

中国船东互保协会文件

中船保赔字[2013]4号

关于欧盟海上旅客运输承运人赔偿责任规定的通函

各会员公司：

2009年4月23日欧盟理事会和欧洲议会通过的392/2009号《关于海上旅客运输承运人赔偿责任的规定》（以下简称《旅客责任规定》）已生效。

欧盟《旅客责任规定》自2012年12月31日起适用于所有的欧盟成员国和欧洲经济区国家¹。该规定本质上是使《1974年国际海上旅客及行李运输的雅典公约》（以下简称《雅典公约》）2002年议定书，及《2006年国际海事组织对履行涉及战争险的雅典公约的保留和指导方针》（以下简称《指导方针》）的主要规定得以实行。

《旅客责任规定》的一个显著特点是把《雅典公约》的规定扩展到了从事成员国国内海上运输²的特定类型的客船上，除非成员国或者欧洲经济区

¹ 欧盟由27个成员国组成，包括奥地利，比利时，保加利亚，塞浦路斯，捷克共和国，丹麦，爱沙尼亚，芬兰，法国，德国，希腊，匈牙利，爱尔兰，意大利，拉脱维亚，立陶宛，卢森堡，马耳他，荷兰，波兰，葡萄牙，罗马尼亚，斯洛伐克，斯洛文尼亚，西班牙，瑞典和英国。欧洲经济区国家则包括冰岛，挪威和列支敦士登。此外克罗地亚将于2013年7月1日加入欧盟，她同样自2012年12月31日起适用上述规定。此规定也适用于英属的直布罗陀，并且在保险和证书方面的要求也适用于法国的海外领地，这些法属领地包括瓜德罗普岛，马提尼克岛，留尼旺岛，法属圭亚那，瓦利斯群岛和富图纳群岛，法国南极领地，新喀里多尼亚岛，马约特岛，圣皮埃尔和密克隆群岛，圣马丁岛和法属圣巴泰勒米岛。

² 2002年修订的《雅典公约》仅适用于国际海上运输，其中1.9条定义了“国际海上运输”，按照运输合同的要求，出发地和目的地位于两个不同的国家，或者按照运输合同或航行协议的要求中途停靠港在另一个国家，此种运输是“国际海上运输”。

国家采取措施推迟《旅客责任规定》对上述国内航程的适用。

截至 2012 年 11 月 29 日，已有 9 个国家批准或加入了《雅典公约》，在第 10 个国家批准/加入的 12 个月后，《雅典公约》将生效。如此看来《雅典公约》将晚于《旅客责任规定》生效。《雅典公约》在 2013/2014 保险年度生效的可能性还是存在的。若果真如此，届时将有两种不同而独立的旅客运输责任制度（《旅客责任规定》和《雅典公约》）并行于世。

保险和证书的要求

《旅客责任规定》要求：规定所适用的船舶需要保持其保险的有效性，并应获取欧盟成员国或欧洲经济区国家所签发的证书作为证明。欧盟成员国或欧洲经济区国家在收到战争险和非战争险两张蓝卡后，会根据规定向船舶签发一张国家证书。该证书必须一直留在船上备查。

自 2009 年 4 月《旅客责任规定》在欧盟理事会通过之后，国际保赔协会集团与欧盟各成员国一直保持着密切的联系。据了解，其中一些国家已开始制作上述国家证书，另一些国家会在稍后着手。与此同时，成员国正在编写有关的导览，以帮助在该国注册的船东了解申请国家证书的程序。相关会员应当联系其注册机关，了解获得证书的相关程序，确保船舶从 2012 年 12 月 31 日起符合《旅客责任规定》的要求。

注册地在欧盟成员国或欧洲经济区国家的船舶经营人，应当从注册地国家获得上述国家证书以证明保险有效。此后船舶停靠任何一个欧盟成员国或欧洲经济区国家的港口，该国家证书都可以作为保险有效的证明被港口当局接受。

据国际保赔集团了解，许多特定的成员国也能为非注册在欧盟成员国/

欧洲经济区国家的船舶提供证书。如果 2012 年 12 月 31 日后停靠成员国的港口，船舶可以从这些特定的成员国获得证书。不过，会员们应当在提交申请材料之前与这些国家的注册机关取得联系。

为获得证书，会员们需要持有战争险和非战争险两张蓝卡。国际保赔集团成员协会都可以发出非战争险蓝卡。但集团成员协会不能凭其分摊协议和再保险安排来发出战争险蓝卡。各协会正在研究替代的保险计划，同时本协会将另行通知会员们如何获得战争险蓝卡。

欧盟成员国国内海上运输的适用

《旅客责任规定》自 2012 年 12 月 31 日起适用于 A 类和 B 类在欧盟/欧洲经济区国家国内海上航线航行的船舶，除非有国家选择以下方式推迟对本规定的适用：

- A 类船，4 年后开始适用，即 2016 年 12 月 31 日开始适用；
- B 类船，6 年后开始适用，即 2018 年 12 月 31 日开始适用。

此外，各成员国可以选择是否将《旅客责任规定》的适用范围扩展至所有国内海上运输。实践中这意味着 C 类和 D 类船舶也包含在适用范围里面了。依据欧盟理事会第 98/18 号指令第 4 款定义了 A 类、B 类、C 类和 D 类船舶。（详见附件附录）

关于上述各类船舶在其国内航线适用本规定的政策，现时并非所有的欧盟成员国/欧洲经济区国家都做出了决定。已经做出了决定的成员国的情况如下述：

自 2012 年 12 月 31 日起，所有 A、B、C 和 D 类船舶在国内航线上都适用《旅客责任规定》的国家有：

- 荷兰
- 芬兰
- 丹麦

自 2012 年 12 月 31 日起，仅 A 类和 B 类船舶适用《旅客责任规定》的国家有：

- 克罗地亚
- 波兰
- 瑞典
- 法国

自 2016 年 12 月 31 日起对 A 类船舶适用本规定以及自 2018 年 12 月 31 日起对 B 类船舶适用本规定的国家有：

- 英国
- 意大利
- 比利时
- 西班牙
- 拉脱维亚
- 德国
- 爱沙尼亚
- 塞浦路斯（稍后作出正式决定）
- 希腊
- 爱尔兰（尽管目前为止还没有 A 类船舶在此国家注册）

尚未决定的国家有：

- 挪威
- 葡萄牙

其国内没有 A 类或 B 类船舶注册的国家有：

- 马耳他
- 斯洛伐克

协会建议在欧盟成员国/欧洲经济区国家国内航线从事旅客运输的会员应当尽早联系该国主管机关，以明确《旅客责任规定》在其国内水域的适用。

《旅客责任规定》中对于向旅客披露信息的要求

该规定的第 7 条规定了承运人和实际承运人有向旅客披露信息的义务，旅客享有的权利在这一条中有所说明。为了方便披露这项信息，欧盟委员会将编制和发布可公开访问的《旅客责任规定》摘要，摘要包括将被承运人和实际承运人公布的信息。国际保赔集团将继续联络欧盟理事会，相信此摘要会稍后公之于众。有关此事的最新进展将尽快提供给各会员公司。

特此通函

附件：欧盟 392/2009 号《关于海上旅客运输承运人赔偿责任的规定》主要内容介绍



关键词：中船保、欧盟、旅客责任、通函

抄送：大连办事处、上海办事处、中国保赔服务（香港）有限公司

中国船东互保协会

2013 年 3 月 6 日印发

附件:

欧盟 392/2009 号《关于海上旅客运输承运人赔偿责任的规定》主要内容介绍

2009 年 4 月 23 日欧盟理事会和欧洲议会通过的 392/2009 号《关于海上旅客运输承运人赔偿责任的规定》(以下简称《旅客责任规定》)生效。

欧盟《旅客责任规定》自 2012 年 12 月 31 日起适用于所有的欧盟成员国和欧洲经济区国家³。该规定本质上是使《1974 年国际海上旅客及行李运输的雅典公约》(以下简称《雅典公约》)2002 年议定书,及《2006 年国际海事组织对履行涉及战争险的雅典公约的保留和指导方针》(以下简称《指导方针》)的主要规定得以实行。《旅客责任规定》的一个显著特点是把《雅典公约》的规定扩展到了从事成员国国内海上运输⁴的特定类型的客船上,除非成员国或者欧洲经济区国家采取措施推迟《旅客责任规定》对上述国内航程的适用。规定还增加了一个特殊的赔偿责任,即对移动设备的遗失和损坏,同时还规定当发生《雅典公约》定义下的海上事故⁵时,承运人应当预付足以应对旅客伤亡所急需的款项。

截至 2012 年 8 月 28 日已有 8 个国家加入了《雅典公约》,公约将在第 10 个国家批准 / 加入的 12 个月后生效,因此《雅典公约》将晚于《旅客责

³ 欧盟由 27 个成员国组成,包括奥地利,比利时,保加利亚,塞浦路斯,捷克共和国,丹麦,爱沙尼亚,芬兰,法国,德国,希腊,匈牙利,爱尔兰,意大利,拉脱维亚,立陶宛,卢森堡,马耳他,荷兰,波兰,葡萄牙,罗马尼亚,斯洛伐克,斯洛文尼亚,西班牙,瑞典和英国。欧洲经济区国家则包括冰岛,挪威和列支敦士登。此外克罗地亚将于 2013 年 7 月 1 日加入欧盟,她同样自 2012 年 12 月 31 日起适用上述规定。此规定也适用于英属的直布罗陀,并且在保险和证书方面的要求也适用于法国的海外领地,这些法属领地包括瓜德罗普岛,马提尼克岛,留尼旺岛,法属圭亚那,瓦利斯群岛和富图纳群岛,法国南极领地,新喀里多尼亚岛,马约特岛,圣皮埃尔和密克隆群岛,圣马丁岛和法属圣巴泰勒米岛。

⁴ 2002 年修订的《雅典公约》仅适用于国际海上运输,其中 1.9 条定义了“国际海上运输”,按照运输合同的要求,出发地和目的地位于两个不同的国家,或者按照运输合同或航行协议的要求中途停靠港在另一个国家,此种运输是“国际海上运输”。

⁵ “海上事故”指的是沉船、倾覆、碰撞或者搁浅、船上爆炸或者火灾以及发生在船上的叛逃事件。

任规定》生效。《雅典公约》在 2013/2014 保险年度生效的可能性还是存在的。若果真如此，届时将有两种不同而独立的旅客运输责任制度（《旅客责任规定》和《雅典公约》）并行于世。根据欧洲经济区条约，欧洲经济区国家有义务自 2012 年 12 月 31 日起实施及适用《旅客责任规定》。

承运人的责任

《旅客责任规定》对旅客的人身伤亡和行李、车辆的灭失和损坏规定了承运人的责任、赔偿和强制保险制度，并规定：

1. 承运人对于因海上事故造成的旅客人身伤亡承担严格责任，赔偿限额为每人 25 万特别提款权⁶（约 38.75 万美元）。如果损失或损坏超过 25 万特别提款权，除非承运人能证明自身无过错，否则将要承担最高为每人 40 万特别提款权（约 62 万美元）的赔偿。

2. 承运人对于非因海上事故造成的旅客人身伤亡等责任，如果索赔人能够证明承运人一方存在过错或者过失，承运人仍要承担高达 40 万特别提款权（约 62 万美元）的赔偿。

保险和证书的要求

在欧盟成员国/欧洲经济区国家注册或者将会驶入/驶离上述国家港口的被获准载运超过 12 名旅客的船舶，应当按照《旅客责任规定》的要求投保，并取得欧盟成员国/欧洲经济区国家签发的保险证书以证明保险有效。船上在任何时候都应该备有该国家证书。

《雅典公约》规定客船承运人应当获取保险或者具备其它形式的财务担保以承担公约要求的高达每人 25 万特别提款权的旅客责任。

⁶ 特别提款权（SDR）以四种主要国际货币为基础，当前 1 特别提款权约合 1.54 美元或 1.2 欧元。其汇率可以在国际货币基金组织网站上找到 www.imf.org。

证书及证书下的保险分摊责任

经各协会董事会研究，国际保赔集团内各协会一致同意将按照《旅客责任规定》要求发出非战争风险“蓝卡”，以帮助船东在2012年12月31日前申请欧盟成员国/欧洲经济区国家签发的保险证书。非战争风险“蓝卡”下产生的索赔都可以在国际保赔集团的分摊协议和再保险安排内承担，以集团对旅客责任设定的20亿美元额度为限。

非战争风险“蓝卡”不涉及《旅客责任规定》但会涉及到《雅典公约》。这是因为按照《旅客责任规定》的要求，欧盟成员国签发的国家证书依赖于“蓝卡”，而该“蓝卡”的格式仅与《雅典公约》有关而与《旅客责任规定》无关，后者本身并没有规定一个单独的旅客责任蓝卡或者旅客责任的国家证书。

船东们还需要获取保险人或其它财务担保提供者发出的战争风险“蓝卡”，为船东担保由于战争和恐怖行为导致的旅客人身伤亡责任。2006年国际海事组织《指导方针》规定了战争风险蓝卡的格式和申请程序。在过去的若干个月里，国际保赔集团内13家协会的董事会已经开始认真研究如何将战争和恐怖主义风险也纳入到其分摊和再保险安排当中。在现行的分摊和再保险安排下，战争和恐怖主义风险属于一般性除外，任何改变都必须获得董事会四分之三多数的同意。而目前还没有这样的多数支持改变，这将使集团内各协会成为主要的战争风险保险人。现在各协会也正在讨论替代的保险计划以确保会员们能够符合规定的要求。有关此事的进展将在近期通报给各会员。

《旅客责任规定》的蓝卡不适用于下列客船：（1）既不悬挂欧盟成员国

/欧洲经济区国家国旗，也不在这些国家的港口停靠；或（2）未被获准载运 12 名以上的旅客；或（3）仅在欧盟的内陆航道运营。

欧盟成员国/欧洲经济区国家将在收到战争风险和非战争风险两张蓝卡后将签发一张《旅客责任规定》的国家证书。自 2009 年 5 月《旅客责任规定》通过以来，国际保赔集团与欧盟各成员国一直保持着密切的联系，以利于规定的顺利实施。

蓝卡的发出

按照《旅客责任规定》的要求，蓝卡应当载明船名、船籍港、船舶代码（IMO）、承运人的名称及其主要营业场所的详细地址。遵循申请《国际燃油污染损害民事责任公约（2001）》（以下简称《燃油公约》）蓝卡同样的步骤，协会在制作蓝卡时将直接插入注册的办公地址，除非会员另行通知其它地址。

国家证书的签发

注册在欧盟成员国/欧洲经济区国家的船舶经营人仅需要一张该国签发的证书即可。在船舶停靠欧盟成员国/欧洲经济区国家内的任何一个港口或码头时，该证书将作为保险有效的证明。建议拥有上述船舶的会员们与该主管机关取得联系，确认《旅客责任规定》证书的申请流程。

自 2012 年 12 月 31 日规定实施以后，各成员国有望同意对没有在欧盟/欧洲经济区注册的船舶也签发国家证书，该国通常是船舶停靠的第一个欧盟/欧洲经济区国家。在船舶随后停靠欧盟/欧洲经济区国家的任何一个港口或码头时，该证书将作为保险有效的证明。国际保赔集团正在积极寻求各成员国对此做法的认可。

各成员国已经了解到集团内各协会将发出电子版本（pdf 格式）的蓝卡，随后蓝卡以电子格式通过各会员传递给各成员国有关主管机关以便签发国家证书。此做法在申请《燃油公约》和《1992 年国际油污损害民事责任公约》（CLC）蓝卡的实践中已被各成员国广泛接受。

国内旅客运输的适用

自 2012 年 12 月 31 日起《旅客责任规定》将适用于从事欧盟国内海上旅客运输的 A 类和 B 类船舶。除非有国家选择以下方式推迟对本规定的适用：

- A 类船，4 年后开始适用，即 2016 年 12 月 31 日开始适用；
- B 类船，6 年后开始适用，即 2018 年 12 月 31 日开始适用。

此外，各成员国可以选择是否将《旅客责任规定》的适用范围扩展至所有国内海上运输。实践中这意味着 C 类和 D 类船舶也包含在适用范围里面了。

附录 1 依据欧盟理事会第 98/18 号指令第 4 款定义了 A 类、B 类、C 类和 D 类船舶。

关于上述各类船舶在国内航线适用本规定的政策，现时并非所有的欧盟成员国/欧洲经济区国家都做出了决定。已经做出了决定的成员国的情况如下述：

自 2012 年 12 月 31 日起，所有 A、B、C 和 D 类船舶在国内航线上都适用《旅客责任规定》的国家有：

- 荷兰
- 芬兰

- 丹麦

自 2012 年 12 月 31 日起, 仅 A 类和 B 类船舶适用《旅客责任规定》的国家有:

- 克罗地亚 (克罗地亚已经发布通知, 在 2013 年 7 月 1 日正式加入欧盟之前, 她将自 2012 年 12 月 31 日起适用本规定作为法律汇总的一部分。)
- 波兰
- 法国

自 2016 年 12 月 31 日起对 A 类船舶适用本规定以及自 2018 年 12 月 31 日起对 B 类船舶适用本规定的国家有:

- 英国
- 意大利
- 比利时
- 拉脱维亚

在欧盟成员国/欧洲经济区国家的国内航线从事旅客运输的会员应当尽早联系该国主管机关, 以明确《旅客责任规定》在其国内水域的适用。

对于向旅客披露信息的要求

规定的第 7 条规定了承运人和实际承运人有向旅客披露信息的义务, 旅客享有的权利在这一条中有所说明。为了方便披露这项信息, 欧盟委员会将编制和发布可公开访问的《旅客责任规定》摘要, 摘要包括将被承运人和实际承运人公布的信息。国际保赔集团将继续联络欧洲理事会, 相信此摘要会稍后公之于众。有关此事的最新进展将尽快提供给各会员。