

1. Kun matkustajia kuljetetaan sopimusvaltiossa rekisteröidyssä aluksessa, jolla on lupa kuljettaa yli kaksitoista matkustajaa, ja tätä yleissopimusta sovelletaan, jokaisella rahdinkuljettajalla, joka tosiasiallisesti suorittaa kuljetuksen kokonaan tai osittain, on oltava vakuutus tai muu rahavakuus, esimerkiksi pankin tai vastaavan rahoituslaitoksen takaus, joka kattaa tähän yleissopimukseen perustuvan korvausvastuun matkustajien kuoleman ja henkilövahingon varalta. Pakollisen vakuutuksen tai muun rahavakuuden on oltava vähintään 250 000 laskentayksikköä matkustajaa kohti kussakin erillisessä tapauksessa.

2. Jokaiselle alukselle on myönnettävä todistus, jolla osoitetaan, että vakuutus tai muu rahavakuus on voimassa tämän yleissopimuksen määräysten mukaisesti, sen jälkeen, kun sopimusvaltion toimivaltainen viranomainen on todennut, että 1 kohdan vaatimukset on täytetty. Sopimusvaltiossa rekisteröidylle alukselle tällaisen todistuksen myöntää tai vahvistaa rekisteröintivaltion toimivaltainen viranomainen. Alukselle, jota ei ole rekisteröity missään sopimusvaltiossa, todistuksen voi myöntää tai vahvistaa minkä tahansa sopimusvaltion toimivaltainen viranomainen. Todistuksen on oltava tämän yleissopimuksen liitteessä olevan mallin mukainen, ja siinä on oltava seuraavat tiedot:

a) aluksen nimi, numero- tai kirjaintunnus ja rekisteröintisatama;

- b) rahdinkuljettajan, joka tosiasiallisesti suorittaa kuljetuksen kokonaan tai osittain, nimi ja päätoimipaikka;
- c) aluksen IMO-tunnistenumero;
- d) vakuuden tyyppi ja kesto;
- e) vakuutusenantajan tai muun rahavakuuden antajan nimi ja päätoimipaikka sekä tarvittaessa se toimipaikka, jossa vakuutus tai muu rahavakuus annetaan; ja
- f) todistuksen voimassaoloaika, joka ei saa ylittää vakuutuksen tai muun rahavakuuden voimassaoloaikaa.
3. a) Sopimusvaltio voi valtuuttaa tunnustamansa laitoksen tai elimen myöntämään todistuksen. Kyseisen laitoksen tai elimen on ilmoitettava tälle sopimusvaltiolle kunkin todistuksen antamisesta. Sopimusvaltio takaa kaikissa tapauksissa täysin näin myönnetyn todistuksen täydellisuuden ja oikeellisuuden ja sitoutuu varmistamaan tämän velvoitteen täyttämisen edellyttämät järjestelyt.
- b) Sopimusvaltion on ilmoitettava pääsihteerille:
- i) tunnustamalleen laitokselle tai elimelle siirrettyyn toimivaltaan liittyvistä erityisistä velvoitteista ja ehdoista;
- ii) tällaisen toimivallan peruuttamisesta; ja
- iii) päivä, jona toimivallan siirtäminen tai peruuttaminen tulee voimaan.
- Toimivallan siirtäminen tulee voimaan aikaisintaan kolme kuukautta sen jälkeen, kun asiaa koskeva ilmoitus on annettu pääsihteerille.
- c) Laitos tai elin, joka on tämän kohdan mukaisesti valtuutettu myöntämään todistuksia, on valtuutettava myös peruuttamaan todistukset, jos niiden myöntämisehdot eivät täyty. Laitoksen tai elimen on kaikissa tapauksissa ilmoitettava todistuksen peruuttamisesta valtiolle, jonka puolesta todistus on myönnetty.
4. Todistus on kirjoitettava sen myöntävän valtion virallisella kielellä tai virallisilla kielillä. Jos käytettävä kieli ei ole englanti, ranska tai espanja, tekstiin on liitettävä käännös jollekin näistä kielistä, ja valtion niin päättäessä valtion virallinen kieli voidaan jättää pois.
5. Todistusta on säilytettävä aluksessa, ja sen jäljennös on talletettava aluksen rekisteröineen viranomaisen huostaan tai, jos alusta ei ole rekisteröity sopimusvaltiossa, sen valtion viranomaisen huostaan, joka myöntää tai varmentaa todistuksen.
6. Vakuutus tai muu rahavakuus ei täytä tämän artiklan vaatimuksia, jos sen voimassaolo voi muista syistä kuin todistuksessa määritetyn vakuutuksen tai vakuuden voimassaoloajan päättymisen vuoksi päättyä ennen kuin kolme kuukautta on kulunut siitä päivästä, jona sen päättymisestä ilmoitetaan 5 kohdassa tarkoitetuille viranomaisille, ellei todistusta ole toimitettu kyseisille viranomaisille tai ellei uutta todistusta ole myönnetty kyseisen ajanjakson kuluessa. Edellä olevia määräyksiä sovelletaan myös sellaiseen vakuutuksen tai muun rahavakuuden muutokseen, jonka seurauksena tämän artiklan vaatimukset eivät enää täyty.
7. Aluksen rekisteröintivaltio päättää todistuksen myöntämisen ja voimassaolon ehdoista, ottaen huomioon tämän artiklan määräykset.
8. Tämän yleissopimuksen määräysten ei katsota estävän sopimusvaltiota käyttämästä muilta valtioilta tai järjestöiltä tai muilta kansainvälisiltä järjestöiltä tämän yleissopimuksen soveltamista varten saatuja tietoja, jotka koskevat vakuutuksen tai muun rahavakuuden antajien taloudellista asemaa. Tällaisessa tapauksessa sopimusvaltio, joka käyttää kyseisiä tietoja, ei vapaudu vastuusta, joka sillä on todistuksen myöntävänä valtiona.

9. Sopimusvaltiot hyväksyvät toisen sopimusvaltion viranomaisten myöntämät tai varmentamat todistukset tämän yleissopimuksen soveltamistarkoituksessa ja katsovat ne yhtä päteviksi kuin niiden itsensä myöntämät tai varmentamat todistukset, vaikka ne olisi myönnetty tai varmennettu alusten osalta, joita ei ole rekisteröity sopimusvaltiossa. Sopimusvaltio voi milloin tahansa pyytää neuvotteluja todistuksen myöntävän tai varmentavan valtion kanssa, jos se uskoo, että vakuutustodistuksessa mainittu vakuutusenantaja tai takuun antaja ei pysty taloudellisesti täyttämään tämän yleissopimuksen velvoitteita.

10. Korvausvaatimukset, jotka vakuutus tai muu rahavakuus tämän artiklan nojalla kattaa, voidaan esittää suoraan vakuutusenantajalle tai muulle henkilölle, joka on antanut rahavakuuden. Tällöin vakuutusenantajan tai muun rahavakuuden antaneen henkilön vastuu rajoittuu 1 kohdassa vahvistettuun määrään, vaikka rahdinkuljettajalla tai alirahdinkuljettajalla ei olisi oikeutta vastuun rajoittamiseen. Vastaaja voi myös vedota niihin seikkoihin, joihin 1 kohdassa tarkoitettu rahdinkuljettaja olisi voinut vedota tämän yleissopimuksen mukaisesti (ei kuitenkaan konkurssiin tai toiminnan lopettamiseen). Lisäksi vastaaja voi vedota siihen, että vahinko on johtunut vakuutetun tahallisesta teosta, mutta vastaaja ei voi vedota muihin sellaisiin seikkoihin, joihin hän olisi voinut vedota vakuutetun häntä vastaan aloittamassa oikeudenkäynnissä. Vastaajalla on kaikissa tapauksissa oikeus vaatia rahdinkuljettajan ja alirahdinkuljettajan osallistumista oikeudenkäyntiin.

11. Kaikki 1 kohdan mukaisen vakuutuksen tai muun rahavakuuden takaamat summat ovat käytettävissä yksinomaan tähän yleissopimukseen perustuvien korvausvaatimusten täyttämiseen, ja kyseisistä summista suoritettavat maksut vapauttavat tähän yleissopimukseen perustuvasta korvausvastuusta suoritettujen maksujen määrään.

12. Sopimusvaltio ei saa sallia sen lipun alla purjehtivan ja tämän artiklan soveltamisalaan kuuluvan aluksen liikennöintiä, ellei sille ole myönnetty 2 tai 15 kohdan mukaista todistusta.

13. Jollei tämän artiklan määräyksistä muuta johdu, kunkin sopimusvaltion on kansallisen lainsäädäntönsä nojalla varmistettava, että vakuutus tai muu rahavakuus on voimassa 1 kohdassa määriteltyyn määrään sellaisten alusten osalta, joilla on lupa kuljettaa yli kaksitoista matkustajaa ja jotka saapuvat sen alueella olevaan satamaan tai lähtevät sieltä, riippumatta siitä, missä alukset on rekisteröity, ja siltä osin kuin tätä yleissopimusta sovelletaan.

14. Sen estämättä, mitä tämän artiklan 5 kohdassa määrätään, sopimusvaltio voi ilmoittaa pääsihteerille, että 13 kohtaa sovellettaessa aluksilta ei vaadita 2 kohdan edellyttämän todistuksen säilyttämistä aluksessa eikä sen esittämistä aluksen tullessa sen alueella sijaitsevaan satamaan tai lähtiessä sieltä, jos todistuksen myöntävä sopimusvaltio on ilmoittanut pääsihteerille pitävänsä yllä todistuksen olemassaolon osoittavaa sähköistä rekisteriä, johon kaikilla sopimusvaltioilla on pääsy ja jonka avulla sopimusvaltiot voivat täyttää niille 13 kohdan nojalla kuuluvat velvoitteensa.

15. Tämän artiklan määräyksiä ei sovelleta sopimusvaltion omistamaan alukseen, jonka osalta ei ole voimassa vakuutusta tai muuta rahavakuutta, mutta aluksella on oltava todistus, jonka aluksen rekisteröintivaltion toimivaltainen viranomais on myöntänyt ja jonka mukaan aluksen omistaa kyseinen valtio ja vastuu on katettu 1 kohdan mukaisesti määrättyyn rajaan saakka. Todistuksen on noudatettava mahdollisimman tarkasti 2 kohdassa määrättyä mallia.

5 artikla

Arvoesineet

Rahdinkuljettaja ei vastaa rahan, vaihdanta-arvopaperien, kullan, hopeaesineiden, jalokivien, koriste- ja taide-esineiden tai muiden arvoesineiden menetyksestä tai vahingoittumisesta, jollei kyseisiä arvoesineitä ole jätetty rahdinkuljettajan huostaan säilyttämistä varten, missä tapauksessa rahdinkuljettaja on vastuussa 8 artiklan 3 kohdassa määrättyyn rajaan saakka, jollei ole sovittu korkeammasta rajasta 10 artiklan 1 kohdan mukaisesti.

6 artikla

Vahinkoa kärsineen myötävaikutus

Jos rahdinkuljettaja osoittaa, että matkustajan kuolema tai henkilövahinko tai hänen matkatavaransa menetys tai vahingoittuminen johtui kokonaan tai osittain matkustajan tuottamuksesta tai laiminlyönnistä, tuomioistuimissa, jossa asia on vireillä, voi vapauttaa rahdinkuljettajan kokonaan tai osittain vastuusta tuomioistuimen soveltaman lainsäädännön mukaisesti.

7 artikla

Vastuun rajoittaminen kuolemantapauksessa ja henkilövahingossa

1. Rahdinkuljettajan vastuu matkustajan kuolemasta tai henkilövahingosta on 3 artiklan nojalla enintään 400 000 laskentayksikköä matkustajaa kohti kussakin erillisessä tapauksessa. Jos sen tuomioistuimen, jossa asia on vireillä, lainsäädännön mukaan korvaukset suoritetaan määräaikaisina maksuina, kyseisten maksujen vastaava pääoma-arvo ei saa ylittää mainittua rajaa.

2. Sopimusvaltio voi säätää 1 kohdassa määrätystä vastuun rajasta kansallisilla erityissäännöksillä sikäli kuin vastuuta koskeva kansallinen yläraja, jos sellainen on, ei ole alempi kuin 1 kohdassa vahvistettu raja. Sopimusvaltion, joka käyttää tässä kohdassa määrättyä mahdollisuutta, on ilmoitettava pääsihteerille asetetusta korvausvastuun rajasta tai siitä, ettei mitään rajaa ole asetettu.

8 artikla

Matkatavaran ja ajoneuvon menetystä tai vahinkoa koskevan vastuun rajoittaminen

1. Rahdinkuljettajan vastuu käsimatkatavaran menetyksestä tai vahingoittumisesta on enintään 2 250 laskentayksikköä matkustajaa kohti kunkin yksittäisen kuljetuksen osalta.

2. Rahdinkuljettajan vastuu ajoneuvojen menetyksestä tai vahingoittumisesta, mukaan luettuina kaikki ajoneuvon sisällä tai päällä oleva matkatavara, on enintään 12 700 laskentayksikköä ajoneuvoa kohti kunkin yksittäisen kuljetuksen osalta.

3. Rahdinkuljettajan vastuu muiden kuin 1 ja 2 kohdassa tarkoitettujen matkatavaran menetyksestä tai vahingoittumisesta on enintään 3 375 laskentayksikköä matkustajaa kohti kunkin yksittäisen kuljetuksen osalta.

4. Rahdinkuljettaja ja matkustaja voivat sopia, että rahdinkuljettajan vastuuseen sovelletaan enintään 330 laskentayksikön omavastuusuutta ajoneuvon vahingoittumisen osalta ja enintään 149 laskentayksikön omavastuusuutta matkustajaa kohti muun matkatavaran menetyksen tai vahingoittumisen osalta, jolloin kyseinen summa vähennetään menetyksestä tai vahingosta.

9 artikla

Laskentayksikkö ja muuntaminen

1. Tässä yleissopimuksessa tarkoitettu laskentayksikkö on Kansainvälisen valuuttarahaston määrittämä erityisnosto-oikeus. Määrät, jotka mainitaan 3 artiklan 1 kohdassa, 4 a artiklan 1 kohdassa, 7 artiklan 1 kohdassa ja 8 artiklassa, muunnetaan sen valtion kansalliseksi valuutaksi, jossa tuomioistuin, jossa asia on vireillä, sijaitsee, sen arvon mukaisesti, joka kyseisellä valuutalla on suhteessa erityisnosto-oikeuteen tuomion antamispäivänä tai osapuolten sopimana päivänä. Sellaisen sopimusvaltion osalta, joka on Kansainvälisen valuuttarahaston jäsen, kansallisen valuutan arvo suhteessa erityisnosto-oikeuteen lasketaan sillä menetelmällä, jota Kansainvälinen valuuttarahasto soveltaa kyseisenä päivänä maksutapahtumisissaan ja -liikenteessään. Sellaisen sopimusvaltion osalta, joka ei ole Kansainvälisen valuuttarahaston jäsen, kansallisen valuutan arvo suhteessa erityisnosto-oikeuteen lasketaan kyseisen sopimusvaltion määrittelemällä tavalla.

2. Valtio, joka ei ole Kansainvälisen valuuttarahaston jäsen ja jonka lainsäädäntö ei salli 1 kohdan määräysten soveltamista, voi kuitenkin ratifioidessaan tai hyväksyessään tämän yleissopimuksen tai siihen liittyessään taikka milloin tahansa sen jälkeen antaa ilmoituksen, jonka mukaan 1 kohdassa tarkoitettu laskentayksikkö vastaa 15:tä kultafrangia. Tässä kohdassa tarkoitettu kultafrangi vastaa 65,5:tä milligrammaa kultaa, jonka pitoisuus on yhdeksänsataa tuhannesosaa. Kultafrangi muunnetaan kansalliseksi valuutaksi asianomaisen valtion lainsäädännön mukaisesti.

3. Tämän artiklan 1 kohdan viimeisessä virkkeessä tarkoitettu laskutoimitus sekä 2 kohdassa tarkoitettu muuntaminen suoritetaan siten, että 3 artiklan 1 kohdassa, 4 a artiklan 1 kohdassa, 7 artiklan 1 kohdassa ja 8 artiklassa mainittujen määrien reaaliarvo sopimusvaltion kansallisessa valuutassa ilmaistuna on sikäli kuin mahdollista sama kuin se arvo, joka saataisiin 1 kohdan kolme ensimmäistä virkettä soveltamalla. Tallettaessaan tätä yleissopimusta koskevan ratifioimis-, hyväksymis- tai liittymiskirjansa valtiot tiedottavat pääsihteerille, mitä laskentatapaa ne soveltavat 1 kohdan nojalla tai, vastaavasti, mikä on 2 kohdassa tarkoitettujen muuntamisen tulos, sekä ilmoittavat laskentatavan tai muuntamisen tuloksen muutoksista.

*10 artikla***Vastuunrajoja koskevat lisämääräykset**

1. Rahdinkuljettaja ja matkustaja voivat sopia nimenomaisesti ja kirjallisesti 7 ja 8 artiklassa määrättyjä korkeammista vastuunrajoista.
2. Vahingonkorvausten korkoja ja oikeudenkäyntikustannuksia ei saa sisällyttää 7 ja 8 artiklassa määrättyihin vastuunrajoihin.

*11 artikla***Rahdinkuljettajan palveluksessa olevien henkilöiden puolustus ja vastuunrajat**

Jos rahdinkuljettajan tai alirahdinkuljettajan palveluksessa olevaa henkilöä tai asiamiestä vastaan nostetaan kanne, jonka syynä on tämän yleissopimuksen soveltamisalaan kuuluva vahinko, kyseisellä henkilöllä tai asiamiehellä, jos hän osoittaa toimineensa työtehtäviensä puitteissa, on oikeus vedota seikkoihin ja vastuunrajoihin, joihin rahdinkuljettajalla tai alirahdinkuljettajalla on oikeus vedota tämän yleissopimuksen nojalla.

*12 artikla***Korvausvaatimusten yhdistäminen**

1. Kun 7 ja 8 artiklassa määrätyt vastuunrajat tulevat voimaan, niitä sovelletaan niiden korvausten yhteismäärään, joiden maksamista voidaan vaatia kaikkien yhden yksittäisen matkustajan kuolemaa tai henkilövahinkoa tai hänen matkatavaransa menetystä tai vahingoittumista koskevien korvausvaatimusten perusteella.
2. Alirahdinkuljettajan suorittaman kuljetuksen osalta korvausten yhteismäärä, joka rahdinkuljettaja ja alirahdinkuljettaja ja heidän palveluksessaan olevat työtehtäviensä puitteissa toimineet henkilöt ja asiamiehet voidaan velvoittaa maksamaan, ei saa ylittää suurinta määrää, joka voidaan tuomita joko rahdinkuljettajan tai alirahdinkuljettajan maksettavaksi tämän yleissopimuksen nojalla, mutta yhdenkään mainitun henkilön korvausvastuu ei saa ylittää häneen sovellettavaa rajaa.
3. Jos rahdinkuljettajan tai alirahdinkuljettajan palveluksessa olevalla henkilöllä tai asiamiehellä on tämän yleissopimuksen 11 artiklan nojalla oikeus rajoittaa vastuutaan 7 ja 8 artiklan mukaisesti, korvausten yhteismäärä, joka rahdinkuljettaja tai tapauksen mukaan alirahdinkuljettaja sekä kyseinen rahdinkuljettajan tai alirahdinkuljettajan palveluksessa oleva henkilö tai asiamies voidaan velvoittaa maksamaan, ei saa missään tapauksessa ylittää kyseisiä rajoja.

*13 artikla***Vastuunrajoitusoikeuden menettäminen**

1. Rahdinkuljettaja ei voi vedota 7 ja 8 artiklan ja 10 artiklan 1 kohdan perusteella määrättyyn vastuunrajoitusoikeuteen, jos osoitetaan, että vahinko on aiheutunut rahdinkuljettajan teosta tai laiminlyönnistä, jonka tarkoituksena on ollut kyseisen vahingon aiheuttaminen, tai hänen piittaamattomuudestaan ja tietoisena kyseisen vahingon todennäköisyydestä.
2. Rahdinkuljettajan tai alirahdinkuljettajan palveluksessa oleva henkilö tai asiamies ei voi vedota mainittuun vastuunrajoitusoikeuteen, jos osoitetaan, että vahinko on aiheutunut hänen teostaan tai laiminlyönnistään, jonka tarkoituksena on ollut vahingon aiheuttaminen, tai hänen piittaamattomuudestaan ja tietoisena kyseisen vahingon todennäköisyydestä.

*14 artikla***Korvausvaatimusten perusteet**

Rahdinkuljettajaa tai alirahdinkuljettajaa vastaan voidaan nostaa matkustajan kuolemaan tai henkilövahinkoon tai matkatavaran menetykseen tai vahingoittumiseen perustuva vahingonkorvauskanne ainoastaan tämän yleissopimuksen mukaisesti.

*15 artikla***Matkatavaran menetyksestä tai vahingoittumisesta ilmoittaminen**

1. Matkustajan on toimitettava rahdinkuljettajalle tai hänen asiamiehelleen kirjallinen ilmoitus:
 - a) kun matkatavaralle on tapahtunut näkyvää vahinkoa:
 - i) käsimatkatavaran osalta ennen kuin matkustaja poistuu aluksesta tai sen yhteydessä;
 - ii) kaiken muun matkatavaran osalta ennen matkatavaran toimittamista takaisin matkustajalle tai tämän toimittamisen yhteydessä;

- b) kun matkatavaralle on tapahtunut vahinkoa, joka ei ole näkyvää, tai kun matkatavara on menetetty, viidentoista päivän kuluessa aluksesta poistumisesta tai matkatavaran toimittamisesta takaisin matkustajalle taikka ajankohdasta, jolloin matkatavara olisi pitänyt toimittaa takaisin matkustajalle.
2. Jos matkustaja ei noudata tämän artiklan määräyksiä, hänen oletetaan saaneen matkatavaransa takaisin vahingoittumattomana, jollei toisin osoiteta.
3. Kirjallista ilmoitusta ei tarvitse antaa, jos matkatavaran kunnosta on tehty yhteinen arvio tai tarkastus niitä takaisin toimitettaessa.

16 artikla

Kanneoikeuden vanhenemisaika

1. Oikeus nostaa matkustajan kuolemaan tai henkilövahinkoon taikka matkatavaran menetykseen tai vahingoittumiseen perustuva vahingonkorvauskanne vanhenee kahden vuoden määräajan kuluttua.
2. Määräaika lasketaan seuraavasti:
- a) henkilövahingon osalta päivästä, jona matkustaja poistuu aluksesta;
- b) kuljetuksen aikana tapahtuneen kuoleman osalta päivästä, jona matkustajan olisi pitänyt poistua aluksesta, ja kuljetuksen aikana aiheutuneen ja aluksesta poistumisen jälkeen matkustajan kuolemaan johtaneen henkilövahingon osalta kuolinpäivästä edellyttäen, että sen ja aluksesta poistumisen välinen aika on enintään kolme vuotta;
- c) matkatavaran menetyksen tai vahingoittumisen osalta päivästä, jona aluksesta poistuminen on tapahtunut tai sen olisi pitänyt tapahtua, sen mukaan, kumpi on myöhäisempi.
3. Vanhentumisaikojen lykkäämiseen ja keskeyttämiseen sovelletaan sen tuomioistuimen lainsäädäntöä, jossa asia on vireillä, mutta tämän yleissopimuksen nojalla ei voi nostaa kannetta sen jälkeen, kun jompikumpi seuraavista määräajoista on umpeutunut:
- a) viisi vuotta matkustajan aluksesta poistumisen päivästä tai päivästä, jolloin aluksesta poistumisen olisi pitänyt tapahtua, sen mukaan, kumpi on myöhäisempi;
- b) kolme vuotta päivästä, jona kantaja tiesi tai hänen olisi kohtuudella pitänyt tietää tapahtuman aiheuttamasta loukkaantumisesta, menetyksestä tai vahingosta.
4. Sen estämättä, mitä tämän artiklan 1, 2 ja 3 kohdassa määrätään, vanhenemisaikaa voidaan pidentää rahdinkuljetajan ilmoituksella tai osapuolten sopimuksella sen jälkeen, kun kanteen peruste on syntynyt. Ilmoituksen tai sopimuksen on oltava kirjallinen.

17 artikla

Tuomioistuimen toimivalta (*)

17 a artikla

Tunnustaminen ja täytäntöönpano (*)

18 artikla

Sopimusehtojen pätemättömyys

Ennen matkustajan kuoleman tai henkilövahingon taikka matkustajan matkatavaran menetyksen tai vahingoittumisen aiheuttanutta tapahtumaa tehdyt sopimusmääräykset, joiden tarkoituksena on vapauttaa henkilö vastuusta, joka hänellä on tämän yleissopimuksen perusteella matkustajaa kohtaan, tai määrätä tässä yleissopimuksessa määrättyjä vastuurajoja alempi vastuuraja, lukuun ottamatta 8 artiklan 4 kohdassa määrättyä rajaa, sekä määräykset, joiden tarkoituksena on siirtää rahdinkuljettajalla tai alirahdinkuljettajalla oleva todistustaakka tai jotka rajoittavat 17 artiklan 1 ja 2 kohdassa tarkoitettuja vaihtoehtoja, ovat pätemättömiä, mutta kyseisten määräysten pätemättömyys ei kuitenkaan tee kuljetussopimusta pätemättömäksi, vaan siihen sovelletaan edelleen tämän yleissopimuksen määräyksiä.

(*) Ei esitetä tässä.

20 artikla

Ydinvahingot

Tämän yleissopimuksen nojalla ei synny korvausvastuuta ydintapahtuman aiheuttamasta vahingosta:

- a) jos ydinlaitoksen toiminnanharjoittaja vastaa vahingosta joko vahingonkorvausvastuusta ydinvoiman alalla 29 päivänä heinäkuuta 1960 tehdyn Pariisin yleissopimuksen, sellaisena kuin se on muutettuna siihen 28 päivänä tammikuuta 1964 liitetyllä lisäpöytäkirjalla, tai korvausvastuusta ydinvahinkojen alalla 21 päivänä toukokuuta 1963 tehdyn Wienin yleissopimuksen taikka niiden voimassa olevien muutosten tai pöytäkirjojen mukaisesti; tai
- b) jos ydinlaitoksen toiminnanharjoittaja vastaa vahingosta tällaisen vahingon korvausvastuuta koskevan kansallisen lainsäädännön mukaisesti, edellyttäen, että kyseinen lainsäädäntö on kaikilta osin yhtä edullinen henkilöille, jotka voivat kärsiä vahinkoa, kuin joko Pariisin tai Wienin yleissopimus tai niiden voimassa olevat muutokset tai pöytäkirjat.

21 artikla

Viranomaisten toteuttamat kaupalliset kuljetukset

Tätä yleissopimusta sovelletaan valtioiden tai viranomaisten 1 artiklassa tarkoitettujen kuljetussopimuksen nojalla toteuttamiin kaupallisiin kuljetuksiin.

[Matkustajien ja matkatavaroiden kuljettamisesta meritse vuonna 1974 tehtyyn Ateenan yleissopimukseen vuonna 2002 tehdyn pöytäkirjan 22 ja 23 artikla]

22 artikla

Uudelleentarkastelu ja muutokset (*)

23 artikla

Vastuunrajojen muuttaminen

1. Tämän artiklan mukaista erityismenettelyä sovelletaan ainoastaan yleissopimuksen, sellaisena kuin se on muutettuna tällä pöytäkirjalla, 3 artiklan 1 kohdassa, 4 a artiklan 1 kohdassa, 7 artiklan 1 kohdassa ja 8 artiklassa määriteltyjen vastuunrajojen muuttamiseen, sanotun kuitenkaan rajoittamatta 22 artiklan määräysten soveltamista.
2. Pääsihteeri antaa yleissopimuksen, sellaisena kuin se on muutettuna tällä pöytäkirjalla, 3 artiklan 1 kohdassa, 4 a artiklan 1 kohdassa, 7 artiklan 1 kohdassa ja 8 artiklassa määriteltyjen vastuunrajojen, mukaan luettuina omavastuusuudet, muuttamista koskevan ehdotuksen tiedoksi kaikille järjestön jäsenille ja kaikille sopimusvaltioille, jos vähintään puolet mutta joka tapauksessa vähintään kuusi tämän pöytäkirjan sopimusvaltioista on sitä pyytänyt.
3. Kaikki yllä mainitulla tavalla ehdotetut ja tiedoksi annetut muutokset saatetaan järjestön oikeudellisen komitean (jäljempänä 'oikeudellinen komitea') käsiteltäväksi vähintään kuuden kuukauden kuluttua niiden tiedoksiantopäivästä.
4. Kaikilla tällä pöytäkirjalla muutetun yleissopimuksen sopimusvaltioilla, riippumatta siitä, ovatko ne järjestön jäseniä, on oikeus osallistua muutosten käsittelyyn ja hyväksymiseen oikeudellisessa komiteassa.
5. Muutokset hyväksytään tällä pöytäkirjalla muutetun yleissopimuksen läsnä olevien ja äänestävien sopimusvaltioiden kahden kolmasosan enemmistöllä oikeudellisessa komiteassa, jonka kokoonpano on laajennettu 4 kohdan mukaisesti, edellyttäen kuitenkin, että vähintään puolet tällä pöytäkirjalla muutetun yleissopimuksen sopimusvaltioista on läsnä äänestyksen aikana.
6. Käsitellessään vastuunrajojen muutosehdotusta oikeudellinen komitea ottaa huomioon kokemukset vahinkotapahtumista ja erityisesti niistä aiheutuneiden vahinkojen laajuudesta, valuuttojen arvon muutokset sekä vaikutukset, joita esitetyllä muutoksella olisi vakuutusmaksuun.

(*) Ei esitetä tässä.

7. a) Vastuunrajojen muutoksia ei voida tämän artiklan nojalla käsitellä ennen kuin viisi vuotta on kulunut siitä päivästä, jona tämä pöytäkirja avattiin allekirjoittamista varten, eikä ennen kuin viisi vuotta on kulunut aiemman tämän artiklan nojalla tehdyn muutoksen voimaantulopäivästä.
- b) Vastuunrajaa ei saa korottaa siten, että se ylittäisi tällä pöytäkirjalla muutetussa yleissopimuksessa määrätyn rajan korotettuna 6 prosentilla vuosittain ja sisältäen edeltävän vuoden prosentuaalisen korotuksen siitä päivästä lukien, jona tämä pöytäkirja avattiin allekirjoittamista varten.
- c) Vastuunrajaa ei saa korottaa siten, että se ylittäisi tällä pöytäkirjalla muutetussa yleissopimuksessa määrätyn rajan kerrottuna kolmella.
8. Järjestö ilmoittaa kaikille sopimusvaltioille 5 kohdan mukaisesti hyväksytystä muutoksesta. Muutos katsotaan hyväksytyksi kahdeksantoista kuukauden kuluttua ilmoituksen päivämäärästä, jollei tämän ajanjakson kuluessa vähintään yksi neljäsosa valtioista, jotka olivat sopimusvaltioita muutoksen hyväksymisen aikaan, ole toimittanut pääsihteerille tiedonantoa, jonka mukaan ne eivät hyväksy muutosta, jolloin muutosta ei hyväksytä eikä sillä ole vaikutusta.
9. Muutos, joka katsotaan hyväksytyksi 8 kohdan mukaisesti, tulee voimaan kahdeksantoista kuukauden kuluttua sen hyväksymisestä.
10. Muutos sitoo kaikkia sopimusvaltioita, elleivät ne irtisano tätä pöytäkirjaa 21 artiklan 1 ja 2 kohdan mukaisesti viimeistään kuusi kuukautta ennen muutoksen voimaantuloa. Irtisanominen tulee voimaan samanaikaisesti kuin kyseinen muutos.
11. Kun muutos on hyväksytty, mutta sen hyväksymisen edellytyksenä oleva kahdeksantoista kuukauden ajanjakso ei ole vielä päättynyt, muutos sitoo sanotun ajanjakson aikana sopimusvaltioksi tulevaa valtiota, jos se tulee voimaan. Tämän ajanjakson jälkeen sopimusvaltioksi tullutta valtiota sitovat 8 kohdan mukaisesti hyväksytyt muutokset. Muutos sitoo valtiota tässä kohdassa tarkoitetuissa tapauksissa, kun muutos tulee voimaan tai kun tämä pöytäkirja tulee voimaan kyseisen valtion osalta, mikäli pöytäkirjan voimaantuloajankohta on myöhempi.
-

ATEENAN YLEISSOPIMUKSEN LIITE

**TODISTUS VAKUUTUKSESTA TAI MUUSTA RAHAVAKUUDESTA, JOKA KOSKEE KORVAUSVASTUUTA
MATKUSTAJIEN KUOLEMAN JA HENKILÖVAHINGON VARALTA**

Annettu matkustajien ja matkatavaroiden kuljettamista meritse koskevan vuoden 2002 Ateenan yleissopimuksen 4 a artiklan määräysten mukaisesti.

Aluksen nimi	Numero- tai kirjaintunnus	Aluksen IMO-tunnistenumero	Rekisteröinti-satama	Rahdinkuljettajan, joka tosiasiallisesti suorittaa kuljetuksen, nimi ja päätoimipaikan täydellinen osoite

Täten todistetaan, että edellä mainitun aluksen osalta on voimassa matkustajien ja matkatavaroiden kuljettamisesta meritse vuonna 2002 tehdyn Ateenan yleissopimuksen 4 a artiklan vaatimukset täyttävä vakuutus tai muu rahavakuus.

Vakuuden tyyppi

Vakuuden kesto

Vakuutuksen ja/tai vakuuden antajan (antajien) nimi ja osoite

Nimi

Osoite

Tämän todistuksen voimassaolo päättyy

Todistuksen myöntänyt tai varmentanutn hallitus

(valtion täydellinen nimi)

TAI

Käytetään seuraavaa tekstiä, kun sopimusvaltio soveltaa 4 a artiklan 3 kohtaa:

Tämän todistuksen on myöntänytn

(valtion täydellinen nimi) hallituksen antamin valtuuksin.....(laitoksen tai elimen nimi)

.....
(paikka)

.....
(päiväys)

.....
(Todistuksen myöntävän tai vahvistavan virkamiehen allekirjoitus ja virka-asema)

Selityksiä:

1. Valtion nimeen voidaan haluttaessa liittää maininta sen maan toimivaltaisesta viranomaisesta, jossa todistus on myönnetty.
2. Jos vakuuden kokonaismäärä on peräisin useammasta kuin yhdestä lähteestä, kunkin osuus on mainittava erikseen.
3. Jos vakuus annetaan useassa muodossa, nämä on eriteltävä.
4. Kohdassa "Vakuuden kesto" on mainittava myös vakuuden voimassaolon alkamispäivä.
5. Vakuutuksen ja/tai vakuuden antajan (antajien) osoitteen kohdalla on mainittava vakuutuksen ja/tai vakuuden antajan (antajien) päätoimipaikka. Myös toimipaikka, jossa vakuutus tai muu vakuus annetaan, on tarvittaessa mainittava.

LIITE II

Ote kansainvälisen merenkulkujärjestön oikeudellisen komitean Ateenan yleissopimuksen täytäntöönpanosta 19 päivänä lokakuuta 2006 hyväksymistä IMO:n varaumasta ja ohjeista**IMO:n VARAUMA JA OHJEET ATEENAN YLEISSOPIMUKSEN TÄYTÄNTÖÖNPANOJA VARTEN****Varauma:**

1 Ateenan yleissopimus olisi ratifioitava varustettuna seuraavin varaumin tai vastaavin julkilausumin:

"[1.1] Matkustajien ja matkatavaroiden kuljettamisesta meritse vuonna 2002 tehdyn Ateenan yleissopimuksen ('yleissopimus') ratifiointia ...n hallituksen puolesta koskeva varauma

Rahdinkuljettajien vastuun rajoittaminen jne.

[1.2] ...n hallitus varaa itselleen oikeuden rajoittaa ja sitoutuu rajoittamaan yleissopimuksen 3 artiklan 1 tai 2 kohdan mukaisen mahdollisen vastuun Ateenan yleissopimuksen täytäntöönpanoa koskevien IMO:n ohjeiden 2.2 kohdassa tarkoitettujen vaarojen aiheuttaman matkustajan kuoleman ja henkilövahingon osalta pienempään seuraavista määristä:

— 250 000 laskentayksikköä kutakin matkustajaa kohti kussakin erillisessä tapauksessa

tai

— 340 miljoonaa laskentayksikköä kokonaisuudessaan alusta kohti kussakin erillisessä tapauksessa.

[1.3] Lisäksi ...n hallitus varaa itselleen oikeuden soveltaa ja sitoutuu soveltamaan tarvittavin muutoksin Ateenan yleissopimuksen täytäntöönpanoa koskevien IMO:n ohjeiden 2.1.1 ja 2.2.2 kohtaa tällaiseen vastuuseen.

[1.4] Yleissopimuksen 4 artiklan mukaista alirahdinkuljettajan vastuuta, yleissopimuksen 11 artiklan mukaista rahdinkuljettajan tai alirahdinkuljettajan henkilöiden ja asiamiesten vastuuta sekä yleissopimuksen 12 artiklan mukaista korvausten yhteismäärän rajaa rajoitetaan samalla tavalla.

[1.5] Kohdassa 1.2 esitettyjä varaumaa ja sitoumusta sovelletaan riippumatta 3 artiklan 1 tai 2 kohdan mukaisesta vastuuperusteesta ja sen estämättä, mitä muuta yleissopimuksen 4 tai 7 artiklassa määrätään; mutta varauma ja sitoumus eivät vaikuta 10 ja 13 artiklan vaikuttavuuteen.

Pakollinen vakuutus ja vakuutuksenantajien korvausvastuun rajoittaminen

[1.6] ...n hallitus varaa itselleen oikeuden rajoittaa ja sitoutuu rajoittamaan 4 a artiklan 1 kohdan mukaista vaatimusta pitää voimassa vakuutus tai muu rahavakuus Ateenan yleissopimuksen täytäntöönpanoa koskevien IMO:n ohjeiden 2.2 kohdassa tarkoitettujen vaarojen aiheuttaman matkustajan kuoleman ja henkilövahingon osalta pienempään seuraavista määristä:

— 250 000 laskentayksikköä kutakin matkustajaa kohti kussakin erillisessä tapauksessa

tai

— 340 miljoonaa laskentayksikköä kokonaisuudessaan alusta kohti kussakin erillisessä tapauksessa.

[1.7] ...n hallitus varaa itselleen oikeuden rajoittaa ja sitoutuu rajoittamaan 4 a artiklan 10 kohdan mukaista vakuutuksen antajan tai muun rahavakuuden antaneen henkilön korvausvastuuta Ateenan yleissopimuksen täytäntöönpanoa koskevien IMO:n ohjeiden 2.2 kohdassa tarkoitettujen vaarojen aiheuttaman matkustajan kuoleman ja henkilövahingon osalta sellaisen vakuutuksen tai muun rahavakuuden ylärajaan, joka rahdinkuljettajan on tämän varauman 1.6 kohdan mukaisesti pidettävä voimassa.

[1.8] ...n hallitus varaa itselleen oikeuden soveltaa ja sitoutuu soveltamaan Ateenan yleissopimuksen täytäntöönpanoa koskevia IMO:n ohjeita, mukaan lukien ohjeiden 2.1 ja 2.2 kohdassa tarkoitettujen lausekkeiden soveltaminen, kaikissa yleissopimuksen mukaisissa pakollisissa vakuutuksissa.

- [1.9] ...n hallitus varaa itselleen oikeuden vapauttaa ja sitoutuu vapauttamaan vakuutuksen tai muun rahavakuuden antajan 4 a artiklan 1 kohdan nojalla kaikesta korvausvastuusta, johon tämä ei ole sitoutunut.

Todistukset

- [1.10] ...n hallitus varaa itselleen oikeuden antaa ja sitoutuu antamaan yleissopimuksen 4 a artiklan 2 kohdan mukaisia vakuutustodistuksia:

- joista käy ilmi 1.2, 1.6, 1.7 ja 1.9 kohdassa tarkoitettu korvausvastuun rajaaminen ja vakuutusturvaa koskevat vaatimukset, ja
- joiden avulla voidaan lisätä muita rajoituksia, vaatimuksia ja vapautuksia, joita se katsoo vakuutusmarkkinoiden tilanteen todistuksen antamishetkellä edellyttävän.

- [1.11] ...n hallitus varaa itselleen oikeuden hyväksyä ja sitoutuu hyväksymään muiden sopimusvaltioiden samanlaisen varauman nojalla antamia vakuutustodistuksia.

- [1.12] Kaikki tällaiset rajoitukset, vaatimukset ja vapautukset käyvät selkeästi ilmi yleissopimuksen 4 a artiklan 2 kohdan nojalla annetuista tai varmennetuista todistuksesta.

Tämän varauman ja Ateenan yleissopimuksen täytäntöönpanoa koskevien IMO:n ohjeiden suhde

- [1.13] Tällä varaumalla pidätettyjä oikeuksia käytetään ottamalla yhdenmukaisuuden varmistamiseksi asianmukaisesti huomioon Ateenan yleissopimuksen täytäntöönpanoa koskevat IMO:n ohjeet tai niihin tehdyt muutokset. Jos Kansainvälisen merenkulkujärjestön oikeudellinen komitea on hyväksynyt ehdotuksen muuttaa Ateenan yleissopimuksen täytäntöönpanoa koskevia IMO:n ohjeita, rajoitukset mukaan lukien, näitä muutoksia sovelletaan komitean määrittämästä ajankohdasta alkaen. Tämä ei rajoita kansainvälisen oikeuden sääntöjä, jotka koskevat valtion oikeutta poistaa tai muuttaa varaumaansa.”

Ohjeet

2. Vakuutusmarkkinoiden nykyisen tilan vuoksi sopimusvaltioiden olisi annettava vakuutustodistukset siten, että yksi vakuutuksenantaja sitoutuu kattamaan sotariskit ja toinen vakuutuksenantaja kattaa muut kuin sotariskit. Kunkin vakuutuksenantajan olisi vastattava vain omasta osuudestaan. Olisi sovellettava seuraavia sääntöjä (lausekkeet, joihin viitataan, ovat lisäyksessä A):

- 2.1 Sekä sotaa että muuta kuin sotaa koskevaa vakuutusta voivat koskea seuraavat lausekkeet:

2.1.1 Radioaktiivista saastumista sekä kemiallisia, biologisia, biokemiallisia ja sähkömagneettisia aseita koskeva poissulkemislauseke (lauseke 370);

2.1.2 Tietoverkkohyökkäystä koskeva poissulkemislauseke (lauseke 380);

2.1.3 Yleissopimuksen, sellaisena kuin se on muutettuna näillä ohjeilla, mukaiset pakollisen rahavakuuden antajan varaumat ja vastuunrajat, erityisesti 250 000 laskentayksikköä matkustajaa kohti kussakin erillisessä tapauksessa;

2.1.4 Varauma, jonka mukaan vakuutus kattaa vain yleissopimuksen, sellaisena kuin se on muutettuna näillä ohjeilla, mukaiset vastuut; ja

2.1.5 Varauma, jonka mukaan kaikki yleissopimuksen nojalla sovitut määrät vähentävät vastaavasti rahdinkuljettajan ja/tai rahdinkuljettajan vakuutuksenantajan yleissopimuksen 4 a artiklan mukaista vastuuta, vaikka sotaa koskevan vakuutuksen antaja tai muuta kuin sotaa koskevan vakuutuksen antaja ei olisi maksanut niitä tai vakuutuksenantajaa ei olisi vaadittu maksamaan niitä.

2.2 Sotaa koskeva vakuutus kattaa mahdollisen korvausvastuun menetyksestä, joka aiheutuu matkustajan kuolemasta tai henkilövahingosta, jonka syynä on:

- sota, sisällissota, vallankumous, kapina tai niistä aiheutuva yhteiskunnallinen konflikti tai sotaa käyvän vallan tekemä tai siihen kohdistuva vihamielinen teko,
- kaappaus, sieppaus, pidätys, vapaudenriisto tai vangitseminen ja sen seuraukset tai sellaisen yritys,
- hylätyt miinat, torpedot, pommit muut hylätyt sota-aseet,
- terroristien tai vihamielisesti tai poliittisin perustein toimivien henkilöiden teot sekä toimet tällaisen riskin ehkäisemiseksi tai torjumiseksi,
- menetetyksi tuomitseminen ja pakkolunastus.

Seuraavia vapautuksia, rajoituksia ja vaatimuksia voidaan soveltaa:

2.2.1 Vakuutuksen automaattista päättymistä ja poissulkemista koskeva lauseke sodan yhteydessä

2.2.2 Jos yksittäisten matkustajien korvausvaatimusten yhteismäärä on yli 340 miljoonaa laskentayksikköä kokonaisuudessaan alusta kohti missä tahansa erillisessä tapauksessa, rahdinkuljettajalla on oikeus vedota vastuunsa rajoittamiseen 340 miljoonaan laskentayksikköön, aina sillä edellytyksellä, että

- määrä olisi jaettava korvauksenhakijoiden kesken heidän vahvistettujen korvausvaatimustensa mukaisessa suhteessa,
- määrä voidaan jakaa yhdessä tai useammassa erässä jakamishetkellä tiedossa oleville korvauksenhakijoille, ja
- määrän voi jakaa vakuutusenantaja tai tuomioistuin tai muu toimivaltainen viranomainen, jonka käsiteltäväksi vakuutusenantaja on asian saattanut missä tahansa sopimusvaltiossa, jossa oikeudenkäynti on pantu vireille niiden korvausvaatimusten osalta, jotka vakuutuksen väitetään kattavan.

2.2.3 30 päivän irtisanomislauseke tapauksissa, joita kohta 2.2.1 ei kata.

2.3 Muun kuin sotaa koskevan vakuutuksen tulisi kattaa kaikki vaarat, joita pakollinen vakuutus koskee ja jotka ovat muita kuin kohdassa 2.2 lueteltuja riskejä, riippumatta siitä, koskevatko niitä kohdan 2.1 ja 2.2 vapautukset, rajoitukset tai vaatimukset.

3. Lisäys B sisältää esimerkin näiden ohjeiden mukaisista vakuutussitoumuksista (Sininen kortti, Blue Card) ja vakuutustodistuksesta.

LISÄYS A

Ohjeissa 2.1.1, 2.1.2 ja 2.2.1 tarkoitetut lausekkeet

Radioaktiivista saastumista sekä kemiallisia, biologisia, biokemiallisia ja sähkömagneettisia aseita koskeva poissulkemislauseke (lauseke 370, 10.11.2003)**Tämä lauseke on ensisijainen ja kumoaa kaikki tähän vakuutukseen sisältyvät lausekkeen kanssa yhteensopimatomat määräykset**

1. Tämä vakuutus ei missään tapauksessa kata menetystä tai vahinkoa koskevaa vastuuta tai kuluja, joiden syynä ovat tai joihin ovat myötävaikuttaneet tai joiden aiheuttajana ovat suoraan tai välillisesti
 - 1.1 ydinpolttoaineesta tai ydinjätteestä tai ydinpolttoaineen palamisesta aiheutuvasta radioaktiivisuudesta johtuva ionisoiva säteily tai saastuminen
 - 1.2 ydinvoimalaitoksen, ydinreaktorin tai niiden muiden ydinosien tai ydinkomponenttien radioaktiiviset, myrkylliset, räjähtävät tai muut vaaralliset tai saastuttavat ominaisuudet
 - 1.3 ase tai laite, jossa käytetään atomi- tai ydinfissiota ja/tai -fuusiota tai muuta vastaavaa menetelmää tai radioaktiivista voimaa tai ainetta
 - 1.4 radioaktiivisen aineen radioaktiiviset, myrkylliset, räjähtävät tai muut vaaralliset tai saastuttavat ominaisuudet. Poissulkeminen tässä alalausekkeessa ei ulotu radioaktiivisiin isotooppiin, paitsi ydinpolttoaineeseen, kun tällaisia isotooppeja valmistetaan, kuljetetaan, varastoidaan tai käytetään kaupallisiin, maatalouteen liittyviin, lääketieteellisiin, tieteellisiin tai muihin vastaaviin rauhanomaisiin tarkoituksiin.
 - 1.5 kemialliset, biologiset, biokemialliset tai sähkömagneettiset aseet.

Tietoverkkohyökkäystä koskeva poissulkemislauseke (lauseke 380, 10.11.2003)

1. Mikäli yksinomaan jäljempänä olevasta 10.2 lausekkeesta ei muuta johdu, tämä vakuutus ei missään tapauksessa kata menetystä tai vahinkoa koskevaa vastuuta tai kuluja, joiden syynä on tai joihin on myötävaikuttanut tai joiden aiheuttajana on suoraan tai välillisesti tietokoneen, tietokonejärjestelmän, tietokoneohjelmiston, haittaohjelman, tietokoneviruksen tai -prosessin tai muun elektronisen järjestelmän käyttö tai toiminta keinona aiheuttaa vahinkoa.
2. Jos tämä lauseke on hyväksytty vakuutuksissa, jotka kattavat riskit sodasta, sisällissodasta, vallankumouksesta, kapinasta tai niistä aiheutuvasta yhteiskunnallisesta konfliktista tai sotaa käyvän vallan tekemästä tai siihen kohdistuvasta vihamielisestä teosta, terrorismista tai poliittisin perustein toimivien henkilöiden toimista, lauseketta 10.1 ei sovelleta sellaisten menetysten poissulkemiseen (jotka vakuutusturva muutoin kattaisi), jotka aiheutuvat tietokoneen, tietokonejärjestelmän tai tietokoneohjelmiston tai muun elektronisen järjestelmän käytöstä aseiden tai ohjuksen laukaisu- ja/tai ohjausjärjestelmässä ja/tai tulitusmekanismissa.

Vakuutuksen automaattinen päättyminen ja poissulkeminen sodan yhteydessä

1.1 Vakuutusturvan automaattinen päättyminen

Riippumatta siitä, onko peruuttamisesta annettu ilmoitus vai ei, tässä tarkoitettu vakuutusturva PÄÄTTYÄ AUTOMAATTISESTI

- 1.1.1 sodan syttyessä (riippumatta sodanjulistuksen esittämisestä) minkä tahansa seuraavien välillä: Yhdistynyt kuningaskunta, Amerikan yhdysvallat, Ranska, Venäjän federaatio, Kiinan kansantasavalta;
- 1.1.2 minkä tahansa aluksen osalta, jonka yhteydessä tässä on myönnetty vakuutusturva, jos tällainen alus pakkoluovutetaan omistukseen tai käyttöön.

1.2 Viiden suurvallan välinen sota

Tämän vakuutuksen ulkopuolelle jätetään

- 1.2.1 menetystä tai vahinkoa koskeva vastuu tai kulut, jotka aiheutuvat sodan syttymisestä (riippumatta sodanjulistuksen esittämisestä) minkä tahansa seuraavien välillä: Yhdistynyt kuningaskunta, Amerikan yhdysvallat, Ranska, Venäjän federaatio, Kiinan kansantasavalta;
- 1.2.2 pakkoluovutus omistukseen tai käyttöön.

LISÄYS B

I. Esimerkkejä ohjeessa 3 tarkoitetuista vakuutusitoumuksista (Sininen kortti, Blue Card)

Sotaa koskevan vakuutuksen antajan myöntämä Sininen kortti (Blue Card)

Tämä todistus annetaan todisteeksi vakuutuksesta matkustajien ja matkatavaroiden kuljettamista meritse koskevan vuoden 2002 Ateenan yleissopimuksen 4 a artiklan määräysten mukaisesti.

Aluksen nimi

Aluksen IMO-tunnistenumero

Rekisteröintisatama

Omistajan nimi ja osoite

Täten todistetaan, että edellä mainitussa omistuksessa olevan edellä mainitun aluksen osalta on voimassa matkustajien ja matkatavaroiden kuljettamisesta meritse vuonna 2002 tehdyn Ateenan yleissopimuksen 4 a artiklan vaatimukset täyttävä vakuutus, jota koskevat kaikki poikkeukset ja rajoitukset, joita pakolliseen sotaa koskevaan vakuutukseen voidaan soveltaa Ateenan yleissopimuksen ja Kansainvälisen merenkulkujärjestön oikeudellisen komitean kyseisen yleissopimuksen täytäntöönpanosta lokakuussa 2006 hyväksymien ohjeiden mukaan, mukaan luettuina erityisesti seuraavat lausekkeet: [Tähän voidaan lisätä osia yleissopimuksen sekä sen täytäntöönpano-ohjeiden ja niiden lisäysten tekstistä halutussa laajuudessa]

Vakuutuskausi alkaa: 20 päivänä helmikuuta 2007

ja päättyy: 20 päivänä helmikuuta 2008

Vakuutuksenantaja voi aina peruuttaa tämän todistuksen ilmoittamalla asiasta kirjallisesti 30 päivää etukäteen edellä mainitulle viranomaiselle, minkä jälkeen tämän vakuutuksenantajan korvausvastuu päättyy mainitun ajan kuluttua ilmoittamispäivästä, mutta vain sen jälkeen sattuvien tapahtumien osalta.

Päiväys:

Todistuksen myöntäjä:

War Risks, Inc

[Osoite]

.....

War Risks, Inc:n yksinomainen asiamies

Vakuutuksenantajan allekirjoitus

Muuta kuin sotaa koskevan vakuutuksen antajan myöntämä Sininen kortti (Blue Card)

Tämä todistus annetaan todisteeksi vakuutuksesta matkustajien ja matkatavaroiden kuljettamista meritse koskevan vuoden 2002 Ateenan yleissopimuksen 4 a artiklan määräysten mukaisesti.

Aluksen nimi

Aluksen IMO-tunnistenumero

Rekisteröintisatama

Omistajan nimi ja osoite

Täten todistetaan, että edellä mainitussa omistuksessa olevan edellä mainitun aluksen osalta on voimassa matkustajien ja matkatavaroiden kuljettamisesta meritse vuonna 2002 tehdyn Ateenan yleissopimuksen 4 a artiklan vaatimukset täyttävä vakuutus, jota koskevat kaikki poikkeukset ja rajoitukset, joita muuta kuin sotaa koskevan vakuutuksen antajaan voidaan soveltaa Ateenan yleissopimuksen ja Kansainvälisen merenkulkujärjestön oikeudellisen komitean kyseisen yleissopimuksen täytäntöönpanosta lokakuussa 2006 hyväksymien ohjeiden mukaan, mukaan luettuina erityisesti seuraavat lausekkeet: [Tähän voidaan lisätä osia yleissopimuksen sekä sen täytäntöönpano-ohjeiden ja niiden lisäysten tekstistä halutussa laajuudessa]

Vakuutuskausi alkaa: 20 päivänä helmikuuta 2007

ja päättyy: 20 päivänä helmikuuta 2008

Vakuutusenantaja voi aina peruuttaa tämän todistuksen ilmoittamalla asiasta kirjallisesti kolme kuukautta etukäteen edellä mainitulle viranomaiselle, minkä jälkeen tämän vakuutusenantajan korvausvastuu päättyy mainitun ajan kuluttua ilmoittamispäivästä, mutta vain sen jälkeen sattuvien tapahtumien osalta.

Päiväys:

Todistuksen myöntäjä:

PANDI P&I

[Osoite]

.....

PANDI P&I:n yksinomainen asiamies

Vakuutusenantajan allekirjoitus

II. Ohjeessa 3 tarkoitettu vakuutustodistuksen malli

TODISTUS VAKUUTUKSESTA TAI MUUSTA RAHAVAKUUDESTA, JOKA KOSKEE KORVAUSVASTUUTA MATKUSTAJIEN KUOLEMAN JA HENKILÖVAHINGON VARALTA

Annettu matkustajien ja matkatavaroiden kuljettamista meritse koskevan vuoden 2002 Ateenan yleissopimuksen 4 a artiklan määräysten mukaisesti.

Aluksen nimi	Numero- tai kirjaintunnus	Aluksen IMO-tunnistenumero	Kirjaamo	Rahdinkuljettajan, joka tosiasiallisesti suorittaa kuljetuksen, nimi ja päätoimipaikan täydellinen osoite

Täten todistetaan, että edellä mainitun aluksen osalta on voimassa matkustajien ja matkatavaroiden kuljettamista meritse koskevan vuoden 2002 Ateenan yleissopimuksen 4 a artiklan vaatimukset täyttävä vakuutus tai muu rahavakuus.

Vakuuden tyyppi

Vakuuden kesto

Vakuutuksen ja/tai vakuuden antajan (antajien) nimi ja osoite

Tämän todistuksen mukainen vakuutusurva jakautuu kahtia sotaa ja muuta kuin sotaa koskevaan vakuutusosuuteen Kansainvälisen merenkulkujärjestön oikeudellisen komitean Ateenan yleissopimuksen täytäntöönpanosta lokakuussa 2006 hyväksymien ohjeiden mukaisesti. Kumpaakin vakuutusurvan osuutta koskevat kaikki poikkeukset ja rajoitukset, joita yleissopimuksen ja sen täytäntöönpano-ohjeiden mukaan voidaan soveltaa. Vakuutusenantajat eivät ole yhteisvastuullisia. Vakuutusenantajat ovat:

Sotariskien osalta: War Risks, Inc. [osoite]

Muiden kuin sotariskien osalta: Pandi P&I [osoite]

Tämän todistuksen voimassaolo päättyy

Todistuksen myöntänyt tai varmentanutn

hallitus (valtion täydellinen nimi)

TAI

Käytetään seuraavaa tekstiä, kun sopimusvaltio soveltaa 4 a artiklan 3 kohtaa:

Tämän todistuksen on myöntänytn (valtion täydellinen nimi) hallituksen antamin valtuuksin (laitoksen tai elimen nimi)

.....
(paikka) (päivämäärä)

.....
(Todistuksen myöntävän tai varmentavan virkamiehen allekirjoitus ja virka-asema)

Selityksiä:

1. Valtion nimeen voidaan haluttaessa liittää maininta sen maan toimivaltaisesta viranomaisesta, jossa todistus on myönnetty.
2. Jos vakuuden kokonaismäärä on peräisin useammasta kuin yhdestä lähteestä, kunkin osuus on mainittava erikseen.
3. Jos vakuus annetaan useassa muodossa, nämä on eriteltävä.
4. Kohdassa "Vakuuden kesto" on mainittava myös vakuuden voimassaolon alkamispäivä.
5. Vakuutuksen ja/tai vakuuden antajan (antajien) osoitteen kohdalla on mainittava vakuutuksen ja/tai vakuuden antajan (antajien) päätoimipaikka. Myös toimipaikka, jossa vakuutus tai muu vakuus annetaan, on tarvittaessa mainittava.
