

## Tillaga til þingsályktunar

### um staðfestingu ákvörðunar sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 17/2011 um breytingu á XIII. viðauka (Flutningastarfsemi) við EES-samninginn.

(Lögð fyrir Alþingi á 140. löggjafarþingi 2011–2012.)

Alþingi ályktar að heimila ríkisstjórninni að staðfesta fyrir Íslands hönd ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 17/2011, frá 1. apríl 2011, um breytingu á XIII. viðauka (Flutningastarfsemi) við EES-samninginn frá 2. maí 1992, og fella inn í samninginn reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 392/2009 frá 23. apríl 2009 um bótaábyrgð flutningsaðila vegna slysa við farþegaflutninga á sjó.

Athugasemdir við þingsályktunartillögu þessa.

#### 1. Inngangur.

Með þingsályktunartillögu þessari er leitað heimildar Alþingis til staðfestingar á ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 17/2011, frá 1. apríl 2011, um breytingu á XIII. viðauka (Flutningastarfsemi) við EES-samninginn frá 2. maí 1992, og til að fella inn í samninginn reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 392/2009 frá 23. apríl 2009 um bótaábyrgð flutningsaðila vegna slysa við farþegaflutninga á sjó.

Markmiðið með reglugerð (EB) nr. 392/2009 er að samræma reglur innan Evrópska efnahagssvæðisins um réttindi og skyldur farþega og flutningsaðila á sjó þegar óhapp verður, og færa þær til nútímahorfs. Hluti af því er að til staðar sé regluverk er kveður á um fullnægjandi bætur fyrir farþega sem verða fyrir tjóni er þeir ferðast með farþegaskipum.

Í tillögu þessari er gerð grein fyrir efni gerðarinnar sem hér um ræðir, en hún felur ekki í sér breytingar á þeim meginreglum sem í EES-samningnum felast. Ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar sem hér um ræðir er prentuð sem fylgiskjal með tillögu þessari ásamt gerðinni sjálfri.

#### 2. Um stjórnskipulegan fyrirvara.

Samkvæmt EES-samningnum skuldbinda ákvarðanir sameiginlegu EES-nefndarinnar aðildarríkin að þjóðarétti um leið og þær hafa verið teknar, nema eitthvert þeirra beiti heimild skv. 103. gr. EES-samningsins til að setja fyrirvara um að ákvörðun geti ekki orðið bindandi strax vegna stjórnskipulegra skilyrða heima fyrir. Viðkomandi aðildarríki hefur þá sex mánaða frest frá töku ákvörðunar í sameiginlegu nefndinni til að aflétta fyrirvaranum.

Að því er Ísland varðar hefur stjórnskipulegur fyrirvari almennt einungis verið settur þegar innleiðing ákvörðunar kallar á lagabreytingar hér landi, en í því tilviki leiðir af 21. gr. stjórnarskrárinnar að afla ber samþykkis Alþingis áður en ákvörðun er staðfest. Slikt samþykki getur Alþingi alltaf veitt samhliða viðeigandi lagabreytingu, en einnig hefur tíðkast að

heimila stjórnvöldum að skuldbinda sig að þjóðarétti með þingsályktun áður en landsréttinum er með lögum breytt til samræmis við viðkomandi ákvörðun.

Áður nefnd 21. gr. stjórnarskrárinnar tekur til gerðar þjóðréttarsamninga en hún á augljóslega einnig við um þau tilvik þegar breytingar eru gerðar á slíkum samningum. Samkvæmt ákvæðinu er samþykki Alþingis áskilið ef samningur felur í sér afsal eða kvaðir á landi eða landhelgi eða ef hann horfir til breytinga á stjórnarhöfum ríkisins. Síðarnefnda atriðið hefur verið túlkað svo að samþykki Alþingis sé áskilið ef gerð þjóðréttarsamnings kallar á laga-breytingar hér á landi.

Umrædd ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar felur í sér breytingu á EES-samningnum en þar sem hún kallar á lagabreytingar hér á landi var hún tekin með stjórnskipulegum fyrirvara. Í samræmi við það sem að framan segir er óskað eftir samþykki Alþingis fyrir þeirri breytingu á EES-samningnum sem í ákvörðuninni felst.

### **3. Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 392/2009 frá 23. apríl 2009 um bóta-ábyrgð flutningsaðila vegna slysa við farþegaflutninga á sjó.**

Markmið reglugerðarinnar er að samræma reglur um réttindi og skyldur farþega og flutningsaðila á sjó þegar óhapp verður, og færa reglurnar til nútímahorfs. Hluti af því er að til staðar sé regluverk er kveður á um fullnægjandi bætur fyrir farþega sem verða fyrir tjóni er þeir ferðast með farþegaskipum.

Reglugerðin er hluti af Erika III, þriðja siglingaöryggispakka ESB, þar sem tvö helstu markmiðin eru að fyrirbyggja sjóslys og gera ráðstafanir þegar slys verða, þar á meðal að kveða á um bótaábyrgð vegna slysa sem farþegar í sjóflutningum verða fyrir. Með reglugerðinni er enn fremur tekin upp í rétt ESB bókun frá árinu 2002 við svokallaðan Aþenusamning frá 1974, varðandi flutning á farþegum og farangri á sjó (e. *Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea*). Bókunin fylgir sem viðauki I við reglugerðina og viðauki II inniheldur viðmiðunarreglur IMO við innleiðingu Aþenusamningsins. Ísland er í dag hvorki aðili að samningnum frá 1974 né bókunum við hann.

Reglugerðin tekur bæði til alþjóðlegra siglinga og innanlandssiglinga. Hún mun að vísu ekki taka til allra skipa í innanlandssiglingum í upphafi, en stefnt er að því að rýmka gildissvið hennar svo hún taki til allra skipa í innanlandssiglingum, eigi síðar en 30. júní 2013. Bótaábyrgðarkerfi reglugerðarinnar er mismunandi eftir því um hvernig tjón er að ræða. Til hlutlægrar bótaábyrgðar flutningsaðila getur komið í ákveðnum tilvikum og þarf tjónþoli þá ekki að sýna fram á sök flytjanda. Tjónþoli á einnig rétt á fyrirframgreiðslu bóta þegar svo háttar til. Í öðrum tilvikum er bótagrundvöllurinn annaðhvort öfug sönnunarbyrði eða venju-leg sakarábyrgð.

Flutningsaðila, sem skráður er í aðildarríki og hefur leyfi til þess að flytja fleiri en 12 farþega, ber skylda til að vera með ábyrgðartryggingu eða aðra fjárhagslega tryggingu, svo sem bankatryggingu, til að standa undir ábyrgð þegar mannskaði eða slys verður. Einnig er kveðið á um rétt tjónþola til þess að beina kröfu sinni beint að vátryggjanda í stað þess að þurfa að krefja tjónvald fyrst um bætur og eftir atvikum vátryggjanda hans í kjölfarið á því.

Reglugerðin hefur enn fremur að geyma ákvæði um ábyrgðartakmörkun flutningsaðila. Í 5. gr. reglugerðarinnar kemur fram að flutningsaðili geti ávallt takmarkað ábyrgð sína samkvæmt bókun frá 2. maí 1996 (LLMC 1996) til breytinga á samningi um takmörkun ábyrgðar á sjóréttarkröfum frá 19. nóvember 1976 (LLMC 1976).

#### 4. Lagabreytingar og hugsanleg áhrif hér á landi.

Innleiðing reglugerðar (EB) nr. 392/2009 kallar á breytingar á siglingalögum, nr. 34/1985, einkum á ákvæðum laganna er varða bótaábyrgðarkerfið. Í reglugerðinni er mælt fyrir um strangari bótaábyrgð en kveðið er á um í núgildandi siglingalögum. Þá eru hærri takmarkanir á bótaábyrgð flutningsaðila samkvæmt reglugerðinni. Einnig má nefna þá reglu sem kemur fram í 6. gr. reglugerðarinnar um fyrirframgreiðslu bóta er mannskaði eða slys á fólki verður vegna óhapps á sjó eins og það er skilgreint í Aþenusamningnum.

Fyrirhugað er að innanríkisráðherra leggi fram lagafrumvarp til breytinga á siglingalögum á yfirstandandi löggjafarþingi til innleiðingar á ákvæðum reglugerðarinnar. Lagabreytingarnar kunna að hafa í för með sér aukinn tilkostnað fyrir þá einkaaðila sem stunda atvinnurekstur í farþegaflutningum á sjó og hafa ekki tryggingar sem uppfylla kröfur samkvæmt reglugerðinni. Ekki er gert ráð fyrir að lagabreytingarnar hafi í för með sér stjórnsýslulegar afleiðingar.

#### Fylgiskjal I.

### ÁKVÖRÐUN SAMEIGINLEGU EES-NEFNDARINNAR nr. 17/2011

frá 1. apríl 2011

um breytingu á XIII. viðauka (Flutningastarfsemi) við EES-samninginn

SAMEIGINLEGA EES-NEFNDIN HEFUR TEKIÐ NEÐANGREINDA ÁKVÖRÐUN

með vísan til samningsins um Evrópska efnahagssvæðið, með áorðnum breytingum samkvæmt bókun um breytingu á samningnum um Evrópska efnahagssvæðið, er nefnist „samningurinn“ í því sem hér fer á eftir, einkum ákvæða 98. gr.,

*og að teknu tilliti til eftirfarandi:*

- 1) XIII. viðauka við samninginn var breytt með ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 5/2011 frá 11. febrúar 2010 <sup>(1)</sup>.
- 2) Fella ber inn í samninginn reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 392/2009 frá 23. apríl 2009 um bótaábyrgð flutningsaðila vegna slysa við farþegaflutninga á sjó <sup>(2)</sup>.

ÁKVÖRÐUNIN ER SVOHLJÓÐANDI:

<sup>(1)</sup> Stjtið. ESB L 93, 7.4.2011, bls. 33, og EES-viðbætur við Stjtið. ESB nr. 19, 7.4.2011, bls. 9.

<sup>(2)</sup> Stjtið. ESB L 131, 28.5.2009, bls. 24.

*1. gr.*

Eftirfarandi liður bætist við á eftir lið 56w (tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2009/20/EB) í XIII. viðauka við samninginn:

„56x. **32009 R 0392**: Reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 392/2009 frá 23. apríl 2009 um bótaábyrgð flutningsaðila vegna slysa við farþegaflutninga á sjó (Stjtið. ESB L 131, 28.5.2009, bls. 24).“

*2. gr.*

Íslenskur og norskur texti reglugerðar (EB) nr. 392/2009, sem verður birtur í *EES-viðbæti við Stjórnartíðindi Evrópusambandsins*, telst fullgiltur.

*3. gr.*

Ákvörðun þessi öðlast gildi 2. apríl 2011, að því tilskildu að allar tilkynningar samkvæmt 1. mgr. 103. gr. samningsins hafi borist sameiginlegu EES-nefndinni (\*).

*4. gr.*

Ákvörðun þessi skal birt í EES-deild *Stjórnartíðinda Evrópusambandsins* og EES-viðbæti við þau.

Gjört í Brussel 1. apríl 2011.

Fyrir hönd sameiginlegu EES-nefndarinnar

**Gianluca Grippa**

starfandi formaður.

---

(\*) Stjórnskipuleg skilyrði gefin til kynna.

**Fylgiskjal II.****REGLUGERÐ EVRÓPUÞINGSINS OG RÁÐSINS (EB) nr. 392/2009****frá 23. apríl 2009****um bótaábyrgð flutningsaðila vegna slysa við farþegaflutninga á sjó****(Texti sem varðar EES)**

EVROÞUÞINGIÐ OG RÁÐ EVRÓPUSAM-  
BANDSINS HAFA,

með hliðsjón af stofnsáttmála Evrópubandalagsins,  
einkum 2. mgr. 80. gr.,

með hliðsjón af tillögu framkvæmdastjórnarinnar,

með hliðsjón af álitum efnahags- og félagsmálanefndar  
Evrópubandalaganna <sup>(1)</sup>,

með hliðsjón af álitum svæðanefndarinnar <sup>(2)</sup>,

í samræmi við málsmeðferðina sem mælt er fyrir um  
í 251. gr. sáttmálans <sup>(3)</sup>, á grundvelli sameiginlegs  
texta sem sáttanefndin samþykkti 3. febrúar 2009,

og að teknu tilliti til eftirfarandi:

- 1) Nauðsynlegt er að samþykkja frekari ráðstafanir innan ramma sameiginlegrar stefnu í flutningamálum til að tryggja öryggi í sjóflutningum. Þessar ráðstafanir skulu fela í sér reglur um bótaábyrgð á tjóni sem farþegar verða fyrir þar sem mikilvægt er að tryggja að farþegar, sem lenda í sjóslysum, fái hæfilegar bætur.
- 2) Bókunin frá 2002 við Aþenusamninginn um flutning farþega og farangurs þeirra á sjó frá 1974 var samþykkt, 1. nóvember 2002, innan ramma Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar (IMO). Bandalagið og aðildarríki þess vinna að því að ákveða hvort þau eigi að fullgilda bókunina eða gerast aðilar að henni. Hvað sem öðru líður skulu þau ákvæði hennar sem tekin eru upp í hana á grunni þessarar reglugerðar

taka gildi í Bandalaginu eigi síðar en 31. desember 2012.

- 3) Aþenusamningurinn um flutning farþega og farangurs þeirra á sjó frá 1974, eins og honum var breytt með bókuninni frá 2002 (Aþenusamningurinn), tekur aðeins til millilandaflutninga. Á innri markaði sjóflutningaþjónustu er ekki lengur greitt á milli innanlandsflutninga og millilandaflutninga og því er við hæfi að umfang og eðli bótaábyrgðar sé hið sama í innanlandsflutningum og millilandaflutningum í Bandalaginu.
- 4) Fyrirkomulag trygginga, sem krafist er samkvæmt Aþenusamningnum, skal taka mið af fjárhagslegum úrræðum skipaeigenda og vátryggingafélaga. Skipaeigendur verða að vera í stakk búnir að hafa umsjón með fyrirkomulagi trygginga sinna með efnahagslega viðunandi hætti og, að því er varðar litil skipafélög sem annast innanlandsflutninga, skal einkum tekið tillit til þess að rekstur þeirra er árstíðabundinn. Þegar fyrirkomulag trygginga eru fastsett samkvæmt þessari reglugerð skal því tekið tillit til hinna ýmsu flokka skipa.
- 5) Rétt þykir að skylda flutningsaðilann til að inna af hendi fyrirframgreiðslu við manntjón eða líkamstjón farþega en fyrirframgreiðsla felur þó ekki í sér viðurkenningu á bótaábyrgð.
- 6) Farþegar skulu fá viðeigandi upplýsingar um réttindi sín áður en ferð þeirra hefst eða, ef því verður ekki við komið, eigi síðar en við brottför.
- 7) Laganefnd Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar samþykkti 19. október 2006 fyrirvara og viðmiðunarreglur Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar um framkvæmd Aþenusamningsins (viðmiðunarreglur Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar) til að fjalla um tiltekin málefni samkvæmt Aþenusamningnum, s.s. bætur fyrir tjón af völdum hryðjuverka. Líta má svo á að viðmiðunarreglur Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar séu sérlög.

<sup>(1)</sup> Stjtið. ESB C 318, 23.12.2006, bls. 195.

<sup>(2)</sup> Stjtið. ESB C 229, 22.9.2006, bls. 38.

<sup>(3)</sup> Álit Evrópuþingsins frá 25. apríl 2007 (Stjtið. ESB C 74 E, 20.3.2008, bls. 562), sameiginleg afstaða ráðsins frá 6. júní 2008 (Stjtið. ESB C 190 E, 29.7.2008, bls. 17), afstaða Evrópuþingsins frá 24. september 2008 (hefur enn ekki verið birt í Stjórnartíðindum), ákvörðun ráðsins frá 26. febrúar 2009 og lagaleg ályktun Evrópuþingsins frá 11. mars 2009 (hefur enn ekki verið birt í Stjórnartíðindum).

- 8) Í þessari reglugerð er tekinn upp hluti af viðmiðunarreglum Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar og þær gerðar bindandi. Í því skyni ber einkum að skilja sögnina „ætti“ sem „skal“ þar sem hún kemur fyrir í ákvæðum viðmiðunarreglna Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar.
- 9) Skilja skal ákvæði Aþenusamningsins (I. viðauka) og ákvæði viðmiðunarreglna Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar (II. viðauka), að breyttu breytanda, í tengslum við löggjöf Bandalagsins.
- 10) Kerfi varðandi bótaábyrgð, sem kveðið er á um í þessari reglugerð, skal rýmkað í áföngum þannig að það taki til hinna ýmsu flokka skipa, eins og segir í 4. gr. tilskipunar ráðsins 98/18/EB frá 17. mars 1998 um öryggisreglur og staðla fyrir farþegaskip<sup>(1)</sup>. Hafa skal hliðsjón af því hvaða afleiðingar það hefur á fargjöld og getu markaðarins til að öðlast tryggingavernd á viðráðanlegu verði, að því marki sem krafist er, í ljósi þeirrar stefnu að efla réttindi farþega og tiltekna þætti árstíðabundinna sjóflutninga.
- 11) Málefnið, sem fjallað er um í 17. gr. og 17. gr. a í Aþenusamningnum, falla undir fullar valdheimildir Bandalagsins að því marki sem þessar greinar hafa áhrif á reglurnar, sem voru settar með reglugerð ráðsins (EB) nr. 44/2001 frá 22. desember 2000 um dómsvald og viðurkenningu á og fullnustu dóma í einkamálum og viðskiptamálum<sup>(2)</sup>. Í því samhengi munu ákvæði þessara tveggja greina mynda hluta af Bandalagsréttinum þegar Bandalagið gerist aðili að Aþenusamningnum.
- 12) Í þessari reglugerð telst orðalagið „eða er skráð í aðildarríki“ þýða að fánaríkið, í tengslum við þurrleiguskráningu skipa, sé annaðhvort aðildarríki eða samningsaðili að Aþenusamningnum. Aðildarríkin og framkvæmdastjórnin skulu gera nauðsynlegar ráðstafanir til að hvetja Alþjóðasiglingamálastofnunina til að þróa viðmiðunarreglur um þurrleiguskráningu skipa.
- 13) Í þessari reglugerð telst hugtakið „ferlihálpertæki“ hvorki vera farangur né ökutæki í skilningi 8. gr. Aþenusamningsins.
- 14) Nauðsynlegar ráðstafanir til framkvæmdar þessari reglugerð skulu samþykktar í samræmi við ákvörðun ráðsins 1999/468/EB frá 28. júní 1999 um reglur um meðferð framkvæmdavalds sem framkvæmdastjórninni er falið<sup>(3)</sup>.
- 15) Framkvæmdastjórnin skal einkum hafa heimild til þess að breyta þessari reglugerð til að taka inn síðari breytingar á alþjóðasamningum, bókunum, kóðum og ályktunum sem tengjast henni. Þar eð þessar ráðstafanir eru almenns eðlis og þeim er ætlað að breyta veigalitlum þáttum þessarar reglugerðar, m.a. með því að bæta við hana nýjum, veigalitlum þáttum, skulu þær samþykktar í samræmi við reglu-nefndarmeðferð með grannskoðun sem kveðið er á um í 5. gr. a í ákvörðun 1999/468/EB.
- 16) Siglingaöryggisstofnun Evrópu, sem sett var á fót með reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 1406/2002<sup>(4)</sup>, skal aðstoða framkvæmdastjórnina við að undirbúa og gera drög að framvinduskýrslu um framkvæmd reglna sem mælt er fyrir um í þessari reglugerð.
- 17) Yfirvöld í aðildarríkjunum, einkum hafnar-yfirvöld, gegna lykilhlutverki í tengslum við greiningu og stjórnun á hinum ýmsu hættum sem stöðja að siglingaöryggi.
- 18) Í yfirlýsingu sinni um siglingaöryggi frá 9. október 2008 hafa aðildarríkin skuldbundið sig, eigi síðar en 1. janúar 2012, til að samþykkja að gerast aðilar að alþjóðasamningnum um takmörkun ábyrgðar á sjóréttarkröfum frá 1976, eins og honum var breytt með bókunninni frá 1996. Aðildarríki mega nýta sér þann kost sem kveðið er á um í 3. mgr. a í 15. gr. í þeim samningi, með því að setja reglur með sér-tækum ákvæðum þessarar reglugerðar, um kerfi takmörkunar ábyrgðar sem á að gilda um farþega.
- 19) Þar eð aðildarríkin geta ekki fyllilega náð markmiði þessarar reglugerðar, þ.e. að setja samræmdar reglur um réttindi flutningsaðila á sjó og farþega þeirra ef slys ber að höndum, og því verður betur náð á vettvangi Bandalagsins, vegna umfangs og áhrifa aðgerðanna, er Bandalaginu heimilt að samþykkja ráðstafanir í samræmi við dreifræðisregluna eins og kveðið er á um í 5. gr. sáttmálans. Í samræmi við meðalhófsregluna, eins og hún er sett fram í þeirri grein, er ekki gengið lengra en nauðsyn krefur í þessari reglugerð til að ná þessu markmiði.

<sup>(1)</sup> Stjtið. EB L 144, 15.5.1998, bls. 1.

<sup>(2)</sup> Stjtið. EB L 12, 16.1.2001, bls. 1.

<sup>(3)</sup> Stjtið. EB L 184, 17.7.1999, bls. 23.

<sup>(4)</sup> Stjtið. EB L 208, 5.8.2002, bls. 1.

## SAMÞYKKT REGLUGERÐ ÞESSA:

## 1. gr.

**Efni**

1. Í þessari reglugerð er mælt fyrir um Bandalagsreglur um bótaábyrgð og tryggingu vegna farþegaflutninga á sjó eins og fram kemur í viðeigandi ákvæðum:

- a) í Aþenusamningnum um flutning farþega og farangurs þeirra á sjó frá 1974, eins og honum var breytt með bókuninni frá 2002 (Aþenusamningurinn), eins og sett er fram í I. viðauka og
  - b) í fyrirvara og viðmiðunarreglum Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar um framkvæmd Aþenusamningsins sem var samþykktur af hálfu laganefndar Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar 19. október 2006 (viðmiðunarreglur Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar) eins og sett er fram í II. viðauka.
2. Enn fremur rýmkar þessi reglugerð gildissvið þessara ákvæða þannig að þau nái til farþegaflutninga á sjó innan eins aðildarríkis um borð í skipum í flokki A og B skv. 4. gr. tilskipunar 98/18/EB og þar er mælt fyrir um tilteknar viðbótarkröfur.
3. Eigi síðar en 30. júní 2013 skal framkvæmdastjórnin, ef við á, leggja fram tillögu að löggjöf, m.a. til að rýmka gildissvið þessarar reglugerðar þannig að hún nái til skipa í flokkum C og D skv. 4. gr. tilskipunar 98/18/EB.

## 2. gr.

**Gildissvið**

Þessi reglugerð gildir um hvers konar flutninga milli landa í merkingu 9. liðar 1. gr. Aþenusamningsins og um flutninga sjóleiðis innan eins aðildarríkis um borð í skipum í flokki A og B skv. 4. gr. tilskipunar 98/18/EB þar sem:

- a) skipið siglir undir fána aðildarríkis eða er skráð í aðildarríki,
- b) flutningssamningur hefur verið gerður í aðildarríki eða
- c) brottfararstaður eða ákvörðunarstaður, samkvæmt flutningssamningnum, er í aðildarríki.

Aðildarríki mega láta þessa reglugerð ná til allra sjóferða innanlands.

## 3. gr.

**Bótaábyrgð og vátryggingar**

1. Bótaábyrgðarkerfið fyrir farþega, farangur þeirra og ökutæki og reglurnar um vátryggingu eða aðra fjárhagslega tryggingu skulu falla undir ákvæði þessarar reglugerðar, undir ákvæði 1. gr. og 1. gr. a, 2. mgr. 2. gr., 3.–16. gr. og 18., 20. og 21. gr. Aþenusamningsins, sem settur er fram í I. viðauka, og undir ákvæði viðmiðunarreglna Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar sem settar eru fram í II. viðauka.
2. Viðmiðunarreglur Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar, sem settar eru fram í II. viðauka, eru bindandi.

## 4. gr.

**Bætur í tengslum við ferlihljálpartæki eða önnur sérstök hljálpartæki**

Ef ferlihljálpartæki eða annað sérstakt hljálpartæki, sem hreyfihamlaður farþegi notar, glatast eða verður fyrir tjóni fellur bótaábyrgð flutningsaðila undir ákvæði 3. mgr. 3. gr. Aþenusamningsins. Bæturnar skulu samsvara endurnýjunarverði hljálpartækisins eða, eftir atvikum, viðgerðarkostnaði.

## 5. gr.

**Viðtækar takmarkanir á bótaábyrgð**

1. Þessi reglugerð breytir ekki réttindum eða skyldum flutningsaðila eða flutningsaðila í raun í samræmi við landslög til framkvæmdar alþjóðasamningnum um takmörkun ábyrgðar á sjóréttarkröfum frá 1976, eins og honum var breytt með bókuninni frá 1996, þ.m.t. breytingar sem kunna að verða gerðar síðar á samningnum.

Ef slík landslög eru ekki í gildi fellur bótaábyrgð flutningsaðila eða flutningsaðila í raun aðeins undir ákvæði 3. gr. þessarar reglugerðar.

2. Að því er varðar bótakröfur vegna manntjóns eða líkamstjóns farþega af völdum einhverrar þeirrar hættu sem um getur í lið 2.2 í viðmiðunarreglum Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar er flutningsaðila og flutningsaðila í raun heimilt að takmarka ábyrgð sína í samræmi við ákvæðin sem um getur í 1. mgr. þessarar greinar.

## 6. gr.

**Fyrirframgreiðsla**

1. Ef farþegi lætur lífið eða verður fyrir líkamstjóni af völdum atviks við sjóflutninga skal flutningsaðilinn sem annast flutninginn að öllu leyti eða að hluta til þegar atvikið átti sér stað, inna af hendi fyrirframgreiðslu sem nægir til að standa straum af brýnustu

fjárförf, í réttu hlutfalli við orðinn skaða, innan fimmtán daga frá því ljóst er orðið hvaða einstaklingur á rétt á skaðabótum. Greiðslan skal ekki vera lægri en 21 000 evrur ef um manntjón er að ræða.

Þetta ákvæði gildir einnig ef flutningsaðilinn er með staðfestu innan Bandalagsins.

2. Fyrirframgreiðsla felur ekki í sér viðurkenningu á bótaábyrgð og getur komið til frádráttar bótum sem kunna að vera greiddar síðar samkvæmt þessari reglugerð. Greiðsluna skal ekki endurgreiða nema í þeim tilvikum sem sett eru fram í 1. mgr. 3. gr. eða 6. gr. Aþenusamningsins eða í viðbæti A við viðmiðunarreglur Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar eða ef einstaklingurinn sem fékk greiðsluna er ekki sá einstaklingur sem átti rétt á skaðabótunum.

#### 7. gr.

#### Upplýsingar fyrir farþega

Með fyrirvara um skyldur ferðaskipuleggjenda, sem settar eru fram í tilskipun ráðsins 90/314/EBE frá 13. júní 1990 um ferðapakka, orlofspakka og skoðunarferðapakka<sup>(1)</sup> skal flutningsaðili og/eða flutningsaðili í raun sjá til þess að farþegar fái viðeigandi og auðskiljanlegar upplýsingar um réttindi sín samkvæmt þessari reglugerð.

Ef flutningssamningur er gerður í aðildarríki skulu upplýsingar þar að lútandi veittar á öllum sölustöðum, þ.m.t. við símasölu og sölu á Netinu. Ef brottfararstaður er í aðildarríki skulu upplýsingarnar veittar fyrir brottför. Í öllum öðrum tilvikum skulu þær veittar eigi síðar en við brottför. Að því marki sem upplýsingaskyldan, samkvæmt þessari grein, hefur verið uppfyllt, annaðhvort af hálfu flutningsaðila eða flutningsaðila í raun, er hinum ekki skylt að veita upplýsingar. Upplýsingarnar skulu veittar með því sniði sem er hagkvæmast.

Til að uppfylla upplýsingaskylduna, samkvæmt þessari grein, skal flutningsaðili og flutningsaðili í raun veita farþegum a.m.k. þær upplýsingar sem er að finna í samantekt um ákvæði þessarar reglugerðar sem framkvæmdarstjórnin hefur útbúið og birt opinberlega.

#### 8. gr.

#### Skýrslugjöf

Eigi síðar en þremur árum eftir gildistökudag þessarar reglugerðar skal framkvæmdastjórnin semja skýrslu um beitingu þessarar reglugerðar þar sem

meðal annars skal tekið tillit til þróunar í efnahagsmálum og á alþjóðavettvangi.

Skýrslunni getur fylgt tillaga á þessari reglugerð eða tillaga sem Bandalagið á að leggja fram á viðeigandi sviðum á alþjóðavettvangi.

#### 9. gr.

#### Breytingar

1. Ráðstafanirnar, sem er ætlað að breyta veigalitlum þáttum þessarar reglugerðar og varða upptöku breytinga á ábyrgðarmörkunum, sem sett eru fram í 3. gr. (1. mgr.), 4. gr. a (1. mgr.), 7. gr. (1. mgr.) og 8. gr. Aþenusamningsins til að taka tillit til ákvarðana sem teknar hafa verið skv. 23. gr. samningsins ásamt tilheyrandi uppfærslum á I. viðauka við þessa reglugerð, skulu samþykktar í samræmi við reglunefndarmeðferðina með grannskoðun sem um getur í 2. mgr. 10. gr. þessarar reglugerðar.

Að teknu tilliti til þess hvaða afleiðingar það hefur á fargjöld og getu markaðarins til að öðlast tryggingavernd á viðráðanlegu, að því marki sem krafist er, í ljósi þeirrar stefnu að efla rétt farþega ásamt því að viðskiptin eru að hluta til árstíðabundin skal framkvæmdastjórnin, eigi síðar en 31. desember 2016, samþykkja, á grundvelli viðeigandi áhættumats, ráðstöfun varðandi ábyrgðarmörkin sem sett eru fram í I. viðauka fyrir skip í flokki B skv. 4. gr. tilskipunar 98/18/EB. Samþykkja skal þessar ráðstafanir, sem er ætlað að breyta veigalitlum þáttum þessarar reglugerðar, í samræmi við reglunefndarmeðferðina með grannskoðun sem um getur í 2. mgr. 10. gr. þessarar reglugerðar.

2. Ráðstafanirnar, sem er ætlað að breyta veigalitlum þáttum þessarar reglugerðar og varða upptöku breytinga á ákvæðum viðmiðunarregla Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar, sem settar eru fram í II. viðauka, skulu samþykktar í samræmi við reglunefndarmeðferðina með grannskoðun sem um getur í 2. mgr. 10. gr.

#### 10. gr.

#### Nefndarmeðferð

1. Framkvæmdastjórnin skal njóta aðstoðar nefndarinnar um öryggi á höfunum og varnir gegn mengun frá skipum (COSS) sem komið var á fót með reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 2099/2002<sup>(2)</sup>.

<sup>(1)</sup> Stjtið. EB L 158, 23.6.1990, bls. 59.

<sup>(2)</sup> Stjtið. EB L 324, 29.11.2002, bls. 1.



2. Þegar vísað er til þessarar málsgreinar gilda ákvæði 1.–4. mgr. 5. gr. a og 7. gr. ákvörðunar 1999/468/EB með hliðsjón af ákvæðum 8. gr. hennar.

11. gr.

#### Umbreytingarákvæði

1. Að því er varðar flutninga á sjó innan eins aðildarríkis um borð í skipum í flokki A, skv. 4. gr. tilskipunar 98/18/EB, er aðildarríkjum heimilt að fresta beitingu þessarar reglugerðar um fjögur ár eftir gildistökudag hennar.

2. Að því er varðar flutninga á sjó innan eins aðildarríkis um borð í skipum í flokki B, skv. 4. gr. tilskipunar 98/18/EB, er aðildarríkjum heimilt að fresta beitingu þessarar reglugerðar til 31. desember 2018.

12. gr.

#### Gildistaka

Reglugerð þessi öðlast gildi daginn eftir að hún birtist í *Stjórnartíðindum Evrópusambandsins*.

Hún kemur til framkvæmda frá og með þeim degi sem Aþenusamningurinn öðlast gildi í Bandalaginu og, hvernig sem atvikast, eigi síðar en 31. desember 2012.

Reglugerð þessi er bindandi í heild sinni og gildir í öllum aðildarríkjunum án frekari lögfestingar.

Gjört í Strassborg 23. apríl 2009.

*Fyrir hönd Evrópuþingsins, Fyrir hönd ráðsins,*

H.-G. PÖTTERING

P. NEČAS

*forseti.*

*forseti.*

#### I. VIÐAUKI

### ÁKVÆÐI AÞENUSAMNINGSINS UM FLUTNING FARÞEGA OG FARANGURS ÞEIRRA Á SJÓ SEM HAFAR ÞÝÐINGU VIÐ BEITINGU ÞESSARAR REGLUGERÐAR

(Samsteyptur texti úr Aþenusamningnum um flutning farþega og farangurs þeirra á sjó frá 1974 og úr bókuninni við samninginn frá 2002)

1. gr.

#### Skilgreiningar

Í þessum samningi hefur eftirfarandi orðalag þá merkingu sem hér greinir:

1. a) „flutningsaðili“: einstaklingur sem hefur gert flutningssamning, eða einhver sem gerir flutningssamning fyrir hans hönd, óháð því hvort flutningsaðili eða flutningsaðili í raun annist flutninginn,
- b) „flutningsaðili í raun“: einstaklingur annar en flutningsaðili sem er eigandi, leigutaki eða rekstraraðili skips sem annast flutninginn í raun að öllu leyti eða að hluta til og
- c) „flutningsaðili sem annast flutninginn í raun, að öllu leyti eða að hluta til“: flutningsaðili í raun eða flutningsaðili svo fremi að flutningsaðilinn annist flutninginn í raun,
2. „flutningssamningur“: samningur sem flutningsaðili gerir, eða einhver fyrir hans hönd, um farþegaflutninga á sjó eða flutning farþega og farangurs hans, eftir því sem við á,
3. „skip“: einungis hafskip, þó ekki svifnökkvi,
4. „farþegi“: sérhver einstaklingur sem er fluttur með skipi:
  - a) samkvæmt flutningssamningi eða
  - b) sem, með samþykki flutningsaðila, fylgir ökutæki eða lifandi dýrum, sem eru hluti af flutningssamningi um vöruflutninga, sem þessi samningur nær ekki til,
5. „farangur“: sérhver hlutur eða ökutæki sem flutningsaðili flytur samkvæmt flutningssamningi, að undanskildum:
  - a) hlutum og ökutækjum, sem eru flutt samkvæmt skipaleigusamningi, farmskírteini eða öðrum samningi sem tengist fyrst og fremst vöruflutningum og

- b) lifandi dýrum,
6. „handfarangur“: farangur sem farþeginn hefur í klefa sínum eða sem er í hans eigu, vörslu eða umsjón; að undanskildri beitingu 8. mgr. þessarar greinar og 8. gr. tekur handfarangur til farangurs sem farþeginn flytur mér sér í eða á ökutækinu,
7. „farangur tapast eða verður fyrir tjóni“: fjárhagslegt tjón sem farþeginn verður fyrir vegna þess að farangur hans er ekki afhentur innan hæfilegra tímamarka eftir komu skipsins sem flutti farangurinn eða átti að flytja hann en tekur þó ekki til tafa vegna vinnudeilna,
8. „flutningur“: nær yfir eftirfarandi tímabil:
- a) að því er varðar farþegann og handfarangur hans: það tímabil sem farþeginn og/eða handfarangur hans eru um borð í skipinu, eða að fara um borð eða frá borði, og það tímabil sem farþeginn og handfarangur hans er fluttur sjóleiðis frá landi að skipinu eða öfugt ef kostnaður við slíkan flutning er innifalinn í fargjaldinu eða ef flutningsaðilinn gerir farið, sem notað er í þessum tilgangi, aðgengilegt farþeganum. Að því er varðar farþega tekur flutningur þó ekki til þess tíma sem hann er staddur á endastöð hafnar, hafnarstöð eða á hafnarbakka eða í öðru hafnarmannvirki,
- b) að því er varðar handfarangur: einnig sá tími sem farþeginn er staddur á endastöð hafnar, hafnarstöð eða á hafnarbakka eða í öðru hafnarmannvirki ef flutningsaðilinn, eða starfsmaður hans eða umboðsaðili, hefur tekið farangurinn til varðveislu og hefur ekki afhent farþeganum hann aftur,
- c) að því er varðar annan farangur sem er ekki handfarangur: sá tími frá því flutningsaðilinn eða starfsmaður hans eða umboðsaðili tekur farangurinn til varðveislu á landi eða um borð í skipi þar til flutningsaðilinn eða starfsmaður hans eða umboðsaðili afhendir farangurinn aftur,
9. „flutningur milli landa“: sérhver flutningur þar sem brottfararstaður og ákvörðunarstaður, samkvæmt flutningssamningi, eru innan tveggja mismunandi ríkja eða í einu ríki ef gert er ráð fyrir viðkomuhöfn í öðru ríki samkvæmt flutningssamningnum eða ferðaáætluninni,
10. „stofnun“: Alþjóðasiglingamálastofnunin,
11. „aðalframkvæmdastjóri“: aðalframkvæmdastjóri stofnunarinnar.

*1. gr. a*

**Viðauki**

Viðaukinn við þennan samning er óaðskiljanlegur hluti hans.

*2. gr.*

**Gildissvið**

1. [...] (\*)

2. Þrátt fyrir 1. mgr. þessarar greinar gildir þessi samningur ekki þegar flutningur er háður, samkvæmt einhverjum öðrum alþjóðasamningi um flutning farþega eða farangurs með öðrum flutningsmáta, einkaréttarábyrgð í samræmi við ákvæði slíks samnings svo fremi sem beiting þessara ákvæða er skyldubundin fyrir flutning á sjó.

*3. gr.*

**Bótaábyrgð flutningsaðila**

1. Flutningsaðila er skylt að bæta tjón er hlýst af manntjóni eða líkamstjóni farþega vegna atviks við sjóflutninga svo framarlega sem tjón þessa farþega fari ekki yfir 250 000 reiknieiningar í tengslum við sérhvert tilvik nema flutningsaðilinn sanni að atvikið:

---

(\*) Ekki birt hér.

- a) hafi verið af völdum styrjaldar, hernaðarátaka, borgarastyrjaldar, uppreisnar eða óvenjulegs, óhjákvæmi-  
legs og óviðráðanlegs náttúruviðburðar eða
- b) sé að öllu leyti af völdum athafnar eða athafnaleysis þriðja aðila í þeim tilgangi að valda atvikinu.

Ef tjónið fer yfir framangreind ábyrgðarmörk er flutningsaðili þar að auki ábyrgur nema hann geti sannað að atvikið, sem olli tjóninu, hafi ekki verið vegna yfirsjónar eða vanrækslu af hans hálfu.

2. Flutningsaðila er skylt að bæta tjón er hlýst af því að farþegi verður fyrir manntjóni eða líkamstjóni sem er ekki vegna atviks við sjóflutninga ef atvikið, sem olli tjóninu, var vegna yfirsjónar eða vanrækslu af hans hálfu. Sönnunarbyrði um yfirsjón eða vanrækslu hvílir á krefjanda.

3. Flutningsaðila er skylt að bæta tjón er hlýst af því að handfarangur tapast eða verður fyrir tjóni ef atvikið, sem olli tjóninu, má rekja til yfirsjónar eða vanrækslu af hans hálfu. Þegar tjón verður vegna atviks við sjó-  
flutninga skal gengið út frá því að það sé vegna yfirsjónar eða vanrækslu af hálfu flutningsaðila.

4. Flutningsaðila er skylt að bæta tjón sem hlýst af því að annar farangur en handfarangur tapast eða verður fyrir tjóni nema flutningsaðili sanni að atvikið, sem olli tjóninu, sé ekki vegna yfirsjónar eða vanrækslu af hans hálfu.

5. Í þessari grein er merking eftirfarandi hugtaka sem hér segir:

- a) „atvik við sjóflutninga“: skipbrot, skip sem hvolfir, lendir í árekstri eða strandar, sprenging eða eldsvoði í skipinu eða ágalli á skipinu,
- b) „yfirsjón eða vanræksla af hálfu flutningsaðila“: tekur einnig til yfirsjónar eða vanrækslu af hálfu starfs-  
manna flutningsaðila sem framkvæma störf sín innan verksviðs síns,
- c) „ágalli á skipinu“: allar bilanir, skortur eða vanefndir við gildandi öryggisreglur, að því er varðar sérhvern hluta skipsins eða búnað þess, sem notast sem flóttaleið, til rýmingar, við ferð farþega til eða frá borði eða þegar hann er notaður til að knýja skip, stýra því, tryggja örugga siglingu, liggja við legufæri eða við akkeri, þegar skip kemur til skipalægis eða akkerislægis eða fer frá þeim, við lekastjórnun eftir innflæði vatns eða við sjósetningu björgunarbúnaðar og

d) „tjón“: tekur ekki til refsiskaðabóta eða skaðabóta til fælingar.

6. Bótaábyrgð flutningsaðila, samkvæmt þessari grein, varðar aðeins tjón sem stafar af atvikum sem eiga sér stað meðan á flutningi stendur. Sönnunarbyrði um hvort atvikið, sem orsakaði tjónið, hafi átt sér stað með-  
an á flutningnum stóð og hvert umfang tjónsins er skal hvíla á krefjanda.

7. Ekkert í þessum samningi skal hafa áhrif á málskotsrétt flutningsaðila gegn þriðja aðila eða rétt til að bera fyrir sig meðvirkandi vanrækslu skv. 6. gr. þessa samnings. Ekkert í þessari grein skal hafa áhrif á tak-  
mörkunarrétt skv. 7. eða 8. gr. þessa samnings.

8. Þegar gengið er út frá yfirsjón eða vanrækslu málsaðila eða að sönnunarbyrðinni sé komið yfir á málsaðila skal það ekki koma í veg fyrir að tekið verði tillit til sönnunargagna í þágu þessa málsaðila.

4. gr.

#### **Flutningsaðili í raun**

1. Ef flutningsaðila í raun hefur verið falið að annast sjálfan flutninginn eða hluta hans skal flutningsaðili engu að síður bera ábyrgð á öllum flutningnum í samræmi við ákvæði þessa samnings. Auk þess hefur flutn-  
ingsaðili í raun réttindi og skyldur, samkvæmt ákvæðum þessa samnings, í tengslum við þann hluta flutnings-  
ins sem hann annast.

2. Flutningsaðili telst ábyrgur, að því er varðar flutninginn sem flutningsaðili í raun annast, fyrir athafnir og athafnaleysi flutningsaðila í raun og starfsmanna hans og umboðsaðila sem framkvæma störf sín innan verk-  
sviðs síns.

3. Allir sérsamningar, þar sem flutningsaðili tekur á sig þær skyldur sem ekki er kveðið á um í þessum samn-  
ingi eða fellur frá réttindum sem samningur þessi heimilar, skulu ekki binda flutningsaðila í raun nema hann hafi samþykkt það sérstaklega og skriflega.

4. Þegar og að því marki sem bæði flutningsaðili og flutningsaðili í raun eru ábyrgir skulu þeir bera óskipta bótaábyrgð.
5. Ekkert í þessari grein skal koma í veg fyrir málskotsrétt flutningsaðila og flutningsaðila í raun.

*4. gr. a*

**Lögboðin trygging**

1. Þegar farþegar eru fluttir með skipi, skráðu í samningsríki sem hefur leyfi til að flytja fleiri en tólf farþega og fellur undir þennan samning, skal sérhver flutningsaðili, sem annast flutninginn í raun, að öllu leyti eða að hluta til, hafa váttryggingu eða aðra fjárhaglega tryggingu, t.d. ábyrgð banka eða sambærilegrar fjármála-stofnunar, sem tekur til bótaábyrgðar samkvæmt þessum samningi að því er varðar manntjón eða líkamstjón farþega. Takmörk lögboðinnar váttryggingar eða annarrar fjárhagslegrar tryggingar skulu ekki vera undir 250 000 reiknieiningum fyrir hvern farþega í tengslum við sérhvert tilvik.

2. Eftir að viðeigandi yfirvald samningsríkis hefur staðfest að kröfur 1. mgr. hafi verið uppfylltar skal gefa út skirteini fyrir hvert skip þar sem staðfest er að váttryggingar eða aðrar fjárhagslegar tryggingar séu í gildi í samræmi við ákvæði þessa samnings. Að því er varðar skip sem er skráð í samningsríki skal viðeigandi yfirvald skráningarríkis skipsins gefa út eða staðfesta slíkt skirteini og að því er varðar skip sem er ekki skráð í samningsríki getur viðeigandi yfirvald hvaða samningsríkis sem er gefið út eða staðfesta skirteinið. Þetta skirteini skal vera í samræmi við fyrirmyndina, sem sett er fram í viðaukanum við þennan samning, og skulu eftirfarandi upplýsingar koma þar fram:

- a) nafn skips, einkennisnúmer eða einkennisstafir og heimahöfn,
- b) nafn og aðalstarfsstöð þess flutningsaðila sem annast flutninginn í raun að öllu leyti eða að hluta til,
- c) auðkennissnúmer Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar fyrir skip,
- d) tegund fjárhagslegrar tryggingar og gildistími hennar,
- e) nafn og aðalstarfsstöð váttryggjanda eða þess aðila sem lætur í té fjárhagslega tryggingu, og, eftir því sem við á, sú starfsstöð þar sem váttryggingin eða önnur fjárhagsleg tryggingu er gefin út og
- f) gildistími skirteinisins sem skal ekki vera lengri en gildistími váttryggingarinnar eða annarrar fjárhagslegrar tryggingar.

3. a) Samningsríki getur heimilað að skirteinið sé gefið út af hálfu stofnunar eða samtaka sem það hefur viðurkennt. Þessi stofnun eða samtök skulu tilkynna ríkinu um útgáfu hvers skirteinis. Samningsríkið skal í öllum tilvikum ábyrgjast að skirteinið hafi verið fyllt rétt og nákvæmlega út og skuldbinda sig til að tryggja að nauðsynlegar ráðstafanir séu gerðar til að fullnægja þessari skyldu.

b) Samningsríki skal tilkynna aðalframkvæmdastjóranum:

i. um þá sérstöku ábyrgð og skilyrði sem gilda um heimildina sem stofnunum eða samtökum, viðurkennd af hálfu samningsríkis, hefur verið falið,

ii. um afturköllun þessarar heimildar og

iii. um þann dag sem heimildin er afturkölluð eða tekur gildi.

Heimildin tekur ekki gildi fyrr en þrem mánuðum eftir þann dag sem aðalframkvæmdastjóranum var tilkynnt um hana.

c) Sú stofnun eða þau samtök sem hafa heimild til að gefa út skirteini í samræmi við þessa málsgrein skulu a.m.k. hafa heimild til að afturkalla þessi skirteini ef skilyrðin fyrir útgáfu þeirra eru ekki uppfyllt. Stofnunin eða samtökin skulu í öllum tilvikum tilkynna slíka afturköllun til þess ríkis sem skirteinið var gefið út fyrir.

4. Skirteinið skal gefið út á opinberu tungumáli eða opinberum tungumálum útgáfuríkisins. Ef notað er annað tungumál en enska, franska eða spænska skal fylgja með þýðing á eithvert þessara tungumála og, ef ríkið ákveður svo, má sleppa því að nota opinbera tungumál ríkisins.

5. Skirteinið skal haft um borð í skipinu og skal eintak afhent yfirvöldunum, sem halda skipaskrána, eða, ef skipið er ekki skráð í samningsríki, yfirvöldum þess ríkis sem gefur út eða staðfestir skirteinið.

6. Vátrygging, eða önnur fjárhagsleg trygging, uppfyllir ekki kröfur þessarar greinar ef hún getur fallið úr gildi af öðrum ástæðum en þeim að gildistíminn, sem tilgreindur er á skirteininu, rennur út áður en þrjú mánuðir eru liðnir frá þeim degi sem yfirvöldunum, sem um getur í 5. mgr., hefur borist tilkynning um gildislok þess nema skirteinið hafi verið lagt inn hjá þessum yfirvöldum eða nýtt skirteini hafi verið gefið út innan fyrrgreinds tímabils. Fyrrgreind ákvæði gilda einnig um allar breytingar sem leiða til þess að vátryggingin eða önnur fjárhagsleg trygging uppfyllir ekki lengur kröfur þessarar greinar.

7. Skráningarríki skipsins skal, með fyrirvara um ákvæði þessarar greinar, ákvarða skilyrðin fyrir útgáfu skirteinisins og gildistíma þess.

8. Ekkert í samningi þessum skal túlkað þannig að það komi í veg fyrir að samningsríki reiði sig á upplýsingar, sem það fær frá öðrum ríkjum, frá stofnuninni eða frá öðrum alþjóðastofnunum, sem tengjast fjárhagsstöðu þeirra sem veita vátrygginguna eða annars konar fjárhagslega tryggingu að því er þennan samning varðar. Í slíkum tilvikum er samningsríki, sem reiðir sig á slíkar upplýsingar, ekki leyst undan ábyrgð sinni sem útgáfuríki skirteinisins.

9. Skirteini, sem eru gefin út eða staðfest í umboði samningsríkis, skulu tekin gild af hálfu annarra samningsríkja, að því er þennan samning varðar og skulu metin af hálfu annarra samningsríkja jafngild þeim skirteinum sem eru gefin út eða staðfest af þeim, jafnvel þótt þau séu gefin út eða staðfest að því er varðar skip sem ekki er skráð í samningsríki. Samningsríki er, hvenær sem er, heimilt að óska eftir viðræðum við ríkið sem gefur skirteinið út eða staðfestir það ef það telur að vátryggjandinn eða ábyrgðaraðilinn, sem tilgreindur er á tryggingarskirteininu, hafi ekki fjárhagslegt bolmagn til að uppfylla þær skyldur sem honum ber samkvæmt þessum samningi.

10. Heimilt er að gera allar bótakröfur, sem vátrygging eða önnur fjárhagsleg trygging tekur til samkvæmt þessari grein, beint á hendur vátryggjanda eða öðrum aðila sem veitir fjárhagslega tryggingu. Í slíku tilviki gildir sú fjárhæð sem sett er fram í 1. mgr. sem takmörkun ábyrgðar vátryggjanda eða annars aðila sem veitir fjárhagslega tryggingu jafnvel þegar flutningsaðili eða flutningsaðili í raun á ekki rétt á takmörkun ábyrgðar. Stefnda er enn fremur heimilt að bera fyrir sig þeim vörnum (þó ekki gjaldþroti eða sliti) sem flutningsaðili, sem um getur í 1. mgr., hefði átt rétt á að bera fyrir sig í samræmi við þennan samning. Stefnda er auk þess heimilt að bera fyrir sig þeirri vörn að tjónið hlaut af vísitandi misgerð hins tryggða en hinn stefndi skal ekki bera fyrir sig einhverjum öðrum vörnum sem stefndi gæti átt rétt á að bera fyrir sig í málshöfðun hins tryggða gegn stefnda. Stefndi skal í öllum tilvikum hafa heimild til að krefjast þess að flutningsaðili og flutningsaðili í raun komi einnig að meðferð málsins fyrir rétti.

11. Fjárhæðir, sem tengjast vátryggingu eða annari fjárhagslegri tryggingu í samræmi við 1. mgr., má einungis nota til fullnustu krafna samkvæmt þessum samningi og sérhver greiðsla slíkrar fjárhæðar fellir úr gildi alla bótaábyrgð samkvæmt þessum samningi sem samsvarar þeirri fjárhæð sem greidd var.

12. Samningsríki skal ekki heimila starfrækslu skips, sem siglir undir fána þess og þessi grein tekur til, nema skirteini hafi verið gefið út skv. 2. eða 15. mgr.

13. Hvert samningsríki skal sjá til þess, samkvæmt landslögum hvers ríkis, að öll skip, sem hafa leyfi til að flytja fleiri en tólf farþega, óháð skráningarríki, og sem sigla í eða úr höfn á yfirráðasvæði þess, hafi vátryggingu eða aðra fjárhagslega tryggingu, sem samsvarar því sem tilgreint er í 1. mgr., að því marki sem samningur þessi gildir, sbr. þó ákvæði þessarar greinar.

14. Þrátt fyrir ákvæði 5. mgr. er samningsríki heimilt að tilkynna aðalframkvæmdastjóranum, að því er varðar 13. mgr., ef þess er ekki krafist að skipið hafi um borð eða geti framvísað skirteininu, sem krafist er skv. 2. mgr., þegar það siglir í eða út úr höfn á yfirráðasvæði þess, að því tilskildu að samningsríkið, sem gefur skirteinið út, hafi tilkynnt aðalframkvæmdastjóranum um að það haldi rafrænar skrár, sem eru öllum samningsríkjum aðgengilegar, sem staðfestir tilvist skirteinisins og gerir samningsríkjum kleift að sinna skyldum sínum skv. 13. mgr.

15. Ef skip, sem er í eigu samningsríkis, hefur ekki vátryggingu eða aðra fjárhagslega tryggingu gilda viðeigandi ákvæði þessarar greinar ekki um slíkt skip en skipið skal hafa um borð skirteini, sem gefið er út af við-

eigandi yfirvöldum skráningarríkis skipsins, þar sem fram kemur að skipið er í eigu þessa ríkis og að bóta-ábyrgðin sé innan marka þeirrar fjárhæðar sem mælt er fyrir um í 1. mgr. Slíkt skírteini skal fylgja fyrirmyndinni, sem mælt er fyrir um í 2. mgr., eins nákvæmlega og unnt er.

5. gr.

#### Verðmæti

Flutningsaðili ber ekki ábyrgð á tapi eða tjóni á peningum, framseljanlegum verðbréfum, gulli, silfurmunum, skartgripum, skrautmunum, listaverkum eða öðrum verðmætum nema þegar samið hefur verið um að koma slíkum verðmætum í örugga vörslu flutningsaðila en í því tilviki er flutningsaðili ábyrgur, að því marki sem mælt er fyrir um í 3. mgr. 8. gr., nema samið hafi verið um hærri mörk í samræmi við 1. mgr. 10. gr.

6. gr.

#### Yfirsjón farþega

Ef flutningsaðili sýnir fram á að manntjón eða líkamstjón farþega eða tap eða tjón á farangri hans megi rekja til farþegans, sökum yfirsjónar hans eða vanrækslu, er dómstólnum, sem hefur málið til meðferðar, heimilt að leysa flutningsaðila undan bótaábyrgð, að öllu leyti eða að hluta, í samræmi við ákvæði laga þessa dómstóls.

7. gr.

#### Takmörkun ábyrgðar vegna manntjóns eða líkamstjóns

1. Bótaábyrgð flutningsaðila vegna manntjóns eða líkamstjóns farþega skv. 3. gr. skal ekki í neinu tilviki vera meiri en 400 000 reiknieiningar fyrir hvern farþega í tengslum við sérhvert tilvik. Ef dómstóll dæmir eftir lögum þess ríkis þar sem mál er höfðað að skaðabætur skuli greiddar í formi reglubundinna greiðslna má nafnvirði þessara greiðslna ekki fara yfir framangreind mörk.

2. Samningsríki er heimilt að setja reglur um takmörkun ábyrgðar, sem mælt er fyrir um í 1. mgr., með sér-tækum ákvæðum í landslögum, að því tilskildu að takmörkun ábyrgðar í hverju ríki fyrir sig verði ekki lægri en mælt er fyrir um í 1. mgr. Samningsríki, sem nýtir sér möguleikann sem kveðið er á um í þessari málsgrein, skal upplýsa aðalframkvæmdastjórn um samþykki fyrir takmörk ábyrgðar eða að engin takmörk séu fyrir hendi.

8. gr.

#### Takmörkun ábyrgðar vegna taps eða tjóns á farangri og ökutækjum

1. Bótaábyrgð flutningsaðila vegna taps eða tjóns á handfarangri skal aldrei vera meiri en 2 250 reiknieiningar fyrir hvern farþega í tengslum við hvern flutning.

2. Bótaábyrgð flutningsaðila vegna taps eða tjóns á ökutækjum, þ.m.t. allur farangur sem fluttur er í eða á ökutækinu, skal ekki í neinu tilviki fara yfir 12 700 reiknieiningar fyrir hvern farþega í tengslum við hvern flutning.

3. Bótaábyrgð flutningsaðila vegna taps eða tjóns á farangri, öðrum en þeim sem um getur í 1. og 2. mgr., skal ekki í neinu tilviki fara yfir 3 375 reiknieiningar fyrir hvern farþega í tengslum við hvern flutning.

4. Flutningsaðili og farþegi geta samþykkt að bótaábyrgð flutningsaðila skuli fastsett við sjálfsábyrgð farþega sem er að hámarki 330 reiknieiningar ef ökutæki verður fyrir tjóni og að hámarki 149 reiknieiningar fyrir hvern farþega ef annar farangur tapast eða verður fyrir tjóni og að þessi upphæð verði dregin frá tapinu eða tjóninu.

9. gr.

#### Reiknieining og umreikningur

1. Reiknieiningin, sem notuð er í þessum samningi, er sérstök dráttarréttindi sem Alþjóðagjaldeyrissjóðurinn skilgreinir. Fjárhæðirnar, sem tilgreindar eru í 3. gr. (1. mgr.), 4. gr. a (1. mgr.), 7. gr. (1. mgr.) og 8. gr. skal umreikna í gjaldmiðil þess ríkis þar sem mál er höfðað á verðmætagrundi gjaldmiðilsins með tilvísun til hinna

sérstöku dráttarréttinda á þeim degi sem dómur er kveðinn upp eða á þeim degi sem báðir aðilar koma sér saman um. Verðmæti gjaldmiðils innanlands, með tilliti til hinna sérstöku dráttarréttinda í samningsríki sem er aðili að Alþjóðagjaldeyrissjóðnum, skal reiknað út í samræmi við það verðmætamat sem Alþjóðagjaldeyrissjóðurinn styðst við í viðskiptum sínum og er í gildi á viðkomandi degi. Verðmæti gjaldmiðils innanlands, með tilliti til hinna sérstöku dráttarréttinda í samningsríki sem ekki er aðili að Alþjóðagjaldeyrissjóðnum, skal reiknað út á þann hátt sem viðkomandi ríki ákvarðar.

2. Ríki, sem ekki er aðili að Alþjóðagjaldeyrissjóðnum og þar sem lög heimila ekki að ákvæðum 1. mgr. sé beitt, er samt sem áður, á þeim tíma er fullgilding, staðfesting, samþykki eða aðild að þessum samningi fer fram eða síðar, heimilt að lýsa því yfir að reiknieiningin, sem um getur í 1. mgr., skuli jafngilda 15 gullfrönkum. Gullfrankinn, sem um getur í þessari málsgrein, samsvarar sextíu og fimm og hálfu milligrammi gulls sem er að 900/1000 hlutum skírt gull. Umreikningur gullfrankans í gjaldmiðil innanlands skal vera í samræmi við lög viðkomandi ríkis.

3. Útreikningurinn, sem um getur í síðasta málslið 1. mgr. og umreikningurinn, sem um getur í 2. mgr., skal vera þannig að raungildi gjaldmiðilsins í samningsríkinu gefi til kynna, eftir því sem unnt er, sama raungildi fjárhæðanna í 3. gr. (1. mgr.), 4. gr. a (1. mgr.), 7. gr. (1. mgr.) og 8. gr. og fengist með því að beita þremur fyrstu málsliðum 1. mgr. Samningsríki skulu gera aðalframkvæmdastjóra grein fyrir útreikningsaðferðinni skv. 1. mgr. eða niðurstöðu umreikningsins í 2. mgr., eftir því sem við á, þegar skjal um fullgilding, staðfestingu, samþykki eða aðild að þessum samningi er afhent til vörslu og hvenær sem breyting kann að verða á öðru hvoru.

#### 10. gr.

##### **Viðbótarákvæði um takmarkanir á bótaábyrgð**

1. Flutningsaðili og farþegi geta samþykkt, skýlaust og með skriflegum hætti, hærri mörk bótaábyrgðar en þau sem mælt er fyrir um í 7. og 8. gr.
2. Vextir af skaðabótum og lagakostnaður falla ekki undir takmarkanir á bótaábyrgð sem mælt er fyrir um í 7. og 8. gr.

#### 11. gr.

##### **Varnir og takmarkanir á bótaábyrgð starfsmanna flutningsaðila**

Ef mál er höfðað gegn starfsmanni eða umboðsmanni flutningsaðila eða flutningsaðila í raun í kjölfar tjóns sem fellur undir þennan samning skal þeim starfsmanni eða umboðsmanni, ef hann getur sannað að hann hafi haldið sig innan verksviðs síns, vera heimilt að bera fyrir sig þeim vörnum og takmörkunum á bótaábyrgð sem þeim flutningsaðila eða flutningsaðila í raun, er heimilt að bera fyrir sig samkvæmt þessum samningi.

#### 12. gr.

##### **Uppsöfnun krafna**

1. Þegar takmarkanir á bótaábyrgð, sem mælt er fyrir um í 7. og 8. gr., öðlast gildi skulu þær gilda um samanlagðar bætur allra krafna í tengslum við manntjón eða líkamstjón farþega eða tap eða tjón á farangri hans.
2. Að því er varðar flutning, sem flutningsaðili í raun annast, skulu samanlagðar bætur frá flutningsaðila, flutningsaðila í raun og frá starfsmönnum og umboðsaðilum þeirra, sem framkvæma störf sín innan síns verksviðs, ekki verða hærri en sem nemur hæstu fjárhæð sem annaðhvort flutningsaðila eða flutningsaðila í raun yrði gert að inna af hendi samkvæmt þessum samningi, en engum þeirra sem er tilgreindur skal skylt að greiða fjárhæð yfir þeim mörkum sem um hann gilda.
3. Ef starfsmaður eða umboðsaðili flutningsaðila eða flutningsaðila í raun á rétt á, skv. 11. gr. þessa samnings, að bera fyrir sig takmarkanir á bótaábyrgð, sem mælt er fyrir um í 7. og 8. gr., skal samanlögð bótafjárhæð frá flutningsaðila eða flutningsaðila í raun, eftir því sem við á, og frá starfsmanninum eða umboðsaðilanum ekki fara yfir þessi mörk.

## 13. gr.

**Missir réttar til að takmarka bótaábyrgð**

1. Flutningsaðili skal ekki eiga rétt á að bera fyrir sig takmarkanir á bótaábyrgð, sem mælt er fyrir um í 7. og 8. gr. og í 1. mgr. 10. gr., ef það sannast að hann hafi sjálfur valdið tjóninu vegna athafnar eða athafnarleysis og að honum hefði mátt vera ljóst að slíkt tjón myndi sennilega hljótast af.
2. Starfsmaður eða umboðsaðili flutningsaðila eða flutningsaðila í raun á ekki rétt á að bera fyrir sig þessar ábyrgðartakmarkanir ef það sannast að starfsmaðurinn eða umboðsaðilinn hafi sjálfur valdið tjóninu vegna athafnar eða athafnarleysis og að honum hefði mátt vera ljóst að slíkt tjón myndi sennilega hljótast af.

## 14. gr.

**Grundvöllur bótakrafna**

Skaðabótamál vegna manntjóns eða líkamstjóns farþega eða taps eða tjóns á farangri má aðeins höfða gegn flutningsaðila eða flutningsaðila í raun í samræmi við samning þennan.

## 15. gr.

**Tilkynning um tap eða tjón á farangri**

1. Farþegi skal senda flutningsaðila eða umboðsmanni hans skriflega tilkynningu:
  - a) ef um er að ræða augljóst tjón á farangri:
    - i. að því er varðar handfarangur, áður en eða þegar farþegi fer frá borði,
    - ii. að því er varðar allan annan farangur, áður en eða þegar farangur er afhentur,
  - b) ef um er að ræða tjón á farangri sem er ekki augljóst eða ef farangur týnist, innan 15 daga frá því farið var frá borði, frá afhendingu eða frá þeim tíma sem slík afhending hefði átt að fara fram.
2. Ef farþeginn uppfyllir ekki ákvæði þessarar greinar skal gert ráð fyrir því að hann hafi fengið farangur sinn tjónlausan nema hið gagnstæða sannist.
3. Ekki þarf að senda skriflega tilkynningu ef ástand farangurs hefur verið kannað eða skoðað sameiginlega við móttöku hans.

## 16. gr.

**Frestur til málshöfðunar**

1. Öll skaðabótamál í tengslum við manntjón eða líkamstjón farþega eða í tengslum við tap eða tjón á farangri skulu fyrnast á tveimur árum.
2. Fyrningarfresturinn skal reiknaður út á eftirfarandi hátt:
  - a) að því er varðar líkamstjón, frá þeim degi sem farþegi fer frá borði,
  - b) að því er varðar manntjón meðan á flutningi stendur, frá þeim degi sem farþegi hefði átt að fara frá borði, og, að því er varðar líkamstjón meðan á flutningi stendur, sem leiðir til þess að farþeginn lætur lífið eftir að hann fór frá borði, frá dánardegi, að því tilskildu að þetta tímabil sé ekki lengra en þrjú ár frá því að farið var frá borði,
  - c) að því er varðar tap eða tjón á farangri, frá þeim degi sem farið var frá borði eða frá þeim degi sem fara hefði átt frá borði, hvort sem átti sér stað síðar.
3. Frestun eða rof á fyrningarfresti er ákvarðað í samræmi við lög þess ríkis þar sem mál er höfðað, þó má í engu tilviki höfða skaðabótamál samkvæmt þessum samningi síðar en:
  - a) fimm árum eftir þann dag sem farþeginn fór frá borði eða þann dag sem hann hefði átt að fara frá borði, hvort sem átti sér stað síðar en þó eigi síðar en



- b) þremur árum eftir þann dag sem krefjandi vissi eða hefði átt að vita um áverkann, tapið eða tjónið af völdum atviksins.
4. Heimilt er að framlengja fyrningarfrest þrátt fyrir 1., 2. og 3. mgr. þessarar greinar í kjölfar yfirlýsingar frá flutningsaðila eða með samkomulagi milli sammingsaðila eftir að tilefni varð til málshöfðunar. Yfirlýsingin eða samkomulagið skal vera skriflegt.

17. gr.

#### Lögbært dómsvald (\*)

17. gr. a

#### Viðurkenning og fullnusta (\*)

18. gr.

#### Ógilding sammingsákvæða

Öll sammingsákvæði, sem voru fastsett áður en atvikið átti sér stað sem olli manntjóni eða líkamstjóni farþega eða tapi eða tjóni á farangri farþega, miða að því að leysa alla þá sem bera skaðabótaábyrgð samkvæmt þessum samningi undan ábyrgð gagnvart farþeganum eða mæla fyrir um lægri ábyrgðarmörk en þau sem ákveðin eru með þessum samningi, að undanskildum 4. mgr. 8. gr., og öll ákvæði, sem miða að því að færa sönnunarbyrðina frá flutningsaðila eða flutningsaðila í raun eða hafa þau áhrif að þau takmarki möguleikana í 1. eða 2. mgr. 17. gr., skulu ógild jafnvel þótt ógilding þessara ákvæða ógildi ekki flutningssamninginn sem fellur áfram undir ákvæði þessa samnings.

20. gr.

#### Tjón af völdum kjarnorku

Bótaábyrgð samkvæmt þessum samningi tekur ekki til tjóns af völdum kjarnorkuatviks:

- ef rekstraraðili kjarnorkuvirkis er ábyrgur fyrir slíku tjóni samkvæmt Parísarsamningnum frá 29. júlí 1960 um bótaskyldu þriðja aðila á sviði kjarnorku, eins og honum var breytt með viðbótarbókun frá 28. janúar 1964 og Vínarsamningnum frá 21. maí 1963 um einkaréttarlega ábyrgð vegna tjóns af völdum kjarnorku, eða sérhverjar breytingar eða bókanir við þá sem eru í gildi eða
- ef rekstraraðili kjarnorkuvirkis er ábyrgur fyrir slíku tjóni samkvæmt landslögum um bótaábyrgð vegna slíks tjóns, að því tilskildu að slík lög séu einstaklingum, sem kunna að verða fyrir tjóni, jafnhagstæð og Parísar- eða Vínarsamningurinn eða sérhverjar breytingar eða bókanir við þá sem eru í gildi.

21. gr.

#### Vöruflutningar í umsjá opinberra yfirvalda

Samningur þessi gildir um vöruflutninga í umsjá aðildarríkja eða opinberra yfirvalda samkvæmt flutningssamningi í skilningi 1. gr.

[Ákvæði 22. og 23. gr. bókunarinnar frá 2002 við Aþenusamninginn um flutning farþega og farangurs þeirra á sjó frá 1974]

22. gr.

#### Endurskoðun og breyting (\*)

---

(\*) Ekki birt hér.

**Breyting á ábyrgðarmörkum**

1. Með fyrirvara um ákvæði 22. gr. skal sérstaka málsmeðferðin, samkvæmt þessari grein, gilda eingöngu við breytingu á mörkunum í 3. gr. (1. mgr.), 4. gr. a (1. mgr.), 7. gr. (1. mgr.) og 8. gr. sammingsins, endurskoðuðum samkvæmt þessari bókun.
2. Að ósk a.m.k. helmings en í engu tilviki færri en sex sammingsríkja að þessari bókun, skal aðalframkvæmdastjóri dreifa öllum breytingartillögum um ábyrgðarmörkin, þ.m.t. frádráttarbærir liðir, sem tilgreind eru í 3. gr. (1. mgr.), 4. gr. a (1. mgr.), 7. gr. (1. mgr.) og 8. gr. sammingsins, endurskoðuðum samkvæmt þessari bókun, til allra aðila að stofnuninni og allra sammingsríkja.
3. Öllum breytingartillögum, sem lagðar eru fram og dreift sem að framan greinir, skal vísað til laganeftdar stofnunarinnar (hér á eftir nefnd „laganeftdin“) til umfjöllunar a.m.k. sex mánuðum eftir þann dag sem þeim er dreift.
4. Öll aðildarríki að samningnum, eins og hann hefur verið endurskoðaður samkvæmt þessari bókun, hvort sem þau eru aðilar að stofnuninni eða ekki, hafa rétt til að taka þátt í málsmeðferð laganeftdarinnar þegar fjallað er um breytingar eða þær samþykktar.
5. Breytingar skulu samþykktar af tveimur þriðju hlutum þeirra ríkja sem eru aðilar að samningnum, eins og hann hefur verið endurskoðaður samkvæmt þessari bókun, sem eru viðstaddir og greiða atkvæði í stækkaðri laganeftnd, eins og kveðið er á um í 4. mgr., að því tilskildu að a.m.k. helmingur ríkja sem eru aðilar að samningnum, endurskoðuðum samkvæmt þessari bókun, séu viðstaddir þegar gengið er til atkvæða.
6. Þegar tekin er afstaða til tillögu um að breyta ábyrgðarmörkum skal laganeftdin hafa hliðsjón af reynslu af atvikum, einkum umfangi tjóns sem hlýst af þeim, breytingum á verðgildi gjaldmiðla og áhrifum breytingartillagnanna á váttryggingakostnað.
7. a) Óheimilt er að taka fyrir breytingar á ábyrgðarmörkum samkvæmt þessari grein fyrr en að fimm árum liðnum frá þeim degi sem bókun þessi var lögð fram til undirritunar eða fyrr en að fimm árum liðnum frá þeim degi sem fyrri breyting, samkvæmt þessari grein, öðlast gildi.
- b) Óheimilt er að hækka mörk þannig að þau fari yfir þá fjárhæð sem svarar til markanna, sem mælt er fyrir um í samningnum, endurskoðuðum samkvæmt þessari bókun, hækkuð um sex af hundraði á ári, reiknað út á uppsöfnuðum grunni frá þeim degi sem bókun þessi var lögð fram til undirritunar.
- c) Óheimilt er að hækka mörk þannig að þau fari yfir fjárhæð sem samsvarar mörkunum, sem mælt er fyrir um í samningnum, endurskoðuðum samkvæmt bókun þessari.
8. Stofnunin skal tilkynna öllum sammingsríkjunum um sérhverja breytingu sem samþykkt er í samræmi við 5. mgr. Breyting telst hafa hlotið staðfestingu við lok átján mánaða tímabils eftir tilkynningardag, nema minnst fjórðungur þeirra ríkja sem voru sammingsríki þegar breytingin var samþykkt hafi tilkynnt aðalframkvæmdastjóranum, á fyrrnefndu tímabili, að þau staðfesti ekki breytinguna sem þýðir að henni er hafnað og hún hefur engin áhrif.
9. Breyting, sem telst hafa hlotið staðfestingu í samræmi við 8. mgr., öðlast gildi átján mánuðum eftir að hún er staðfest.
10. Öll sammingsríki skulu bundin af breytingunni nema þau segi bókun þessari upp í samræmi við 1. og 2. mgr. 21. gr., a.m.k. sex mánuðum áður en breytingin öðlast gildi. Slík uppsögn öðlast gildi á gildistökudegi breytingarinnar.
11. Hafi breyting verið samþykkt áður en átján mánaða fresturinn vegna staðfestingar hennar er liðinn skal ríki, sem gerist sammingsríki á því tímabili, vera bundið af breytingunni ef hún öðlist gildi. Ríki, sem gerist aðili að samningnum eftir að þetta tímabil er liðið, skal vera bundið af breytingu sem hefur verið staðfest í samræmi við 8. mgr. Í þeim tilvikum sem um getur í þessari málsgrein verður ríki bundið af breytingu þegar sú breyting öðlast gildi eða þegar þessi bókun öðlast gildi gagnvart því ríki, ef það gerist síðar.

## VIÐAUKI VIÐ AÐENUSAMNINGINN

VÁTRYGGINGARSKIRTEINI EÐA ÖNNUR FJÁRHAGSLEG TRYGGING AÐ ÞVÍ ER  
VARÐAR BÓTAÁBYRGÐ VEGNA MANNTJÓNS OG LÍKAMSTJÓNS FARÞEGA

Gefið út í samræmi við ákvæði 4. gr. a í Aðenusamningnum um flutning farþega og farangurs þeirra á sjó frá 2002

Nafn skips	Einkennisnúmer eða einkennisstafir	Auðkennisnúmer Alþjóðasiglingamála stofnunarinnar fyrir skip	Heimahöfn	Nafn flutningsaðila sem annast flutninginn í raun og fullt heimilisfang aðalstarfsstöðvar hans

Hér með staðfestist að í gildi er, að því er varðar framangreint skip, vátryggingarskírteini eða önnur fjárhagsleg trygging sem uppfyllir kröfur 4. gr. a í Aðenusamningnum um flutning farþega og farangurs þeirra á sjó frá 2002.

Tegund fjárhagslegrar tryggingar .....

Gildistími fjárhagslegrar tryggingar .....

Nafn og heimilisfang vátryggjanda/vátryggjenda og/eða ábyrgðaraðila

Nafn .....

Heimilisfang .....

Þetta skírteini gildir til .....

Gefið út eða staðfest af ríkisstjórn .....

(fullt heiti ríkisins)

EÐA

Eftirfarandi texta skal nota þegar sammingsríki nýtir sér 3. mgr. 4. gr. a:

Þetta skírteini er gefið út í umboði ríkisstjórnar .....

(fullt heiti ríkisins) af ..... (heiti stofnunar eða fyrirtækis)

Gjört í ..... Hinn .....

(Staður)

(Dags.)

.....  
(Undirskrift og starfsheiti þess sem gefur út eða staðfestir)

Skýringar:

1. Ef þess er óskað er heimilt, ásamt með heiti ríkisins, að tilgreina lögbært stjórnvald landsins þar sem skírteinið er gefið út.
2. Ef heildarfjárhæð tryggingar er fengin frá fleiri aðilum en einum skal tilgreina fjárhæð frá hverjum aðila fyrir sig.
3. Ef trygging er sett í mismunandi formi skal telja upp þau form tryggingar.
4. Í færslunni undir „gildistími fjárhagslegrar tryggingar“ verður að tilgreina daginn sem tryggingin öðlast gildi.

5. Í færslunni undir „heimilisfang“ váttryggjanda/váttryggjenda og/eða ábyrgðaraðila verður að tilgreina aðalstarfsstöð váttryggjanda/váttryggjenda og/eða ábyrgðaraðila. Ef við á skal tilgreina starfsstöðina sem gefur út váttrygginguna eða aðra tryggingu.

## II. VIÐAUKI

### Útdráttur úr fyrirvara og viðmiðunarreglum Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar (IMO) um framkvæmd Aþenusamningsins sem laganeftnd Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar samþykkti 19. október 2006

#### FYRIRVARI OG VIÐMIÐUNARREGLUR ALÞJÓÐASIGLINGAMÁLASTOFNUNARINNAR UM FRAMKVÆMD AÞENUSAMNINGSINS

##### Fyrirvari

1. Aþenusamingurinn skal fullgiltur með eftirfarandi fyrirvara eða yfirlýsingu sem hefur sama tilgang:
  - „[1.1.] Fyrirvari í tengslum við fullgildingu ríkisstjórnar ... á Aþenusamningnum um flutning farþega og farangurs þeirra á sjó frá 2002 (samningurinn)  
*Takmörkun ábyrgðar flutningsaðila, o.s.frv.*
  - [1.2.] Ríkisstjórn ... áskilur sér rétt til og skuldbindur sig til að takmarka ábyrgð, skv. 1. eða 2. mgr. 3. gr. samningsins, ef um er að ræða manntjón eða líkamstjón farþega af völdum einhverra þeirra áhættuþátta sem um getur í lið 2.2 í viðmiðunarreglum Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar um framkvæmd Aþenusamningsins, við þá fjárhæð sem er lægst af eftirfarandi fjárhæðum:
    - 250 000 reiknieiningar fyrir hvern farþega í tengslum við hvert atvik,  
eða
    - 340 milljónir reiknieiningar í heildina fyrir hvert skip í tengslum við sérhvert tilvik.
  - [1.3.] Enn fremur áskilur ríkisstjórn ... sér rétt til og skuldbindur sig til að beita liðum 2.1.1 og 2.2.2 í viðmiðunarreglum Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar um framkvæmd Aþenusamningsins, að breyttu breytanda, í tengslum við slíka bótaábyrgð.
  - [1.4.] Ábyrgð flutningsaðila í raun, skv. 4. gr. samningsins, ábyrgð starfsmanna og umboðsaðila flutningsaðila eða flutningsaðila í raun, skv. 11. gr. samningsins, og mörk endurheimtanlegrar heildarfjárhæðar skv. 12. gr. samningsins skulu takmörkuð með sama hætti.
  - [1.5.] Fyrirvarinn og skuldbindingin í lið 1.2 munu gilda án tillits til þess á hvaða grundvelli ábyrgðin hvílir, skv. 1. eða 2. mgr. 3. gr., og þrátt fyrir að kveðið sé á um hið gagnstæða í 4. eða 7. gr. samningsins en fyrirvarinn og skuldbindingin hafa ekki áhrif á beitingu 10. og 13. gr.

*Lögboðin trygging og takmörkun ábyrgðar váttryggjenda*

  - [1.6.] Ríkisstjórn ... áskilur sér rétt til og skuldbindur sig til að takmarka kröfuna, skv. 1. mgr. 4. gr. a, um að hafa undir höndum váttryggingu eða aðra fjárhagslega tryggingu í tengslum við manntjón eða líkamstjón farþega af völdum einhverra þeirra áhættuþátta sem um getur í lið 2.2 í viðmiðunarreglum Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar um framkvæmd Aþenusamningsins, við þá fjárhæð sem er lægst af eftirfarandi fjárhæðum:
    - 250 000 reiknieiningar fyrir hvern farþega í tengslum við hvert atvik,  
eða
    - 340 milljónir reiknieiningar í heildina fyrir hvert skip í tengslum við sérhvert tilvik.
  - [1.7.] Ríkisstjórn ... áskilur sér rétt til og skuldbindur sig til að takmarka ábyrgð váttryggjanda eða annars aðila, sem veitir fjárhagslega tryggingu, skv. 10. mgr. 4. gr. a, í tengslum við manntjón eða líkamstjón farþega af völdum einhverra þeirra áhættuþátta sem um getur í lið 2.2 í viðmiðunar-

reglum Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar um framkvæmd Aþenusamningsins, við hámarksfjárhæð váttryggingar eða annarrar fjárhagslegrar tryggingar sem flutningsaðila ber að hafa undir höndum samkvæmt lið 1.6 í þessum fyrirvara.

- [1.8.] Ríkisstjórn ... áskilur sér einnig rétt til og skuldbindur sig til að beita viðmiðunarreglum Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar um framkvæmd Aþenusamningsins, þ.m.t. beiting skilmálanna, sem um getur í liðum 2.1 og 2.2 í viðmiðunarreglunum, í tengslum við allar lögboðnar tryggingar samkvæmt þessum samningi.
- [1.9.] Ríkisstjórn ... áskilur sér rétt til og skuldbindur sig til að undanþiggja veitanda váttryggingar eða annarrar fjárhagslegrar tryggingar, skv. 1. mgr. 4. gr. a, frá allri bótaábyrgð sem hann hefur ekki skuldbundið sig til að vera ábyrgur fyrir.

#### *Skirteinisútgáfa*

- [1.10.] Ríkisstjórn ... áskilur sér rétt til og skuldbindur sig til að gefa út tryggingarskirteini skv. 2. mgr. 4. gr. a í samningnum:
- til að endurspegla takmörkun ábyrgðar og kröfur um tryggingavernd, sem um getur í liðum 1.2, 1.6, 1.7 og 1.9, og
  - til að ná yfir aðrar takmarkanir, kröfur og undanþágur sem hún telur að aðstæður á tryggingamarkaðinum útheimti á þeim tíma sem skirteinið var gefið út.
- [1.11.] Ríkisstjórn ... áskilur sér rétt til og skuldbindur sig til að viðurkenna tryggingarskirteini sem önnur samningsaðildarríki gefa út samkvæmt sambærilegum fyrirvara.
- [1.12.] Allar slíkar takmarkanir, kröfur og undanþágur munu koma skýrt fram í skirteininu sem er gefið út eða staðfest skv. 2. mgr. 4. gr. a í samningnum.

#### *Tengsl milli þessa fyrirvara og viðmiðunarreglna Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar um framkvæmd Aþenusamningsins*

- [1.13.] Þeim réttindum sem fyrirvari þessi heldur eftir verður beitt að teknu tilhlýðilegu tilliti til viðmiðunarreglna Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar um framkvæmd Aþenusamningsins, eða breytinga á honum, í því skyni að tryggja samræmi. Eflaganefnd Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar hefur samþykkt tillögu um breytingu á viðmiðunarreglum Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar um framkvæmd Aþenusamningsins, þ.m.t. takmarkanir, taka þessar breytingar gildi frá þeim tíma sem nefndin ákveður. Þetta hefur ekki áhrif á reglur þjóðaréttar varðandi réttindi ríkis til að draga fyrirvara sinn til baka eða til að breyta honum.“

#### **Viðmiðunarreglur**

2. Miðað við núverandi stöðu tryggingamarkaðsins skulu samningsríki gefa út tryggingaskirteini á grundvelli skuldbindingar eins váttryggjanda, sem annast stríðstryggingar, og annars váttryggjanda sem annast tryggingar sem ekki ná til áhættu af völdum stríðs. Váttryggjendur skulu hvor um sig aðeins bera ábyrgð á sínum hlut. Eftirfarandi reglur skulu gilda (ákvæði, sem um getur, eru settir fram í viðbæti A):
- 2.1. Eftirfarandi skilmálar geta tekið til stríðstrygginga og trygginga sem ná ekki til áhættu af völdum stríðs:
- 2.1.1. *undanþáguákvæði um geislaengun, efnavopn, liffræðileg- og lífefnafræðileg vopn ásamt rafsegulvopnum* (ákvæði nr. 370),
  - 2.1.2. *undanþáguákvæði um tjón af völdum tölvuárása* (ákvæði nr. 380),
  - 2.1.3. varnir og takmarkanir fyrir þann aðila sem veitir lögboðna fjárhagslega tryggingu samkvæmt samningnum, eins og honum var breytt með þessum viðmiðunarreglum, einkum takmörkin við 250 000 reiknieiningar fyrir hvern farþega í tengslum við sérhvert tilvik,
  - 2.1.4. fyrirvarinn að tryggingin taki aðeins til bótaábyrgðar sem fellur undir samninginn eins og honum var breytt með þessum viðmiðunarreglum og

- 2.1.5. fyrirvarinn að allar fjárhæðir, sem greiddar eru út samkvæmt samningnum, skuli lækka eftirstöðvar bótaábyrgðar flutningsaðila og/eða váttryggjanda hans, skv. 4. gr. a í samningnum, jafnvel þótt hlutaðeigandi váttryggjendur, sem annast stríðstryggingar eða tryggingar sem ekki ná til áhættu af völdum stríðs, greiði fjárhæðirnar ekki út og geri ekki kröfu til þeirra.
- 2.2. Stríðstrygging tekur til hugsanlegrar bótaábyrgðar vegna taps af völdum manntjóns eða líkamstjóns farþega sem hlýst:
- af stríði, borgarastyrjöld, byltingu, uppreisn, uppþoti eða borgarróstum þessu samfara, eða hvers konar fjandsamlegum aðgerðum af hendi stríðsaðila eða gegn honum,
  - af hernámi, töku með valdi, handtöku, kyrrsetningu eða fartöf og afleiðingum af þessu eða tilraunum til þessa,
  - af yfirgefnum tundurduflum, tundurskeytum, sprengjum eða öðrum yfirgefnum vopnum til hernáðar,
  - af hermdarverkum sem hryðjuverkamenn eða einstaklingar fremja með saknæmum hætti eða af stjórnmálaástæðum og öllum aðgerðum sem gripið er til í því skyni að koma í veg fyrir eða sporna við slíkri áhættu,
  - af eignaupptöku og eignarnámi
- og getur fallið undir eftirfarandi undanþágur, takmarkanir og kröfur:
- 2.2.1. *Ákvæði um sjálfvirka uppsögn og undanþágu í tengslum við stríð*
- 2.2.2. Ef kröfur frá einstökum farþegum fara samanlagt yfir fjárhæð sem samsvarar 340 milljónum reiknieininga fyrir hvert skip í tengslum við hvert atvik getur flutningsaðili borið fyrir sig rétt sinn til að takmarka bótaábyrgð sína við 340 milljónir reiknieiningar, þó ávallt að því tilskildu:
- að þessari fjárhæð verði úthlutað til krefjenda í hlutfalli við þær kröfur sem þeir setja fram,
  - að úthlutun á þessari fjárhæð geti farið fram í einni eða fleiri afborgunum til handa þeim krefjendum sem vitað er um á þeim tíma sem úthlutun fer fram og
  - að úthlutun á þessari fjárhæð geti verið í höndum váttryggjanda, dómstóls eða annars lögþærs yfirvalds þar sem váttryggjandi hefur höfðað dómsmál, í hvaða samningsríki sem er þar sem dómsmál, að því er varðar kröfur sem talið er að tryggingin taki til, er höfðað.
- 2.2.3. Ákvæði um 30 daga uppsagnarfrest í þeim tilvikum sem falla ekki undir lið 2.2.1.
- 2.3. Tryggingar, sem ná ekki yfir áhættu af völdum stríðs, skulu taka til allrar hættu, sem fellur undir lögboðna tryggingu, að undanskildum þeim áhættum sem taldar eru upp í lið 2.2, óháð því hvort þær falla undir undanþágur, takmarkanir eða kröfur í liðum 2.1. og 2.2.
3. Í viðbæti B er að finna dæmi um váttryggingaskuldbindingar (blá kort) og tryggingarskírteini sem endurspeglar þessar viðmiðunarreglur.

#### VIÐBÆTIR A

##### Ákvæði sem um getur í viðmiðunarreglum 2.1.1, 2.1.2 og 2.2.1

**Undanþáguákvæði um geislaþengun, efnavopn, líffræðileg og lífefnafræðileg vopn og rafsegulvopn** (ákvæði nr. 370, 10/11/2003)

**Þetta ákvæði gildir framfar öllum öðrum ákvæðum þessarar váttryggingar sem kunna að stangast á við það**

1. Váttrygging þessi tekur ekki í neinum tilvikum til bótaábyrgðar vegna taps eða tjóns eða útgjalda sem beint eða óbeint stafa af eða eiga upptök sín í eða leiða af:

- 1.1. jónandi geislun eða mengun af völdum geislavirkni frá hvers konar kjarnorkueldsneyti, kjarnorku-úrgangi eða brennslu kjarnorkueldsneytis,
- 1.2. geislun, eitrun, sprengingum eða öðrum hættulegum eða mengandi eiginleikum kjarnorkuvirkja, kjarnakljúfa eða annars kjarnorkubúnaðar eða kjarnorkuihluta þar að lútandi,
- 1.3. hvers konar vopnum eða tækjum þar sem beitt er frumeinda- eða kjarnaklofningu og/eða samruna frumeinda eða kjarna eða öðrum svipuðum kjarnahvörfum, geislavirku afli eða geislavirku efni,
- 1.4. geislavirkni, eitrun, sprengingum eða öðrum hættulegum eða mengandi eiginleikum frá hvers konar geislavirku efni; undanþágan í þessum undirlit nær ekki til geislavirkra samsæta, annarra en kjarnorkueldsneytis, þegar unnið er að gerð/undirbúningi slíkra samsæta, flutningi þeirra, geymslu eða notkun í viðskiptum, landbúnaði, til lækninga, í vísindastarfi eða í öðrum áþekktum, friðsamlegum tilgangi,
- 1.5. hvers konar efnavopnum, líffræðilegum eða lífefnafræðilegum vopnum eða rafsegulvopnum.

#### **Undanþáguákvæði um tjón af völdum tölvuárása (ákvæði 380, 10/11/03)**

1. Vátrygging þessi tekur ekki í neinum tilvikum til bótaábyrgðar vegna taps eða tjóns eða útgjalda, sem beint eða óbeint stafa af eða eiga upptök sín í eða leiða af notkun eða starfrækslu, í þeim tilgangi að valda skaða á hvers konar tölvum, tölvukerfum eða tölvuhugbúnaðarforritum, skaðlegum kóða, tölvuveirum eða -ferlum eða öðrum rafrænum kerfum, sbr. þó ákvæðið í lið 10.2 hér á eftir.
2. Ef þetta ákvæði er staðfest fyrir tryggingarskírteini sem taka til stríðs, borgarastyrjaldar, byltingar, upp-reisnar, upphöts eða borgarrósta þessu samfara, eða fjandsamlegra aðgerða af hendi stríðsaðila eða gegn honum, eða hryðjuverka sem hryðjuverkamenn eða einstaklingar fremja af stjórn málaástandum, útilokar ákvæðið í lið 10.1 ekki tap (sem væri annars bætt) sem leiðir af notkun tölvu, tölvukerfa eða tölvuhugbúnaðarforrita eða notkun á rafrænum kerfum í ræsibúnaði og/eða stýribúnaði og/eða byssulás í hvers konar vopnum eða flugskeytum.

#### **Sjálfvirk uppsögn tryggingar og undanþáguákvæði í tengslum við stríð**

- 1.1. Sjálfvirk uppsögn tryggingarverndar

Óháð því hvort tilkynnt hafi verið um uppsögn skulu tryggingarnar hér á eftir SJÁLFKRAFA FELLDAR ÚR GILDI

- 1.1.1. ef stýrjöld brýst út (óháð því hvort stýrjaldaryfirlýsing liggur fyrir eða ekki) milli einhverra eftirfarandi þjóða: Breska konungsríkisins, Bandaríkjana, Frakklands, Rússneska sambandsríkisins, Alþýðulýðveldisins Kína,
- 1.1.2. að því er varðar skip, sem falla undir tryggingarverndina hér á eftir, ef lagt er hald á skipið til eignar eða notkunar.

- 1.2. Stýrjöld milli stórveldanna fimm

Vátryggingin á ekki við:

- 1.2.1. um bótaábyrgð vegna taps, tjóns eða útgjalda sem stafa af því ef stýrjöld brýst út (óháð því hvort stýrjaldaryfirlýsing liggur fyrir eða ekki) milli einhverra eftirfarandi þjóða: Breska konungsríkisins, Bandaríkjana, Frakklands, Rússneska sambandsríkisins, Alþýðulýðveldisins Kína,
- 1.2.2. um kröfu um að annaðhvort sé lagt hald á skipið til eignar eða notkunar.

## VIÐBÆTIR B

**I. Dæmi um váttryggingafélög (blá kort) sem um getur í viðmiðunarreglu 3**

Blátt kort sem gefið er út af hálfu váttryggjanda stríðstryggingar

**Skírteini sem látið er í té sem sönnun um tryggingu skv. 4. gr. a í Aðenusamningnum um flutning farþega og farangurs þeirra á sjó frá 2002**

Nafn skips:

Auðkennisnúmer Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar fyrir skip:

Heimahöfn:

Nafn og heimilisfang eiganda:

Hér með staðfestist að í gildi er, að því er varðar framangreint skip sem er í eigu framangreinds aðila, váttryggingarskírteini sem uppfyllir kröfur 4. gr. a í Aðenusamningnum um flutning farþega og farangurs þeirra á sjó frá 2002 með fyrirvara um allar undanþágur og takmarkanir sem heimilaðar eru samkvæmt lögboðinni stríðstryggingu samkvæmt samningnum og viðmiðunarreglum um framkvæmd hans sem laganefnd Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar samþykkti í október 2006, einkum eftirfarandi ákvæði: [Hér má bæta við texta samningsins og viðmiðunarreglunum ásamt viðbættum að því marki sem æskilegt er]

Gildistími váttryggingar frá: 20. febrúar 2007

til: 20. febrúar 2008

Váttryggjanda er þó ávallt heimilt að fella trygginguna úr gildi með því að tilkynna framangreindu yfirvaldi um það skriflega með þrjátíu daga fyrirvara þar sem bótaábyrgð váttryggjanda fellur úr gildi frá þeim degi sem fyrrnefndur uppsagnarfrestur rennur út en aðeins hvað varðar atvik sem koma upp eftir þessa dagsetningu.

Dagsetning:

Skírteini þetta var gefið út af:

War Risks, Inc

[Heimilisfang]

.....

Aðeins sem umboðsaðili fyrir *War Risks, Inc.*

Undirskrift váttryggjanda:

Blátt kort gefið út af váttryggjanda sem veitir tryggingu sem nær ekki til áhættu af völdum stríðs

**Skírteini sem látið er í té sem sönnun um tryggingu skv. 4. gr. a í Aðenusamningnum um flutning farþega og farangurs þeirra á sjó frá 2002**

Nafn skips:

Auðkennisnúmer Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar fyrir skip:

Heimahöfn:

Nafn og heimilisfang eiganda:

Hér með staðfestist að í gildi er, að því er varðar framangreint skip sem er í eigu framangreinds aðila, váttryggingarskírteini sem uppfyllir kröfur 4. gr. a í Aðenusamningnum um flutning farþega og farangurs þeirra á sjó frá 2002 með fyrirvara um allar undanþágur og takmarkanir sem heimilaðar eru fyrir váttryggjendur sem veita tryggingu sem nær ekki til áhættu af völdum stríðs samkvæmt samningnum og viðmiðunarreglum um framkvæmd hans sem laganefnd Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar samþykkti í október 2006, einkum eftirfarandi ákvæði: [Hér má bæta við texta samningsins og viðmiðunarreglunum ásamt viðbættum að því marki sem æskilegt er]



Gildistími váttryggingar frá: 20. febrúar 2007

til: 20. febrúar 2008

Váttryggjanda er þó ávallt heimilt að fella trygginguna úr gildi með því að tilkynna framangreindu yfirvaldi um það skriflega með þrjátíu daga fyrirvara þar sem bótaábyrgð váttryggjanda fellur úr gildi frá þeim degi sem fyrrnefndur uppsagnarfrestur rennur út en aðeins hvað varðar atvik sem koma upp eftir þessa dagsetningu.

Dagsetning:

Skirteini þetta var gefið út af:

PANDI P&I

[Heimilisfang]

.....

Aðeins sem umboðsaðili fyrir *PANDI P&I*

Undirskrift váttryggjanda:

**II. Fyrirmynd að váttryggingarskirteini sem um getur í 3. lið í viðmiðunarreglunum**  
**VÁTTRYGGINGARSKIRTEINI EÐA ÖNNUR FJÁRHAGSLEG TRYGGING AÐ ÞVÍ ER**  
**VARÐAR BÓTAÁBYRGÐ VEGNA MANNTJÓNS OG LÍKAMSTJÓNS FARÞEGA**

Gefið út í samræmi við ákvæði 4. gr. a í Aþenusamningnum um flutning farþega og farangurs þeirra á sjó frá 2002

Nafn skips	Einkennisnúmer eða einkennisstafir	Auðkennisnúmer Alþjóðasiglingamála stofnunarinnar fyrir skip	Heimahöfn	Nafn flutningsaðila sem annast flutninginn í raun og fullt heimilisfang aðalstarfsstöðvar hans

Hér með staðfestist að í gildi er, að því er varðar framangreint skip, váttryggingarskirteini eða önnur fjárhagsleg trygging sem uppfyllir kröfur 4. gr. a í Aþenusamningnum um flutning farþega og farangurs þeirra á sjó frá 2002.

Tegund fjárhagslegrar tryggingar .....

Gildistími fjárhagslegrar tryggingar .....

Nafn og heimilisfang váttryggjanda/váttryggjenda og/eða ábyrgðaraðila

Tryggingaverndinni, sem er hér með staðfest, er skipt í tvö hluta, stríðstryggingu og tryggingu sem nær ekki til áhættu af völdum stríðs samkvæmt viðmiðunarreglum um framkvæmd hans sem laganefnd Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar samþykkti í október 2006. Að því er varðar báða þessa hluta tryggingaverndarinnar gilda allar undanþágur og takmarkanir sem heimilaðar eru samkvæmt þessum samningi og viðmiðunarreglum um framkvæmd hans. Váttryggjendur bera ekki óskipta ábyrgð. Váttryggjendur eru:

Að því er varðar áhættu sem nær til stríðs: War Risks, Inc., [heimilisfang]

Að því er varðar áhættu sem nær ekki til stríðs: Pandi P&I, [heimilisfang]

Þetta skirteini gildir til .....

Gefið út eða staðfest af ríkisstjórn .....

(fullt heiti ríkisins)

EDA

Eftirfarandi texta skal nota þegar samningsríki nýtir sér 3. mgr. 4. gr. a:

Þetta skírteini er gefið út í umboði ríkisstjórnar .....  
 (fullt heiti ríkisins) af ..... (heiti stofnunar eða fyrirtækis)  
 Gjört í ..... Hinn .....  
 (Staður) (Dags.)

.....  
 (Undirskrift og starfsheiti þess sem gefur út eða staðfestir)

Skýringar:

1. Ef þess er óskað er heimilt, ásamt með heiti ríkisins, að tilgreina lögbært yfirvald landsins þar sem skírteinið er gefið út.
2. Ef heildarfjárhæð tryggingar er fengin frá fleiri aðilum en einum skal tilgreina fjárhæð frá hverjum aðila fyrir sig.
3. Ef trygging er sett í mismunandi formi skal telja upp þau form tryggingar.
4. Í færslunni undir „gildistími fjárhagslegrar tryggingar“ verður að tilgreina daginn sem tryggingin öðlast gildi.
5. Í færslunni undir „heimilisfang“ váttryggjanda/váttryggjenda og/eða ábyrgðaraðila verður að tilgreina aðalstarfsstöð váttryggjanda/váttryggjenda og/eða ábyrgðaraðila. Ef við á skal tilgreina starfsstöðina sem gefur út váttrygginguna eða aðra fjárhagslega tryggingu.