

LOV 2013-06-07 nr 30: Lov om endringer i sjøloven (reglar om passasjeransvar, m.a. gjennomføring av forordning (EF) nr. 392/2009)

DATO: LOV-2013-06-07-30
DEPARTEMENT: JD (Justis- og beredskapsdepartementet)
PUBLISERT: I 2013 hefte 8
IKRAFTTREDELSE: Kongen fastset.
ENDRER: LOV-1994-06-24-39
SYS-KODE: BG15a
NÆRINGSKODE: 712
KUNNGJORT: 07.06.2013 kl. 15.40
KORTTITTEL: Endringslov til sjøloven

INNHOLD

Lov om endringer i sjøloven (reglar om passasjeransvar, m.a. gjennomføring av forordning (EF) nr. 392/2009)

I

II

Vedlegg. EØS-avtalen vedlegg XIII nr. 56x (forordning (EF) nr. 392/2009 av 23. april 2009 om transportørers erstatningsansvar ved ulykker under sjøtransport av passasjerer).

- Art 1. Formål
- Art 2. Virkeområde
- Art 3. Erstatningsansvar og forsikring
- Art 4. Erstatning med hensyn til utstyr til bevegelseshemmede personer eller annet spesifikt utstyr
- Art 5. Overordnet ansvarsbegrensning
- Art 6. Forskuddsbetaling
- Art 7. Informasjon til passasjerer
- Art 8. Rapportering
- Art 9. Endringer
- Art 10. Komitéframgangsmåte
- Art 11. Overgangsbestemmelser
- Art 12. Ikrafttredelse

Vedlegg I. Bestemmelser i Athen-konvensjonen om transport av passasjerer og deres bagasje til sjøs som er relevante med henblikk på anvendelse av denne forordning (konsolidert tekst til Athen-konvensjonen av 1974 om transport av passasjerer og deres bagasje til sjøs, og protokollen av 2002 til konvensjonen)

- Art 1. Definisjoner
- Art 1a. Vedlegg
- Art 2. Virkeområde
- Art 3. Transportørens erstatningsansvar
- Art 4. Undertransportør
- Art 4a. Lovpliktig forsikring
- Art 5. Verdisaker

- Art 6. Egen feil
- Art 7. Ansvarsgrenser ved dødsfall eller personskade
- Art 8. Ansvarsgrense ved tap av eller skade på bagasje og kjøretøyer
- Art 9. Regneenheter og omregning
- Art 10.
- Art 11. Innsigelsesrett og ansvarsbegrensning for transportørens ansatte
- Art 12. Sammenlegging av krav
- Art 13. Tap av retten til ansvarsbegrensning
- Art 14. Grunnlag for erstatningskrav
- Art 15. Melding om tap av eller skade på bagasje
- Art 16. Søksmålsfrist
- Art 17. Vedkommende jurisdiksjon
- Art 17a. Anerkjennelse og fullbyrdelse
- Art 18. Ugyldige kontraktsbestemmelser
- Art 20. Atomskader
- Art 21. Kommersiell transport utført av offentlige myndigheter
- Art 22. Revisjon og endring
- Art 23. Endring av ansvarsgrensene

Vedlegg til Athen-konvensjonen. Sertifikat om forsikring eller annen økonomisk sikkerhet for erstatningsansvar ved passasjerers dødsfall og personskade
Forklarende merknader

Vedlegg II. Utdrag fra IMO's forbehold og retningslinjer for gjennomføring av Athen-konvensjonen, vedtatt av Den internasjonale sjøfartsorganisasjons juridiske komité 19. oktober 2006
Forbehold

Retningslinjer

Tillegg A. Klausuler som er nevnt i nr. 2.1.1, 2.1.2 og 2.2.1 i retningslinjene

Klausul om ansvarsfraskrivelse ved radioaktiv forurensning, kjemiske, biologiske, biokjemiske og elektromagnetiske våpen (klausul nr. 370 av 10.11.2003)

Klausul om ansvarsfraskrivelse ved Internett-angrep (klausul nr. 380 av 10.11.2003)

Klausul om ansvarsfraskrivelse og automatisk opphør av dekning ved krig

Tillegg B. I. Eksempler på forsikringer (Blue Cards) som er nevnt i nr. 3 i retningslinjene

Blue Card utstedt av en forsikringsgiver som dekker krigsrisikoer

Sertifikat utstedt som bevis på forsikring i henhold til artikkel 4a i Athen-konvensjonen av 2002 om transport av passasjerer og deres bagasje til sjøs.

Blue Card utstedt av en forsikringsgiver som ikke dekker krigsrisikoer

Sertifikat utstedt som bevis på forsikring i henhold til artikkel 4a i Athen-konvensjonen av 2002 om transport av passasjerer og deres bagasje til sjøs

II. Mal til forsikringssertifikat som nevnt i nr. 3 i retningslinjene

Sertifikat om forsikring eller annen økonomisk sikkerhet for erstatningsansvar ved passasjerers dødsfall og personskade

Forklarende merknader

Vedlegg 2 2002 protokollen til Athen-konvensjonen om befordring av passasjerer og deres bagasje til sjøs, 1974

Art 1. I denne protokollen skal:...

Art 2. Artikkel 1, § 1 i konvensjonen erstattes av følgende tekst:...

Art 3. 1 Artikkel 1, § 10 i konvensjonen erstattes av følgende tekst:...

Art 4. Artikkel 3 i konvensjonen erstattes av følgende tekst:...

Art 5. Følgende tekst legges til som artikkel 4bis i konvensjonen:...

- Art 6. Artikkel 7 i konvensjonen erstattes av følgende tekst:...
 - Art 7. Artikkel 8 i konvensjonen erstattes av følgende tekst:...
 - Art 8. Artikkel 9 i konvensjonen erstattes av følgende tekst:...
 - Art 9. Artikkel 16, avsnitt 3 i konvensjonen erstattes av følgende tekst:...
 - Art 10. Artikkel 17 i konvensjonen erstattes av følgende tekst:...
 - Art 11. Følgende tekst legges til som artikkel 17bis i konvensjonen:...
 - Art 12. Artikkel 18 i konvensjonen erstattes av følgende tekst:...
 - Art 13. Artikkel 20 i konvensjonen erstattes av følgende tekst:...
 - Art 14. Sertifikatmodell
 - Art 15. Tolkning og anvendelse
 - Art 16. Følgende tekst legges til som artikkel 22bis i konvensjonen:...
 - Avsluttende bestemmelser
 - Art 17. Signatur, ratifikasjon, tiltredelse, vedtakelse og godkjenning
 - Art 18. Stater med mer enn ett rettssystem
 - Art 19. Regionale organisasjoner for økonomisk integrasjon
 - Art 20. Ikrafttredelse
 - Art 21. Oppsigelse
 - Art 22. Revideringer og endringer
 - Art 23. Endringer av begrensingsbeløp
 - Art 24. Depositær
 - Art 25. Språk
-

Lov om endringer i sjøloven (reglar om passasjeransvar, m.a. gjennomføring av forordning (EF) nr. 392/2009)

I

I lov 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten vert det gjort følgjande endringar:

§ 175 første ledd nr. 1 skal lyde:

1. For krav i anledning personskade tilføyet skipets egne passasjerer er ansvarsgrensen 250 000 SDR multiplisert med det antall passasjerer som skipet ifølge sitt sertifikat har adgang til å føre.

§ 402 første ledd skal lyde:

Med unntak av § 408 og det som følger av §§ 430 til 432 får bestemmelsene i dette kapittel bare anvendelse for så vidt ikke annet følger av § 418, er avtalt eller følger av sedvane.

§ 404 første ledd skal lyde:

Dersom noen som medfølger et skip uten å være passasjer eller høre til besetningen, blir drept eller lider tap som nevnt i § 418, gjelder reglene om bortfrakterens innsigelser og ansvarsbegrensning tilsvarende til fordel for enhver på rederens side som det blir gjort erstatningsansvar gjeldende mot.

Kapittel 15 avsnitt III overskrifta skal lyde:

III Bortfrakterens ansvar for skade på passasjerer og reisegods

§ 418 skal lyde:

§ 418. Gjennomføring av 2002 Aten-konvensjonen og Aten-forordningen i norsk rett

EØS-avtalen vedlegg XIII nr. 56 x (Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 392/2009 av 23. april 2009 om transportørers erstatningsansvar ved ulykker under sjøtransport av passasjerer) gjelder som lov med de tilpasninger som følger av vedlegg XIII, protokoll 1 til avtalen og avtalen for øvrig.

Forordningen nevnt i første ledd gjelder tilsvarende for all passasjertransport i Norge med skip som ikke er omfattet av klasse A og klasse B i direktiv 2009/45/EF artikkel 4, men likevel slik at ansvaret ikke omfatter medansvar for terrorhendelser, jf. 2002 Aten-konvensjonen artikkel 3 nr. 1 bokstav b, og at forsikringsplikten etter 2002 Aten-konvensjonen artikkel 4bis ikke gjelder. For skip som ikke er omfattet av klasse A og klasse B i direktiv 2009/45/EF artikkel 4, skal bortfrakteren ha ansvarsforsikring dersom skipet er sertifisert til å føre mer enn 12 passasjerer.

Aten-konvensjonen om transport av passasjerer og deres reisegods til sjøs, 1974, som endret ved protokollen 1. november 2002, gjelder som lov for passasjertransport som er omfattet av konvensjonen, men som faller utenfor virkeområdet for forordningen som nevnt i første ledd.

Departementet kan i forskrift gi regler om forsikring og sikkerhetsstillelse, herunder om hvilke vilkår forsikringen eller sikkerheten må oppfylle for å kunne godkjennes, samt om forsikringsbevis og krav til disse, om sertifikater og deres form, innhold, utstedelse og gyldighet, herunder at en institusjon eller organisasjon kan utstede sertifikat og om gebyr for utstedelse av sertifikatet, og om bruk av og registrering av elektroniske sertifikater.

Etter § 418 skal nytt avsnitt IV overskrifta lyde:

IV Bortfrakterens ansvar ved forsinkelse

I avsnitt IV skal ny § 418 a lyde:

§ 418a. Ansvar ved forsinkelse av passasjer

Bortfrakteren plikter å erstatte tap som voldes ved at en passasjer blir forsinket på grunn av hendelse under befordringen som skyldes feil eller forsømmelse av bortfrakteren selv eller noen bortfrakteren svarer for.

§§ 419 til 423 skal lyde:

§ 419. Ansvar ved forsinkelse av reisegods

Bortfrakteren plikter å erstatte tap som voldes ved forsinkelse med befordring eller utlevering av reisegods som skyldes feil eller forsømmelse av bortfrakteren selv eller noen bortfrakteren svarer for.

§ 420. *Skadelidtes medvirkning*

Har passasjeren ved egen skyld forårsaket eller medvirket til tap som nevnt i § 418 a og § 419, kan bortfrakterens ansvar settes ned etter alminnelige erstatningsregler.

§ 421. *Bevisbyrden*

Den som krever erstatning, har bevisbyrden for tapets omfang og for at det er oppstått som følge av forsinkelse av befordringen.

Bortfrakteren har bevisbyrden for at tapet ikke skyldes feil eller forsømmelse som bortfrakteren svarer for.

§ 422. *Begrensning av bortfrakterens ansvar*

Bortfrakterens ansvar for forsinkelse ved befordring av passasjer skal ikke overstige 4694 SDR per passasjer.

Bortfrakterens ansvar for forsinkelse ved befordring av reisegods skal ikke overstige ansvarsgrensene i 2002 Aten-konvensjonen artikkel 8, jf. § 418 tredje ledd.

Ved skriftlig avtale mellom passasjeren og bortfrakteren kan det fastsettes høyere ansvarsgrenser enn bestemt i paragrafen her.

§ 423. *Passasjerens egenandel ved erstatning for forsinkelse*

Bortfrakteren har rett til i det oppståtte tapet å gjøre fradrag i samsvar med 2002 Aten-konvensjonen artikkel 8 nr. 4, jf. § 418 tredje ledd. Fradrag kan skje før det finner sted ansvarsbegrensning etter § 422.

§ 428 første ledd skal lyde:

Krav på erstatning for at en passasjer er blitt forsinket, kan bare fremsettes av passasjeren selv eller av noen som er trådt inn i passasjerens rett.

§ 428 andre ledd vert oppheva.

Kapittel 15 noverande avsnitt IV blir nytt avsnitt V.

§ 429 skal lyde:

§ 429. *Vernetings m.m.*

Med unntak av krav omfattet av § 418, kan søksmål i anledning av befordringen bare reises ved domstol

- a) på det sted hvor saksøkte har sitt bosted eller hovedsete for bedriften,
- b) på avgangsstedet eller bestemmelsesstedet i henhold til befordringsavtalen,
- c) i den stat hvor saksøkeren har bosted, dersom saksøkte har et forretningssted i denne staten og kan saksøkes der, eller
- d) i den stat hvor befordringsavtalen ble inngått, dersom saksøkte har et forretningssted i denne staten og kan

saksøkes der.

Etter at tvist er oppstått i saker som nevnt i første ledd, kan partene avtale at den skal behandles av en annen domstol eller ved voldgift.

For krav etter § 418 gjelder reglene om verneting i 2002 Aten-konvensjonen artikkel 17. For krav etter § 418 første og andre ledd gjelder reglene om anerkjennelse og fullbyrdelse av dommer i Lugano-konvensjonen 2007. For krav etter § 418 tredje ledd gjelder 2002 Aten-konvensjonen artikkel 17bis.

Innleiinga til punkttopstillinga i § 430 første ledd skal lyde:

Reglene i §§ 411 til 417, §§ 419 til 429 og § 501 første ledd nr. 4 til 6 kan ikke ved forhåndsavtale fravikes til skade for passasjereren

§ 430 andre ledd vert oppheva.

§ 431 første og andre ledd skal lyde:

Uten hinder av § 430 kan bortfrakteren ved befordring av passasjer fraskrive seg ansvaret for forsinkelse etter dette kapittel for tiden før passasjereren går om bord og etter at passasjereren er kommet i land, men likevel ikke for sjøtransport mellom skipet og land som er inkludert i billettprisen eller utføres med transportmiddel stilt til rådighet av bortfrakteren. For så vidt gjelder håndreisegods som ikke befinner seg i eller på medført kjøretøy, kan bortfrakteren likeledes fraskrive seg ansvaret for forsinkelse etter dette kapittel for tiden før godset blir brakt om bord og etter at det er brakt i land, men ikke for sjøtransport mellom skipet og land som nevnt i første ledd, og heller ikke for den tid bortfrakteren har hånd om godset mens passasjereren befinner seg på kai eller på en terminal eller stasjon eller et annet anlegg i havn.

§ 431 tredje ledd vert oppheva. Noverande fjerde ledd blir nytt tredje ledd.

§ 432 første ledd skal lyde:

Kongen kan bestemme at det for skip som ikke er omfattet av klasse A og klasse B i direktiv 2009/45/EF, som fører 12 passasjerer eller mindre og som brukes til passasjerbefordring i norsk innenriksfart, skal tegnes forsikring eller stilles sikkerhet til dekning av det ansvar for personskade som bortfrakteren kan få etter § 418, jf. § 171, § 172 og § 175 nr. 1. Kongen kan i forskrift gi regler om hvilke skip dette skal gjelde for, og kan gi regler om forsikringen eller sikkerhetsstillelsen, herunder om hvilke vilkår forsikringen eller sikkerhetsstillelsen må oppfylle for å kunne godkjennes, om virkningen av at de ikke holdes i kraft, og om forsikringsbevis.

II

Lova gjeld frå den tida Kongen fastset.

Vedlegg. EØS-avtalen vedlegg XIII nr. 56x (forordning (EF) nr. 392/2009 av 23. april 2009 om transportørers erstatningsansvar ved ulykker under sjøtransport av passasjerer).

Oversettelsen og fotnoter er hentet fra Prop.54 LS (2012-2013).

[Europaparlamentet og Rådet for den europeiske union har –

under henvisning til traktaten om opprettelse av Det europeiske fellesskap, særlig artikkel 80 nr. 2,

under henvisning til forslag fra Kommissjonen,

under henvisning til uttalelse fra Den europeiske økonomiske og sosiale komité,

under henvisning til uttalelse fra Regionkomiteen,

etter framgangsmåten fastsatt i traktatens artikkel 251, på grunnlag av Forlikskomiteens felles forslag av 3. februar 2009, og

ut fra følgende betraktninger:

- 1) Innenfor rammen av den felles transportpolitikk må det vedtas ytterligere tiltak for å styrke sikkerheten for sjøtransport. Disse tiltakene bør omfatte regler om erstatningsansvar for passasjerer som har lidt skade, ettersom det er viktig å sikre et passende erstatningsnivå for passasjerer som rammes av ulykker til sjøs.*
- 2) Protokollen av 2002 til Athen-konvensjonen av 1974 om transport av passasjerer og deres bagasje til sjøs ble vedtatt 1. november 2002 i regi av Den internasjonale sjøfartsorganisasjon (IMO). Fellesskapet og dets medlemsstater er i ferd med å avgjøre om de skal tiltre eller ratifisere nevnte protokoll. Dens bestemmelser som er innarbeidet ved denne forordning, bør under alle omstendigheter få anvendelse i Fellesskapet senest 31. desember 2012.*
- 3) Athen-konvensjonen av 1974 om transport av passasjerer og deres bagasje til sjøs, som endret ved protokollen av 2002 («Athen-konvensjonen»), får utelukkende anvendelse på internasjonal transport. Det skilles ikke lenger mellom nasjonal og internasjonal transport på det indre marked for sjøtransport, og det vil derfor være hensiktsmessig å ha samme nivå og type av erstatningsansvar når det gjelder både internasjonal og nasjonal transport i Fellesskapet.*
- 4) De forsikringsordningene som er påkrevd i henhold til Athen-konvensjonen, skal ta hensyn til skipsredere og forsikringsselskaperens økonomiske muligheter. Skipsredere skal være i stand til å forvalte sine forsikringsordninger på en økonomisk akseptabel måte, særlig når det gjelder mindre skipsrederier som utfører nasjonal sjøtransport, bør det tas hensyn til deres virksomheters sesongbestemte karakter. Når det opprettes forsikringsordninger i henhold til denne forordning, bør det derfor tas hensyn til de forskjellige fartøyklassene.*
- 5) Det er hensiktsmessig å pålegge transportøren å utbetale et forskudd ved en passasjers dødsfall eller personskade, med forbehold om at denne forskuddsutbetalingen ikke er å anse som en erkjennelse av erstatningsansvar.*
- 6) Passasjerene bør før avreise motta passende opplysninger om sine rettigheter, eller, dersom dette ikke er mulig, senest ved avreise.*
- 7) Den internasjonale sjøfartsorganisasjons juridiske komité vedtok 19. oktober 2006 IMOs forbehold og retningslinjer for gjennomføring av Athen-konvensjonen (IMOs retningslinjer) for å løse viktige spørsmål i forbindelse med Athen-konvensjonen, særlig spørsmålet om erstatning for skade i forbindelse med terrorisme. IMOs retningslinjer kan derfor anses som en særbestemmelse.*
- 8) Ved denne forordning er det innarbeidet deler av IMOs retningslinjer som gjøres bindende. Verbet « bør » i bestemmelsene i IMOs retningslinjer bør derfor forstås som « skal ».*
- 9) Bestemmelsene i Athen-konvensjonen (vedlegg I) og i IMOs retningslinjer (vedlegg II) bør få tilsvarende anvendelse i Fellesskapets regelverk.*
- 10) Den ordningen for erstatningsansvar som er fastsatt ved denne forordning, bør gradvis utvides til å omfatte forskjellige fartøyklasser som fastsatt i artikkel 4 i rådsdirektiv 98/18/EF av 17. mars 1998 om sikkerhetsstandarder for passasjerskip. Det bør tas hensyn til følgene når det gjelder takster og markedets mulighet for å oppnå forsikringsdekning til overkommelige priser på det nivået som kreves, og det politiske*

ønsket om å forbedre passasjerens rettigheter samt visse sesongbestemte transporttjenester til sjøs.

- 11) De spørsmålene som er omfattet av artikkel 17 og 17a i Athen-konvensjonen, hører inn under Fellesskapets enekompetanse i den utstrekning disse artiklene påvirker de reglene som er fastsatt ved rådsforordning (EF) nr. 44/2001 av 22. desember 2000 om domsmyndighet og om anerkjennelse og fullbyrding av dommer i sivile og kommersielle saker. I denne forbindelse vil disse to bestemmelsene utgjøre en del av Fellesskapets rettsorden når Fellesskapet tiltrer Athen-konvensjonen.*
- 12) I denne forordning bør det med uttrykket «eller er registrert i en medlemsstat» menes at flaggstaten i forbindelse med registrering av fartøyer som leies ut til totalbefraktning, enten skal være en medlemsstat eller en avtalepart i Athen-konvensjonen. Medlemsstatene og Kommisjonen bør treffe de tiltakene som er nødvendige for å anmode IMO om å utvikle retningslinjer for begrepet registrering av fartøyer som leies ut til totalbefraktning.*
- 13) I denne forordning bør uttrykket «utstyr til bevegelseshemmede personer» ikke anses som verken bagasje eller kjøretøyer i henhold til artikkel 8 i Athen-konvensjonen.*
- 14) De tiltak som er nødvendige for å gjennomføre denne forordning, bør vedtas i samsvar med rådsbeslutning 1999/468/EF av 28. juni 1999 om fastsettelse av nærmere regler for utøvelsen av den gjennomføringsmyndighet som er tillagt Kommisjonen.*
- 15) Kommisjonen bør særlig få fullmakt til å endre denne forordning for å innarbeide senere endringer til internasjonale konvensjoner, protokoller, regelverk og resolusjoner i forbindelse med dette. Ettersom disse tiltakene er allmenne og har som formål å endre ikke-grunnleggende bestemmelser i denne forordning eller å utfylle den med nye ikke-grunnleggende bestemmelser, skal de vedtas etter framgangsmåten med forskriftskomite med kontroll fastsatt i artikkel 5a i beslutning 1999/468/EF.*
- 16) Det europeiske sjøsikkerhetsbyrå, opprettet ved europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1406/2002, bør bistå Kommisjonen med å utarbeide et utkast til en framdriftsrapport om hvordan reglene fastsatt i henhold til denne forordning, fungerer.*
- 17) De nasjonale myndighetene, særlig havnemyndighetene, spiller en grunnleggende og avgjørende rolle i forbindelse med identifikasjon og forvaltning av de forskjellige risikoene for sjøsikkerhet.*
- 18) Medlemsstatene har i sin erklæring av 9. oktober 2008 om sjøsikkerhet gitt fast tilsagn om at de senest 1. januar 2012 samtykker i å være bundet av den internasjonale konvensjonen av 1976 om begrensning av ansvaret for sjørettslige krav, som endret ved protokollen av 1996. Medlemsstatene kan benytte seg av den muligheten som er fastsatt i artikkel 15 nr. 3a i nevnte konvensjon for ved hjelp av spesifikke bestemmelser i denne forordning å regulere hvilken ordning for begrensning av erstatningsansvar som skal gjelde for passasjerer.*
- 19) Ettersom målet for denne forordning, nemlig å etablere felles regler for transportørers og passasjerers rettigheter ved sjøulykker, ikke kan nås i tilstrekkelig grad av medlemsstatene, og derfor på grunn av tiltakets omfang og virkninger bedre kan nås på fellesskapsplan, kan Fellesskapet treffe tiltak i samsvar med nærhetsprinsippet som fastsatt i traktatens artikkel 5. I samsvar med forholdsmessighetsprinsippet fastsatt i nevnte artikkel går denne forordning ikke lenger enn det som er nødvendig for å nå dette målet - vedtatt denne forordning:]*

Art 1. Formål

1. Ved denne forordning fastsettes fellesskapsordningen når det gjelder erstatningsansvar og forsikring for transport av passasjerer til sjøs slik det er angitt i relevante bestemmelser i:
 - a) Athen-konvensjonen av 1974 om transport av passasjerer og deres bagasje til sjøs, endret ved protokollen av 2002 (« Athen-konvensjonen ») og fastsatt i vedlegg I; og

- b) IMOs forbehold og retningslinjer for gjennomføring av Athen-konvensjonen, vedtatt av IMOs juridiske komité 19. oktober 2006 (IMOs retningslinjer), som fastsatt i vedlegg II.
2. Ved denne forordning er dessuten anvendelsen av disse bestemmelsene utvidet til også å omfatte transport av passasjerer til sjøs i hver enkelt medlemsstat om bord på fartøyer i klasse A og B i henhold til artikkel 4 i direktiv 98/18/EF, og det er fastsatt visse tilleggskrav.
 3. Kommisjonen skal senest 30. juni 2013 om nødvendig framlegge et forslag til regelverk som blant annet utvider denne forordnings virkeområde, til å omfatte fartøyer i klasse C og D i henhold til artikkel 4 i direktiv 98/18/EF.

Art 2. Virkeområde

Denne forordning får anvendelse på internasjonal transport slik det er definert i nr. 9 i artikkel 1 i Athen-konvensjonen, og på sjøtransport i hver enkelt medlemsstat om bord på fartøyer i klasse A og B i henhold til artikkel 4 i direktiv 98/18/EF, dersom:

- a) fartøyet seiler under en medlemsstats flagg eller er registrert i en medlemsstat,
- b) transportavtalen er inngått i en medlemsstat, eller
- c) avgangs- eller bestemmelsesstedet i henhold til transportavtalen ligger i en medlemsstat.

Medlemsstatene kan anvende denne forordning på alle former for sjøtransport i hver enkelt medlemsstat.

Art 3. Erstatningsansvar og forsikring

1. Ansvarsordningen når det gjelder passasjerer, deres bagasje og kjøretøyer og reglene om forsikring eller annen økonomisk sikkerhet, skal være omfattet av denne forordning og av artikkel 1 og 1a, artikkel 2 nr. 2, artikkel 3-16 og artikkel 18, 20 og 21 i Athen-konvensjonen i henhold til vedlegg I og bestemmelsene i IMOs retningslinjer som fastsatt i vedlegg II.
2. IMOs retningslinjer som er angitt i vedlegg II, er bindende.

Art 4. Erstatning med hensyn til utstyr til bevegelseshemmede personer eller annet spesifikt utstyr

I tilfelle tap av eller skade på utstyr til bevegelseshemmede personer eller annet spesifikt utstyr som brukes av bevegelseshemmede personer, skal transportørens erstatningsansvar være omfattet av bestemmelsene i artikkel 3 nr. 3 i Athen-konvensjonen. Erstatningen skal svare til gjenanskaffelsesverdien av det aktuelle utstyret eller eventuelt til reparasjonskostnadene.

Art 5. Overordnet ansvarsbegrensning

1. Denne forordning endrer ikke transportørens eller undertransportørens rettigheter eller forpliktelser i henhold til nasjonal lovgivning som gjennomfører den internasjonale konvensjon av 1976 om begrensning av ansvaret for sjørettslige krav, som endret ved protokollen av 1996, herunder enhver framtidig endring av nevnte konvensjon.

Dersom en slik nasjonal lovgivning ikke får anvendelse, er transportørens eller undertransportørens erstatningsansvar utelukkende omfattet av bestemmelsene i artikkel 3 i denne forordning.

2. Når det gjelder krav i forbindelse med en passasjers dødsfall eller personskade som skyldes én av risikoene som er nevnt i nr. 2.2 i IMOs retningslinjer, kan transportørens og undertransportørens erstatningsansvar begrenses i samsvar med bestemmelsene nevnt i nr. 1 i denne artikkel.

Art 6. Forskuddsbetaling

1. Dersom en passasjers dødsfall eller personskade er forårsaket av en sjøulykke, skal den transportøren som

faktisk utførte hele eller en del av transporten da sjøulykken fant sted, betale et forskudd for å dekke de umiddelbare økonomiske behovene, som står i forhold til omfanget av den skaden som er forvoldt, innen 15 dager etter at den erstatningsberettigede er blitt identifisert. Ved dødsfall skal denne forskuddsbetalingen være minst 21.000 euro.

Denne bestemmelsen får også anvendelse dersom transportøren er etablert i Fellesskapet.

2. En forskuddsbetaling utgjør ikke en anerkjennelse av erstatningsansvar og kan motregnes i et eventuelt senere erstatningsbeløp som utbetales på grunnlag av denne forordning. Forskuddsbetalingen skal ikke tilbakebetales unntatt i de tilfellene som er omfattet av artikkel 3 nr. 1 eller artikkel 6 i Athen-konvensjonen eller i tillegg A til IMOs retningslinjer, eller dersom den personen som har mottatt forskuddsutbetalingen, ikke er den erstatningsberettigede personen.

Art 7. Informasjon til passasjerer

Med forbehold for reisearrangørers forpliktelser i henhold til rådsdirektiv 90/314/EØF av 13. juni 1990 om pakkereiser, herunder pakkeferier og pakketurer, skal transportøren og/eller undertransportøren sikre at passasjerene får tilstrekkelige og forståelige opplysninger om sine rettigheter i henhold til denne forordning.

Når transportavtalen er inngått i en medlemsstat, skal disse opplysningene framlegges på alle utsalgssteder, herunder ved salg over telefon og Internett. Dersom avgangsstedet ligger i en medlemsstat, skal disse opplysningene framlegges før avreise. I alle andre tilfeller skal opplysningene framlegges ved avreise. I den utstrekning kravet om opplysninger i henhold til denne artikkel er framlagt av enten transportøren eller undertransportøren, skal den andre ikke være forpliktet til å framlegge disse. Opplysningene skal framlegges på den mest hensiktsmessige måten.

Med henblikk på å oppfylle informasjonskravet i henhold til denne artikkel skal transportøren eller undertransportøren minst gi passasjerene de opplysningene som er oppført i sammendraget av bestemmelsene i denne forordning, som er utarbeidet av Kommisjonen og offentliggjort.

Art 8. Rapportering

Senest tre år etter at denne forordning trer i kraft, skal Kommisjonen utarbeide en rapport om anvendelsen av denne forordning, som blant annet skal ta hensyn til den økonomiske utviklingen og utviklingen i internasjonale fora.

Rapporten kan ledsages av et forslag til endring av denne forordning eller av et forslag som Fellesskapet kan legge fram i relevante internasjonale fora.

Art 9. Endringer

1. Tiltak som har som formål å endre ikke-grunnleggende bestemmelser i denne forordning, og som omhandler innarbeiding av endringer av grensene fastsatt i artikkel 3 nr. 1, artikkel 4a nr. 1, artikkel 7 nr. 1 og artikkel 8 i Athen-konvensjonen, for å ta hensyn til avgjørelser som er truffet i henhold til artikkel 23 i nevnte konvensjon samt tilsvarende ajourføringer av vedlegg I til denne forordning, skal vedtas etter framgangsmåten med forskriftskomite med kontroll nevnt i artikkel 10 nr. 2 i denne forordning.

Idet det tas hensyn til følgene for takster og markedets mulighet for å oppnå forsikringsdekning til overkommelige priser på det nivået som kreves, og på bakgrunn av det politiske ønsket om å forbedre passasjerenes rettigheter samt visse sesongbestemte transporttjenester til sjøs, skal Kommisjonen på grunnlag av en egnet konsekvensanalyse senest 31. desember 2016 treffe tiltak om de grensene som er fastsatt i vedlegg I for fartøyer i klasse B i henhold til artikkel 4 i direktiv 98/18/EF. Disse tiltakene, som skal endre ikke-grunnleggende bestemmelser i denne forordning, skal vedtas etter framgangsmåten med

forskriftskomiteé med kontroll nevnt i artikkel 10 nr. 2 i denne forordning.

2. Tiltak som har som formål å endre ikke-grunnleggende bestemmelser i denne forordning, og som omhandler innarbeiding av endringer av bestemmelsene i IMOs retningslinjer som fastsatt i vedlegg II, skal vedtas etter framgangsmåten med forskriftskomiteé med kontroll nevnt i artikkel 10 nr. 2.

Art 10. Komiteéframgangsmåte

1. Kommisjonen skal bistås av Komiteen for sjøsikkerhet og hindring av forurensning fra skip (COSS), nedsatt ved artikkel 3 i europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 2099/2002.
2. Når det vises til dette nummer, får artikkel 5a nr. 1-4 og artikkel 7 i beslutning 1999/468/EF anvendelse, samtidig som det tas hensyn til bestemmelsene i beslutningens artikkel 8.

Art 11. Overgangsbestemmelser

1. Når det gjelder transport til sjøs i hver enkelt medlemsstat om bord på fartøyer i klasse A i henhold til artikkel 4 i direktiv 98/18/EF, kan medlemsstatene velge å utsette iverksettingen av denne forordning fram til fire år etter den dagen den får anvendelse.
2. Når det gjelder transport til sjøs i hver enkelt medlemsstat om bord på fartøyer i klasse C i henhold til artikkel 4 i direktiv 98/18/EF, kan medlemsstatene velge å utsette iverksettingen av denne forordning fram til 31. desember 2018.

Art 12. Ikrafttredelse

Denne forordning trer i kraft dagen etter at den er kunngjort i Den europeiske unions tidende.

Den får anvendelse fra den dag Athen-konvensjonen trer i kraft for Fellesskapet, og under ingen omstendigheter senere enn 31. desember 2012.

Denne forordning er bindende i alle deler og kommer direkte til anvendelse i alle medlemsstater.

Utferdiget i Strasbourg, 23. april 2009.

Vedlegg I. Bestemmelser i Athen-konvensjonen om transport av passasjerer og deres bagasje til sjøs som er relevante med henblikk på anvendelse av denne forordning (konsolidert tekst til Athen-konvensjonen av 1974 om transport av passasjerer og deres bagasje til sjøs, og protokollen av 2002 til konvensjonen)

Art 1. Definisjoner

I denne konvensjon menes med:

1. a) «transportør» en person som inngår en transportavtale, eller på hvis vegne en slik avtale er inngått, uavhengig av om transporten faktisk utføres av denne eller av en undertransportør,
 - b) «undertransportør» en annen person enn transportøren, som eier, leier eller driver et fartøy, og som faktisk utfører hele transporten eller en del av den, og
 - c) «transportør som faktisk utfører hele transporten eller en del av den» undertransportøren eller transportøren selv dersom denne faktisk utfører transporten,
2. «transportavtale» en avtale om sjøtransport av en passasjer eller en passasjer og dennes bagasje som inngås av en transportør eller på dennes vegne,
3. «fartøy» bare sjøgående fartøyer, men ikke luftputebåter,

4. «passasjer» enhver person som blir transportert av et fartøy:
 - a) på grunnlag av en transportavtale, eller
 - b) for, med transportørens samtykke, å ledsage et kjøretøy eller levende dyr som omfattes av en avtale om godstransport som ikke er berørt av denne konvensjon,
5. «bagasje» enhver gjenstand eller ethvert kjøretøy som transporteres av transportøren på grunnlag av en transportavtale, bortsett fra:
 - a) gjenstander og kjøretøyer som transporteres på grunnlag av en befrakningsavtale, et konnossement eller en annen avtale som i hovedsak gjelder godstransport, og
 - b) levende dyr,
6. «håndbagasje» bagasje som passasjeren har i sin lugar eller på annen måte i sin besittelse, i forvaring eller til rådighet. Med unntak fra anvendelse av nr. 8 i denne artikkel og artikkel 8 omfatter håndbagasje også bagasje som passasjeren har i eller på sitt kjøretøy,
7. «tap av eller skade på bagasje» omfatter materielle tap som skyldes at bagasjen ikke er blitt utlevert til passasjeren innen rimelig tid etter at det fartøyet som har eller skulle ha transportert bagasjen, er ankommet, men omfatter ikke forsinkelser på grunn av arbeidskonflikter,
8. «transport» omfatter følgende tidsrom:
 - a) Med hensyn til passasjeren og dennes håndbagasje, det tidsrommet der passasjeren og/eller dennes håndbagasje befinner seg om bord på fartøyet, eller under ombord- eller ilandstigning, og det tidsrommet passasjeren og dennes håndbagasje transporteres til sjøs fra land til fartøyet eller omvendt, dersom denne transporten er inkludert i taksten, eller dersom det fartøyet som benyttes til denne transporten, er stilt til rådighet for passasjeren av transportøren. Når det gjelder passasjeren, omfatter ikke transporten det tidsrommet som passasjeren oppholder seg i en havneterminal eller på en havnesteasjon eller på kai eller i eller på et annet havneanlegg,
 - b) når det gjelder håndbagasje, også det tidsrommet der passasjeren oppholder seg på en havneterminal eller havnesteasjon eller på kai eller i eller på et annet havneanlegg, dersom bagasjen er blitt overtatt av transportøren eller én av dennes ansatte eller agenter og ikke er blitt utlevert til passasjeren,
 - c) når det gjelder annen bagasje som ikke er håndbagasje, tidsrommet fra den overtas av transportøren eller én av dennes ansatte eller agenter i land eller om bord, inntil den utleveres av transportøren eller én av dennes ansatte eller agenter,
9. «internasjonal transport» enhver transport dersom avgangs- og bestemmelsesstedet i henhold til transportavtalen ligger i to forskjellige stater, eller i den samme staten, dersom det i henhold til transportavtalen eller den fastsatte reiseruten er en mellomliggende anløpshavn i en annen stat,
10. «organisasjon» Den internasjonale sjøfartsorganisasjon,
11. «generalsekretær» generalsekretæren i organisasjonen.

Art 1a. Vedlegg

Vedlegget til denne konvensjon skal utgjøre en integrert del av konvensjonen.

Art 2. Virkeområde

1. [...]*
2. Uten hensyn til nr. 1 i denne artikkel får ikke denne konvensjon anvendelse dersom den aktuelle transporten i henhold til en annen internasjonal konvensjon om andre former for transport av passasjerer og deres

bagasje er omfattet av en ordning om erstatningsansvar etter den aktuelle konvensjonens bestemmelser, forutsatt at disse bestemmelsene er bindende for transport til sjøs.

* Ikke gjengitt.

Art 3. Transportørens erstatningsansvar

1. Ved tap som skyldes en passasjers dødsfall eller personskade som følge av en sjøulykke, er transportøren erstatningspliktig i det omfanget skaden som gjelder den aktuelle passasjeren per skadetilfelle, ikke overskrider 250.000 regneenheter, med mindre transportøren kan bevise at ulykken:
 - a) skjedde som følge av en krigshandling, fiendtligheter, en borgerkrig, et opprør eller en naturbegivenhet av uvanlig karakter som ikke kunne unngås, og med følger som ikke kunne unngås, eller
 - b) utelukkende skyldtes at tredjemann gjennomførte en handling eller unnlatelse med overlegg for å framkalle ulykken.Dersom tapet overskrider den nevnte grensen, er transportøren ytterligere erstatningspliktig, med mindre vedkommende kan bevise at den hendelsen som forårsaket skaden, ikke oppstod gjennom feil eller forsømmelse fra transportørens side.
2. Ved tap som skyldes en passasjers dødsfall eller personskade i forbindelse med en annen hendelse enn en sjøulykke, er transportøren erstatningspliktig dersom den hendelsen som forårsaket skaden, oppstod som følge av feil eller forsømmelse fra transportørens side. Bevisbyrden for feil eller forsømmelse skal ligge hos skadelidte.
3. Ved tap som skyldes tap av eller skade på håndbagasje, er transportøren erstatningspliktig dersom den hendelsen som forårsaket skaden, oppstod som følge av feil eller forsømmelse fra transportørens side. Feil eller forsømmelse fra transportørens side skal antas å foreligge dersom skaden skyldes en sjøulykke.
4. Ved tap som skyldes tap av eller skade på annen bagasje enn håndbagasje, er transportøren erstatningspliktig, med mindre vedkommende kan bevise at den hendelsen som forårsaket skaden, ikke oppstod som følge av feil eller forsømmelse fra transportørens side.
5. I denne artikkel menes med:
 - a) « sjøulykke » skipsforlis, kantring, kollisjon eller stranding av fartøyet, eksplosjon eller brann om bord på fartøyet, eller feil på fartøyet,
 - b) « feil eller forsømmelse fra transportørens side » omfatter feil eller forsømmelse som begås av transportørens ansatte når de utfører sitt arbeid,
 - c) « feil på fartøyet » funksjonsfeil, svikt eller manglende overholdelse av gjeldende sikkerhetsregler når det gjelder alle deler av fartøyet eller fartøyets utstyr som brukes til redning og evakuering av passasjerer, til ombord- og ilandstigning, eller til framdrift, styring, sikker seiling, fortøyning, ankring, for å legge til eller fra kai eller ankringsplass, eller til havarikontroll etter vannfylling, eller til utsetting av redningsutstyr, og
 - d) « tap » som ikke medfører noen form for straffeerstatning.
6. Transportørens erstatningsansvar i henhold til denne artikkel gjelder bare tap som skyldes hendelser som inntreffer under transporten. Bevisbyrden for at den hendelsen som forårsaket tapet, er inntruffet under transporten, og for tapets omfang ligger hos skadelidte.
7. Bestemmelsene i denne konvensjon påvirker ikke transportørens regressrett overfor tredjemann eller til å påberope seg uaktsom opptreden i henhold til artikkel 6 i denne konvensjon. Denne artikkel påvirker ikke retten til ansvarsbegrensning i henhold til artikkel 7 eller 8 i denne konvensjon.
8. Antakelser om en parts feil eller forsømmelse eller plassering av bevisbyrden hos en part er ikke til hinder

for at beviser til denne parts fordel tas i betrakning.

Art 4. Undertransportør

1. Selv om transporten eller en del av den overlates til undertransportøren, er transportøren hele tiden ansvarlig for hele transporten i henhold til bestemmelsene i denne konvensjon. I tillegg har undertransportøren rettigheter og forpliktelser i henhold til denne konvensjons bestemmelser når det gjelder den delen av transporten som vedkommende utfører.
2. Når det gjelder transport som utføres av undertransportøren, er transportøren ansvarlig for handlingene og unnlattelsene til undertransportøren og dennes ansatte når de utfører sitt arbeid.
3. Særlige avtaler som medfører at transportøren påtar seg forpliktelser som ikke er omfattet av denne konvensjon, eller gir avkall på rettigheter som følge av denne konvensjon, gjelder bare undertransportøren dersom denne uttrykkelig har gitt sitt skriftlige samtykke.
4. Når og dersom både transportøren og undertransportøren er ansvarlige, skal ansvaret være solidarisk.
5. Denne artikkel påvirker ikke regresretten mellom transportøren og undertransportøren.

Art 4a. Lovpliktig forsikring

1. Når passasjerene transporteres om bord på et fartøy som er registrert i en stat som er part i konvensjonen, og som har tillatelse til å transportere over tolv passasjerer, og denne konvensjon får anvendelse, skal den transportøren som faktisk utfører hele transporten eller en del av den, være i besittelse av en forsikring eller annen økonomisk sikkerhet som bankgaranti eller lignende, som kan dekke erstatningsansvaret i henhold denne konvensjon i tilfelle passasjerene utsettes for et dødsfall eller en personskade. Grensen for den lovpliktige forsikringen eller annen økonomisk sikkerhet skal ikke være under 250.000 regneenheter per passasjer per skadetilfelle.
2. Til hvert fartøy skal det utstedes et sertifikat som bekrefter at kravene til forsikring eller annen økonomisk sikkerhet er oppfylt i samsvar med bestemmelsene i denne konvensjon, når vedkommende myndighet i en stat som er part i konvensjonen, har fastslått at kravene i nr. 1 er oppfylt. For et fartøy som er registrert i en stat som er part i konvensjonen, skal et slikt sertifikat utstedes eller bekreftes av vedkommende myndighet i fartøyets registreringsstat; for et fartøy som er registrert i en stat som er part i konvensjonen, kan det utstedes eller bekreftes av vedkommende myndighet i alle stater som er part i konvensjonen. Dette sertifikatet skal være i samsvar med malen som er angitt i vedlegget til denne konvensjon, og det skal inneholde følgende opplysninger:
 - a) fartøyets navn, kjenningsnummer eller -bokstaver og hjemsted,
 - b) navnet på den transportøren som faktisk utfører transporten eller en del av den, og stedet der transportøren har sitt hovedforetak,
 - c) fartøyets IMO-identifikasjonsnummer,
 - d) sikkerhetens art og gyldighetsperiode,
 - e) navn på og hovedforetak til forsikringsgiver eller en annen person som yter økonomisk sikkerhet, og eventuelt forretningsstedet der forsikringen eller annen økonomisk sikkerhet er tegnet, og
 - f) sertifikatets gyldighetsperiode som ikke skal overskride forsikringens eller den annen økonomiske sikkerhets gyldighetsperiode.
3.
 - a) En stat som er part i konvensjonen, kan gi en institusjon eller en organisasjon som er godkjent av staten, myndighet til å utstede sertifikatet. Denne institusjonen eller organisasjonen skal underrette nevnte stat om hvert sertifikat som utstedes. Den staten som er part i konvensjonen, skal i alle tilfeller

garantere for at det utstedte sertifikatet er fullstendig og nøyaktig, og treffe de tiltakene som er nødvendige for å oppfylle denne forpliktelsen.

b) En stat som er part i konvensjonen, skal underrette generalsekretæren om:

- i) det særlige ansvaret og de særlige vilkårene som følger med den myndigheten som den har overdratt til en godkjent institusjon eller organisasjon,
- ii) tilbakekalling av en slik myndighet, og
- iii) tidspunktet for når denne myndigheten eller tilbakekallingen trer i kraft.

En overdragelse av myndighet kan først tre i kraft tre måneder etter at generalsekretæren ble underrettet om dette.

c) Den institusjonen eller organisasjonen som har fått myndighet til å utstede sertifikater i samsvar med dette nummer, skal minst ha myndighet til å tilbakekalle disse sertifikatene dersom vilkårene for utstedelse ikke oppfylles. Institusjonen eller organisasjonen skal i alle tilfeller underrette den staten som sertifikatet ble utstedt på vegne av, om en slik tilbakekalling.

4. Sertifikatet skal utarbeides på det eller de offisielle språkene i medlemsstaten som utsteder dem. Dersom det språket som anvendes, ikke er engelsk, fransk eller spansk, skal sertifikatet inneholde en oversettelse til ett av disse språkene, og statens offisielle språk kan utelates dersom nevnte stat treffer en beslutning om det.
5. Sertifikatet skal finnes om bord på fartøyet, og en kopi skal legges hos de myndighetene som fører fartøyets register, eller, dersom fartøyet ikke er registrert i en stat som er part i konvensjonen, hos myndighetene i den staten der sertifikatet er utstedt eller påtegnet.
6. En forsikring eller en annen økonomisk sikkerhet oppfyller ikke denne artikkels krav dersom den opphører av andre årsaker enn ved den utløpte gyldighetstiden som er angitt i sertifikatet, innen tre måneder etter det tidspunktet de myndighetene som er nevnt i nr. 5, ble underrettet om dens opphør, med mindre sertifikatet er blitt overlatt til disse myndighetene, eller et nytt sertifikat er blitt utstedt i samme tidsrom. Disse bestemmelsene gjelder også endringer som medfører at forsikringen eller den annen økonomiske sikkerheten ikke lenger oppfyller kravene i denne artikkel.
7. Den staten der fartøyet er registrert, fastsetter vilkårene for utstedelse og gyldighet med forbehold for bestemmelsene i denne artikkel.
8. Ingen bestemmelse i denne konvensjon skal forstås som at den hindrer en stat som er part i konvensjonen, fra å støtte seg til opplysninger fra andre stater eller organisasjonen eller andre internasjonale organisasjoner om den økonomiske stillingen for forsikringsgiver eller den som yter annen økonomisk sikkerhet i henhold til denne konvensjon. En stat som er part i konvensjonen, og som støtter seg til slike opplysninger, fritas i slike tilfeller ikke fra sitt ansvar i egenskap av stat som utsteder sertifikatet.
9. Sertifikater som er utstedt eller påtegnet i henhold til myndigheten til en stat som er part i konvensjonen, skal med henblikk på denne konvensjon godtas av de andre statene som er part i konvensjonen, og som anser dem som sertifikater med samme gyldighet som dersom de selv hadde utstedt eller påtegnet dem, også selv om de er utstedt eller påtegnet for et fartøy som ikke er registrert i en stat som er part i konvensjonen. En stat som er part i en konvensjon, kan på et hvilket som helst tidspunkt be om samråd med den staten som utsteder eller påtegner, dersom den mener at den forsikringsgiveren eller garantisten som er nevnt i forsikrings sertifikatet, ikke har økonomisk evne til å oppfylle de forpliktelsene som følger av denne konvensjon.
10. Ethvert krav om erstatning som er dekket av forsikring eller annen økonomisk sikkerhet i henhold til denne artikkel, kan reises direkte mot forsikringsgiver eller en annen person som yter økonomisk sikkerhet. I slike tilfeller får det beløpet som er angitt i nr. 1, anvendelse på ansvarsgrensene til forsikringsgiver eller en annen person som yter økonomisk sikkerhet, selv om transportøren eller undertransportøren ikke er

underlagt noen ansvarsbegrensning. Den saksøkte kan dessuten reise de innsigelsene (bortsett fra innsigelser om konkurs eller avvikling) som den transportøren som er nevnt i nr. 1, ville ha kunnet reise i samsvar med denne konvensjon. Dessuten kan den saksøkte reise innsigelse om at skaden skyldes bevisst forsømmelse fra forsikringstakers side, men saksøkte kan ikke reise noen annen innsigelse som saksøkte hadde kunne benytte i et søksmål som forsikringstaker reiser mot saksøkte. Saksøkte har under alle omstendigheter rett til å forlange at både transportøren og undertransportøren trekkes inn i søksmålet.

11. De beløpene som skyldes forsikring eller annen økonomisk sikkerhet ved anvendelse av nr. 1, skal utelukkende benyttes for å oppfylle de kravene som reises i henhold til denne konvensjon, og utbetaling av slike beløp opphever enhver erstatningsplikt i henhold til denne konvensjon i det utbetalte beløpets omfang.
12. En stat som er part i konvensjonen, skal ikke tillate et fartøy som seiler under dennes flagg, og som omfattes av denne artikkel, å seile på noe som helst tidspunkt, med mindre den har fått utstedt et sertifikat i henhold til artikkel 2 eller 15.
13. Med forbehold for bestemmelsene i denne artikkel skal være stat som er part i konvensjonen, i henhold til sin nasjonale lovgivning sikre at forsikring eller annen økonomisk sikkerhet i det omfanget som er spesifisert i nr. 1, får anvendelse på alle fartøyer som har tillatelse til å transportere over tolv passasjerer, uten hensyn til registreringsstat, som anløper eller forlater en havn på sitt territorium, i den utstrekning denne konvensjon får anvendelse.
14. Uten hensyn til nr. 5 kan en stat som er part i konvensjonen, underrette generalsekretæren om at fartøyene med henblikk på nr. 13 ikke trenger å ha om bord eller framlegge det sertifikatet som er påkrevd i henhold til nr. 2, når de anløper eller forlater havner på sitt territorium, forutsatt at den staten som er part i konvensjonen, og som utsteder sertifikatet, har underrettet generalsekretæren om at den fører elektroniske registre som er tilgjengelige for alle stater som er part i konvensjonen, og viser at sertifikatet finnes, og at de statene som er part i konvensjonen, er i stand til å oppfylle sine forpliktelser i henhold til nr. 13.
15. Dersom et fartøy som eies av en stat som er part i konvensjonen, ikke er dekket av forsikring eller annen økonomisk sikkerhet, er dette fartøyet heller ikke omfattet av bestemmelsene i denne artikkel, men fartøyet skal ledsages av et sertifikat som er utstedt av vedkommende myndighet i fartøyets registreringsstat, som angir at fartøyet eies av denne staten, og at erstatningsansvaret er dekket innenfor det beløpet som er fastsatt i nr. 1. Dette sertifikatet skal så nøyaktig som mulig følge den malen som er fastsatt i nr. 2.

Art 5. Verdisaker

Transportøren er ikke erstatningspliktig ved tap av eller skade på penger, verdipapirer, gull, sølvtøy, juveler, smykker, kunstgjenstander eller andre verdisaker, bortsett fra når slike verdisaker er blitt deponert hos transportøren med henblikk på oppbevaring, og transportøren i så tilfelle er erstatningspliktig opp til den grensen som er angitt i nr. 3 i artikkel 8, med mindre en høyere grense avtales i samsvar med nr. 1 i artikkel 10.

Art 6. Egen feil

Dersom transportøren beviser at en passasjers dødsfall eller personskade eller tap av eller skade på dennes bagasje skyldes passasjerens egen feil eller forsømmelse, eller at dette er en medvirkende årsak, kan den domstolen som behandler saken, helt eller delvis fritta transportøren fra erstatningsansvaret i samsvar med bestemmelsene i nevnte domstols lovgivning.

Art 7. Ansvarsgrenser ved dødsfall eller personskade

1. Transportørens erstatningsplikt ved en passasjers dødsfall eller personskade i henhold til artikkel 3 skal ikke under noen omstendigheter overstige 400.000 regneenheter per passasjer per skadetilfelle. Dersom domstolen i henhold til loven på det stedet der søksmålet reises, tilkjenner erstatning i form av løpende utbetalinger, skal den tilsvarende kapitalverdien til disse utbetalingene ikke overstige den nevnte grensen.

2. En stat som er part i konvensjonen, kan ved særlige bestemmelser i den nasjonale lovgivningen regulere den ansvarsgrensen som er fastsatt i nr. 1, forutsatt at den eventuelle nasjonale ansvarsbegrensningen ikke blir lavere enn fastsatt i nr. 1. En stat som er part i konvensjonen, som benytter denne muligheten, underretter generalsekretæren om den vedtatte ansvarsgrensen eller om at den ikke finnes.

Art 8. Ansvarsgrense ved tap av eller skade på bagasje og kjøretøyer

1. Transportørens erstatningsansvar ved tap av eller skade på håndbagasje kan under ingen omstendigheter overstige 2.250 regneenheter per passasjer per transport.
2. Transportørens erstatningsansvar ved tap av eller skade på kjøretøyer, herunder all bagasje som transporteres i eller på kjøretøyet, kan under ingen omstendigheter overstige 12.700 regneenheter per kjøretøy per transport.
3. Transportørens erstatningsansvar ved tap av eller skade på annen bagasje enn den som er nevnt i nr. 1 og 2, skal under ingen omstendigheter overstige 3.375 regneenheter per passasjer per transport.
4. Transportøren og passasjeren kan avtale at transportørens erstatningsansvar er underlagt en egenandel som ikke overstiger 330 regneenheter ved skade på et kjøretøy og 149 regneenheter per passasjer ved skade på eller tap av annen bagasje, og at dette beløpet skal trekkes fra beløpet for tapet eller skaden.

Art 9. Regneenheter og omregning

1. Den regneenheten som benyttes i denne konvensjon, er den spesielle trekkrettigheten som er definert av Det internasjonale valutafondet. De beløpene som er nevnt i artikkel 3 nr. 1, artikkel 4a nr. 1, artikkel 7 nr. 1 og artikkel 8, skal omregnes til nasjonal valuta i den staten der søksmålet er reist, på grunnlag av denne valutaens verdi i forhold til de spesielle trekkrettighetene på den dagen dommen avsies, eller på den dagen partene er blitt enige om. Dersom en stat som er part i konvensjonen, ikke er medlem av Det internasjonale valutafond, beregnes verdien på statens nasjonale valuta i henhold til den spesielle trekkrettigheten på grunnlag av den verdivurderingsmetoden som Det internasjonale valutafond anvender på det aktuelle tidspunktet i forbindelse med sin virksomhet og sine transaksjoner. Dersom en stat som er part i konvensjonen, ikke er medlem av Det internasjonale valutafond, beregnes verdien på statens nasjonale valuta i henhold til den spesielle trekkrettigheten på den måten som nevnte stat som er part i konvensjonen, fastsetter.
2. Stater som ikke er medlemmer av Det internasjonale valutafond, og hvis lovgivning ikke tillater anvendelse av nr. 1, kan likevel ved ratifisering, godtakelse, godkjenning eller tiltredelse av denne konvensjon eller på et hvilket som helst senere tidspunkt erklære at den spesielle trekkrettigheten i nr. 1 skal tilsvare minst 15 gullfrancs. En gullfranc nevnt i dette nummer, tilsvarer 65,5 mg gull av 0,900 finhet. Gullfranc omregnes til nasjonal valuta i samsvar med den berørte statens lovgivning.
3. Beregningen nevnt i siste setning i nr. 1, og omregningsmetoden nevnt i nr. 2, skal utføres på en slik måte at beløpene i artikkel 3 nr. 1, artikkel 4a nr. 1, artikkel 7 nr. 1 og artikkel 8 så langt det er mulig får den samme realverdien i den nasjonale valutaen til de statene som er part i konvensjonen, som de ville ha fått ved anvendelse av de tre første setningene i nummer 1. Statene skal underrette generalsekretæren om hvilken beregningsmetode som benyttes i samsvar med nr. 1, eller om resultatet for omregningen i samsvar med nr. 2, når de deponerer ratifiserings-, godtakelses-, godkjennings- eller tiltredelsesdokumentet til denne konvensjon, eller dersom det skjer endringer i beregningsmetoden eller resultatene.

Art 10. Tilleggsbestemmelser om ansvarsgrenser

1. Transportøren og passasjeren kan inngå uttrykkelig og skriftlig avtale om høyere ansvarsgrenser enn dem som er fastsatt i artikkel 7 og 8.
2. Renter på skadeserstatninger og saksomkostninger skal ikke være omfattet av de ansvarsgrensene som er

fastsatt i artikkel 7 og 8.

Art 11. Innsigelsesrett og ansvarsbegrensning for transportørens ansatte

Dersom det reises en sak mot én av transportørens ansatte eller agenter på grunn av skader som omfattes av denne konvensjon, har denne ansatte eller agenten, dersom vedkommende kan bevise å ha handlet i embets medfør, rett til å gjøre gjeldende samme innsigelse og samme ansvarsgrenser som transportøren eller undertransportøren kan gjøre gjeldende i henhold til denne konvensjon.

Art 12. Sammenlegging av krav

1. Når de ansvarsgrensene som er fastsatt i artikkel 7 og 8 får anvendelse, gjelder de for det samlede beløp for alle erstatningskrav som reises på grunnlag av en passasjers dødsfall eller personskade, eller i forbindelse med tap av eller skade på dennes bagasje.
2. Dersom transporten utføres av en undertransportør, kan det samlede beløpet fra transportøren og undertransportøren og fra deres ansatte og agenter, som har handlet i embets medfør, ikke overskride det høyeste beløpet som kunne pålegges enten transportøren eller undertransportøren i henhold til denne konvensjon, og ingen av dem er erstatningspliktige for et beløp som ligger over den erstatningsgrensen som gjelder for den enkelte.
3. Dersom én av transportørens eller undertransportørens ansatte eller agenter i henhold til denne konvensjons artikkel 11 kan benytte seg av de ansvarsgrensene som er fastsatt i artikkel 7 og 8, skal det samlede erstatningsbeløpet fra transportøren eller undertransportøren og den berørte ansatte eller agenten ikke overskride disse grensene.

Art 13. Tap av retten til ansvarsbegrensning

1. Transportøren skal ikke påberope seg rett til de ansvarsgrensene som er fastsatt i artikkel 7 og 8 og artikkel 10 nr. 1, dersom det er bevist at skaden skyldes en forsettlig handling eller unnlattelse fra transportørens side, eller at transportøren har utvist uforsiktighet vel vitende om at det sannsynligvis ville kunne oppstå en slik skade.
2. Transportørens eller undertransportørens ansatte eller agenter har ikke rett til å påberope seg ansvarsbegrensning dersom det er bevist at skaden er forvoldt ved en forsettlig handling eller unnlattelse fra deres side, eller at de har utvist uforsiktighet vel vitende om at det sannsynligvis ville kunne oppstå en slik skade.

Art 14. Grunnlag for erstatningskrav

Erstatningssøksmål i forbindelse med en passasjers dødsfall eller personskade eller tap av eller skade på bagasje kan bare reises mot en transportør eller undertransportør på grunnlag av denne konvensjon.

Art 15. Melding om tap av eller skade på bagasje

1. Passasjeren skal skriftlig melde fra til transportøren eller dennes agent:
 - a) ved åpenbar skade på bagasjen:
 - i) for håndbagasje: før eller i forbindelse med passasjerens ilandstigning,
 - ii) for all annen bagasje: før eller i forbindelse med ulevering av denne,
 - b) ved skade på bagasje som ikke er åpenbar, eller ved tap av bagasje: senest 15 dager etter tidspunktet for ilandstigning eller utlevering eller fra det tidspunktet da denne utleveringen skulle ha funnet sted.
2. Dersom passasjeren ikke oppfyller bestemmelsene i denne artikkel, anses vedkommende for å ha mottatt

bagasjen i uskadet stand, med mindre annet er bevist.

3. Det er ikke nødvendig å innlevere skriftlig melding dersom bagasjens tilstand på tidspunktet for mottakelse har vært gjenstand for felles kontroll eller inspeksjon.

Art 16. Søksmålsfrist

1. Erstatningssøksmål i forbindelse med en passasjers dødsfall eller personskade eller tap av eller skade på bagasje er foreldede etter et tidsrom på to år.
2. Foreldelsesfristen skal beregnes på følgende måte:
 - a) ved personskade: fra tidspunktet for når passasjeren går i land,
 - b) ved dødsfall under transporten: fra det tidspunktet passasjeren skulle ha gått i land, og ved personskade under transport med dødsfall til følge etter ilandstigningen: fra tidspunktet for dødsfallet, forutsatt at dette tidsrommet ikke overskrider tre år fra tidspunktet for ilandstigning,
 - c) ved tap av eller skade på bagasje: fra tidspunktet for ilandstigning eller fra det tidspunktet ilandstigningen skulle ha funnet sted, avhengig av hvilket tidspunkt som kommer sist.
3. Utsettelse eller avbrudd av foreldelsesfrister skjer i henhold til loven der søksmålet reises, men det kan under ingen omstendigheter reises søksmål på grunnlag av denne konvensjon etter at én av følgende frister utløper:
 - a) et tidsrom på fem år fra det tidspunktet passasjeren går i land, eller fra det tidspunktet dette skulle ha skjedd, avhengig av hvilket av disse tidspunktene som kommer sist, eller dersom denne fristen er tidligere
 - b) et tidsrom på tre år fra det tidspunktet den skadelidte hadde kjennskap til den personskaden som var forvoldt, det tapet eller den skaden som var forvoldt, eller med rimelighet burde ha hatt det.
4. Uten hensyn til nr. 1, 2 og 3 i denne artikkel kan foreldelsesfristen forlenges ved en erklæring fra transportøren eller etter avtale mellom partene når søksmål er reist. Erklæringen eller avtalen skal være skriftlig.

Art 17. Vedkommende jurisdiksjon

Art 17a. Anerkjennelse og fullbyrdelse

Art 18. Ugyldige kontraktsbestemmelser

Kontraktsbestemmelser som er inngått før den hendelsen som har forvoldt en passasjers dødsfall eller personskade eller tap av eller skade på dennes bagasje, og som har til formål å fritta personer som er erstatningspliktige i henhold til denne konvensjon, for deres erstatningsansvar overfor passasjeren, eller fastsette en lavere ansvarsgrense enn den som, bortsett fra artikkel 8 nr. 4, er fastsatt i konvensjonen, samt bestemmelser som har til formål å flytte bevisbyrden fra transportøren eller undertransportøren eller innebærer en innskrenkning av valgmulighetene i artikkel 17 nr. 1 og 2, er ugyldige, men deres ugyldighet innebærer ikke at selve transportavtalen er ugyldig når den ellers overholder bestemmelsene i denne konvensjon.

Art 20. Atomskader

Denne konvensjon innebærer ikke erstatningsplikt for skader som forvoldes av atomulykker:

- a) dersom den ansvarlige for et atomanlegg har erstatningsansvar i henhold til Paris-konvensjonen av 29. juli 1960 om erstatningsansvar på atomenergiens område, som endret ved tilleggsprotokoll av 28. januar 1964, eller Wien-konvensjonen av 21. mai 1963 om erstatningsansvar for atomskader, eller gjeldende endringer

eller protokoller til dem, eller

- b) dersom den ansvarlige for et atomanlegg har erstatningsansvar som følge av nasjonal lovgivning om erstatningsansvar for slike skader, forutsatt at denne lovgivningen i alle sammenhenger er like gunstig for skadelidte som Paris-konvensjonen eller Wien-konvensjonen, eller gjeldende endringer eller protokoller til dem.

Art 21. Kommersiell transport utført av offentlige myndigheter

Denne konvensjon omfatter kommersiell transport som utføres av statene eller de offentlige myndighetene i henhold til en transportavtale slik det er definert i artikkel 1.

[Artikkel 22 og 23 i protokollen av 2002 til Athen-konvensjonen av 1974 om transport av passasjerer og deres bagasje til sjøs]

Art 22. Revisjon og endring

Art 23. Endring av ansvarsgrensene

1. Med forbehold for bestemmelsene i artikkel 22 gjelder den særlige framgangsmåten i denne artikkel bare for endring av de ansvarsgrensene som er angitt i artikkel 3 nr. 1, artikkel 4a nr. 1, artikkel 7 nr. 1 og artikkel 8 i konvensjonen, som revidert ved denne protokoll.
2. På anmodning fra minst halvparten av de statene som er part i konvensjonen, men under ingen omstendigheter færre enn seks, skal generalsekretæren sende rundt et forslag om endring av ansvarsgrensene, herunder også av selvriskoen, fastsatt i artikkel 3 nr. 1, artikkel 4a nr. 1, artikkel 7 nr. 1 og artikkel 8 i konvensjonen, som revidert ved denne protokoll, til alle medlemmene i organisasjonen og til samtlige stater som er part i konvensjonen.
3. Forslag til endringer som sendes rundt slik det er beskrevet ovenfor, legges fram for organisasjonens juridiske komité (heretter kalt «den juridiske komité») til behandling senest seks måneder etter tidspunktet for da det ble sendt rundt.
4. Alle stater som er part i konvensjonen, som revidert ved denne protokoll, kan, uansett om de er medlemmer av organisasjonen eller ikke, delta i den juridiske komiteens behandling og vedtakelse av endringer.
5. Endringer vedtas med to tredels flertall blant de statene som er part i konvensjonen, som revidert ved denne protokoll, og som er til stede og avgir stemme i den juridiske komité, som er utvidet i samsvar med nr. 4, forutsatt at minst halvparten av de statene som er part i konvensjonen, som revidert ved denne protokoll, er til stede under avstemningen.
6. Når den juridiske komité behandler et forslag om endring av ansvarsgrensene, skal den ta hensyn til inntrufne hendelser og særlig til omfanget av de skadene som er forårsaket av disse hendelsene, til endringer av pengeverdien og til den foreslåtte endringens virkning på forsikringskostnadene.
7. a) Det kan ikke gjøres endringer av ansvarsgrensene i henhold til denne artikkel før om fem år regnet fra det tidspunktet denne protokollen ble lagt ut for underskriving, eller før om fem år fra det tidspunktet en tidligere endring i henhold til denne artikkel trådte i kraft.
 - b) Ingen ansvarsgrense kan forhøyes slik at beløpet kommer til å overstige den grensen som er fastsatt i konvensjonen, som revidert ved denne protokoll, forhøyet med 6 % per år, beregnet kumulativt fra det tidspunktet denne protokollen ble lagt ut for undertegning.
 - c) Ingen ansvarsgrense kan forhøyes slik at beløpet kommer til å overstige den grensen som er fastsatt i konvensjonen, som revidert ved denne protokoll, multiplisert med tre.

Organisasjonen skal underrette om endringer som vedtas i samsvar med nr. 5, til alle stater som er part i

8. konvensjonen. En endring anses for godkjent etter at det er gått 18 måneder regnet fra da det ble underrettet om den, med mindre en firedel av de statene som var part i konvensjonen på det tidspunktet da endringen ble vedtatt, underretter generalsekretæren om at de ikke kan godkjenne endringen, som da forkastes og ikke får noen virkning.
9. En endring som anses for godkjent i samsvar med nr. 8, skal tre i kraft 18 måneder etter at den er godkjent.
10. Alle stater som er part i konvensjonen, skal være bundet av endringen dersom de ikke sier opp protokollen i samsvar med artikkel 21 nr. 1 og 2 senest seks måneder før endringen trer i kraft. Oppsigelsen får virkning når endringen trer i kraft.
11. En endring som er blitt vedtatt, men hvis godkjenningsperiode ennå ikke er utløpt, er bindende for en stat som blir part i konvensjonen i denne perioden, dersom endringen trer i kraft. En stat som blir part i konvensjonen etter at denne perioden har utløpt, er bundet av endringen dersom den er blitt godkjent i samsvar med nr. 8. I de tilfellene som er angitt i dette nummer, blir en endring bindende for en stat når endringen trer i kraft, eller når denne protokoll trer i kraft for nevnte stat, dersom dette skjer senere.

Vedlegg til Athen-konvensjonen. Sertifikat om forsikring eller annen økonomisk sikkerhet for erstatningsansvar ved passasjerers dødsfall og personskade

Utstedt i samsvar med bestemmelsene i artikkel 4a i Athen-konvensjonen av 2002 om transport av passasjerer og deres bagasje til sjøs.

Fartøyets navn	Kjenningsnummer eller -bokstaver	Fartøyets IMO-identifikasjonsnummer	Hjemsted	Navn på den transportøren som faktisk utfører transporten, og fullstendig adresse til det stedet der denne har sitt hovedforetak
Det bekreftes med dette at det for ovennevnte fartøy foreligger en forsikring eller annen økonomisk sikkerhet som oppfyller kravene i artikkel 4a i Athen-konvensjonen av 2002 om transport av passasjerer og deres bagasje til sjøs.				
Sikkerhetens art				
Sikkerhetens gyldighetsperiode				
Navn og adresse på forsikringsgiver(e) og/eller garantist(er)				
Navn				
Adresse				
Dette sertifikatet er gyldig til				
Utstedt eller påtegnet av regjeringen i				
(statens offisielle betegnelse)				

Eller

Følgende tekst bør anvendes når en stat som er part i konvensjonen, benytter seg av artikkel 4a nr. 3:

Dette sertifikatet er utstedt etter fullmakt fra regjeringen i (statens offisielle betegnelse)	
av (institusjonens eller organisasjonens navn)	
.	den
(Sted)	(Dato)
(Underskriften og tittelen til den tjenestemannen som utsteder og påtegner)	

Forklarende merknader

1. Dersom det er ønskelig, kan statens offisielle betegnelse inneholde en henvisning til vedkommende offentlige myndighet i det landet der sertifikatet er utstedt.
2. Dersom den samlede sikkerheten stilles av mer enn én kilde, angis beløpet fra hver enkelt.
3. Dersom det stilles flere former for sikkerhet, skal disse angis.
4. Under « Sikkerhetens gyldighetsperiode » skal tidspunktet for når sikkerheten gjelder, angis.
5. Under «Navn og adresse på forsikringsgiver(e) og/eller garantist(er)» skal det angis hvor forsikringsgiver(e) og/eller garantist(er) har sitt hovedforetak. Dersom det er relevant, angis adressen på det stedet der forsikringen er tegnet eller sikkerheten er stilt.

Vedlegg II. Utdrag fra IMOs forbehold og retningslinjer for gjennomføring av Athen-konvensjonen, vedtatt av Den internasjonale sjøfartsorganisasjons juridiske komité 19. oktober 2006

IMOs forbehold og retningslinjer for gjennomføring av Athen-konvensjonen

Forbehold

1. Athen-konvensjonen bør ratifiseres med følgende forbehold eller med en erklæring som har samme formål:
«[1.1.] Forbehold i forbindelse med ... regjering ratifisering av Athen-konvensjonen av 2002 om transport av passasjerer og deres bagasje til sjøs («konvensjonen»).*Ansvarsbegrensning for transportører osv.*
- [1.2.] ... regjering forbeholder seg retten til og forplikter seg til å begrense et eventuelt erstatningsansvar i henhold til nr. 1 eller 2 i artikkel 3 i konvensjonen ved en passasjers dødsfall eller personskade, som skyldes én av de risikoene som er nevnt i nr. 2.2 i IMOs retningslinjer for gjennomføring av Athen-konvensjonen, til det laveste av følgende beløp:
 - 250.000 regneenheter per passasjer per skadetilfelle,
 - eller
 - 340 millioner regneenheter i alt per fartøy per skadetilfelle.
- [1.3.] ... regjering forbeholder seg videre retten til og forplikter seg til å anvende nr. 2.1.1. og 2.2.2 i IMOs retningslinjer for gjennomføring av Athen-konvensjonen med tilsvarende endringer på et slikt erstatningsansvar.
- [1.4.] Erstatningsansvaret for undertransportøren i henhold til artikkel 4 i konvensjonen, erstatningsansvaret for transportørens eller undertransportørens ansatte og agenter i henhold til artikkel 11 i konvensjonen, og grensen for det samlede erstatningsbeløpet i henhold til artikkel 12 i konvensjonen, skal begrenses på

samme måte.

- [1.5.] Forbeholdet og forpliktelsen i nr. 1.2 får uansett anvendelse på ansvarsgrunnlaget i henhold til nr. 1 og 2 i artikkel 3, og uten hensyn til eventuelle bestemmelser om det motsatte i konvensjonens artikkel 4 eller 7, men dette forbeholdet og denne forpliktelsen påvirker ikke anvendelsen av artikkel 10 og 13.

Lovpliktig forsikring og forsikringsgivers ansvarsbegrensning

- [1.6.] ... regjering forbeholder seg retten til og forplikter seg til å begrense kravet i nr. 1 i artikkel 4a om å være i besittelse av en forsikring eller annen økonomisk sikkerhet ved en passasjers dødsfall eller personskade, som skyldes én av de risikoene som er nevnt i nr. 2.2 i IMOs retningslinjer for gjennomføring av Athen-konvensjonen, til det laveste av følgende beløp:

- 250.000 regneenheter per passasjer per skadetilfelle,
eller
- 340 millioner regneenheter i alt per fartøy per skadetilfelle.

- [1.7.] ... regjering forbeholder seg retten til og forplikter seg til å begrense erstatningsansvaret til forsikringsgiver eller en annen person som yter økonomisk sikkerhet i henhold til nr. 10 i artikkel 4a, ved en passasjers dødsfall eller personskade, som skyldes én av de risikoene som er nevnt i nr. 2.2 i IMOs retningslinjer for gjennomføring av Athen-konvensjonen, til en høyeste grense for forsikringsbeløpet eller annen økonomisk sikkerhet som transportøren skal være i besittelse av i henhold til nr. 1.6 i dette forbeholdet.

- [1.8.] ... regjering forbeholder seg også retten til og forplikter seg til å anvende IMOs retningslinjer for gjennomføring av Athen-konvensjonen, herunder anvendelse av de klausulene som er nevnt i nr. 2.1 og 2.2 i retningslinjene, når det gjelder alle former for lovpliktig forsikring i henhold til konvensjonen.

- [1.9.] ... regjering forbeholder seg retten til og forplikter seg til å frita forsikringsgiver eller den personen som yter økonomisk sikkerhet i henhold til nr. 1 i artikkel 4a, for eventuelt erstatningsansvar som vedkommende ikke har påtatt seg.

Utstedelse av sertifikat

- [1.10.] ... regjering forbeholder seg retten til og forplikter seg til å utstede forsikrings sertifikater i henhold til nr. 2 i artikkel 4a i konvensjonen, som:

- gjenspeiler den ansvarsbegrensningen og de kravene til forsikringsdekning som er nevnt i nr. 1.2, 1.6, 1.7 og 1.9, og
- omfatter slike andre begrensninger, krav og unntak som den mener er nødvendig, tatt i betraktning vilkårene på forsikringsmarkedet på tidspunktet for utstedelse av sertifikatet.

- [1.11.] ... regjeringen forbeholder seg retten til og forplikter seg til å godta slike forsikrings sertifikater som er utstedt av andre stater som er part i konvensjonen, i henhold til et lignende forbehold.

- [1.12.] Alle slike begrensninger, krav og unntak skal tydelig gjenspeiles i det sertifikatet som utstedes eller påtegnes i henhold til nr. 2 i artikkel 4a i konvensjonen.

Forholdet mellom dette forbeholdet og IMOs retningslinjer for gjennomføring av Athen-konvensjonen

- [1.13.] Rettighetene i henhold til dette forbeholdet skal utøves idet det tas behørig hensyn til IMOs retningslinjer for gjennomføring av Athen-konvensjonen, eller til eventuelle endringer av den, med henblikk på å sikre ensartethet. Dersom et forslag om å endre IMOs retningslinjer for gjennomføring av Athen-konvensjonen, herunder begrensningene, er blitt godkjent av Den internasjonale sjøfartsorganisasjons juridiske komité, skal disse endringene få anvendelse fra det tidspunktet som er fastsatt av komiteen. Dette skal skje med forbehold for folkerettens regler når det gjelder en stats rett til å heve eller endre sitt forbehold. »

Retningslinjer

2. På bakgrunn av den aktuelle situasjonen på forsikringsmarkedet bør de statene som er part i konvensjonen, utstedte forsikringsattestifikater om forsikring hos en forsikringsgiver som dekker risikoer knyttet til krigshandlinger, og hos en annen forsikringsgiver som dekker risikoer som ikke er knyttet til krigshandlinger. Hver forsikringsgiver bør utelukkende være erstatningspliktig for sin del. Følgende regler får anvendelse (de klausulene som det vises til, er angitt i tillegg A):

2.1. Både krigsforsikringer og ikke-krigsforsikringer kan være omfattet av følgende klausuler:

2.1.1. Klausul om ansvarsfraskrivelse ved radioaktiv forurensning, kjemiske, biologiske, biokjemiske og elektromagnetiske våpen (klausul nr. 370),

2.1.2. Klausul om ansvarsfraskrivelse ved Internett-angrep (klausul nr. 380),

2.1.3. innsigelser og begrensninger for den personen som stiller lovpliktig økonomisk sikkerhet i henhold til konvensjonen slik den er endret ved disse retningslinjene, særlig grensen på 250.000 regneenheter per passasjer per skadetilfelle,

2.1.4. forbeholdet om at forsikringsgiver bare skal dekke erstatningsansvar i henhold til konvensjonen slik den er endret ved disse retningslinjene, og

2.1.5. forbeholdet om at alle beløp som betales i henhold til konvensjonen, skal ha som formål å redusere transportørens og/eller dennes forsikringsgivers utestående forpliktelser i henhold til konvensjonens artikkel 4a, selv om de ansvarlige for både krigsforsikringen eller ikke-krigsforsikringen verken utbetaler eller gjør krav gjeldende om beløpet.

2.2. En krigsforsikring dekker et eventuelt erstatningsansvar ved tap som skyldes en passasjers dødsfall eller personskade som følge av:

- krig, borgerkrig, revolusjon, oppstandelse, opprør eller uroligheter som følger av fiendtlige handlinger som er begått av eller mot en krigførende makt,
 - tilfangetakelse, kapring, frihetsberøvelse, innesperring eller tilbakeholdelse og følgene av dette, eller ethvert forsøk på dette,
 - etterlatte miner, torpedoer, bomber eller andre etterlatte krigsvåpen,
 - handlinger begått av terrorister eller andre personer som handler ondsinnet eller med et politisk motiv, og handlinger som tar sikte på å forebygge eller avverge en slik risiko,
 - inndragning og ekspropriasjon,
- og kan være omfattet av følgende unntak, begrensninger og krav:

2.2.1. Klausul om ansvarsfraskrivelse og automatisk opphør av dekning ved krig

2.2.2. Dersom krav fra enkelte passasjerer til sammen overstiger et beløp som tilsvarer 340 millioner regneenheter per fartøy per skadetilfelle, kan transportøren påberope seg retten til å få begrense sitt erstatningsansvar til 340 millioner regneenheter, utelukkende forutsatt at:

- beløpet bør fordeles mellom skadelidte i forhold til størrelsen på de kravene de har reist,
- fordelingen av dette beløpet kan foretas i ett eller flere delbeløp til de skadelidte som det på tidspunktet for utdeling, foreligger kunnskap om, og
- fordelingen av dette beløpet kan foretas av forsikringsgiveren, domstolen eller en annen vedkommende myndighet som forsikringsgiveren har henvendt seg til, i en hvilken som helst stat som er part i konvensjonen, der det er innledet rettsforfølging for krav som angivelig er omfattet av forsikringen.

2.2.3. Klausul om oppsigelse med 30 dagers varsel som ikke er omfattet av nr. 2.2.1.

2.3. En ikke-krigsforsikring bør dekke alle risikoer som er omfattet av en lovpliktig forsikring, bortsett fra de risikoene som er nevnt i nr. 2.2, uansett om de er omfattet av de unntakene, begrensningene eller kravene som er nevnt nr. 2.1 og 2.2.

3. Et eksempel på en rekke forsikringer (Blue Cards) og et forsikringssertifikat som alle gjenspeiler disse retningslinjene, er angitt i tillegg B.

Tillegg A. Klausuler som er nevnt i nr. 2.1.1, 2.1.2 og 2.2.1 i retningslinjene

Klausul om ansvarsfraskrivelse ved radioaktiv forurensning, kjemiske, biologiske, biokjemiske og elektromagnetiske våpen (klausul nr. 370 av 10.11.2003)

Denne klausulen skal være overordnet og ha forrang foran alle andre motstridende bestemmelser i denne forsikringen

1. Denne forsikringen dekker under ingen omstendigheter erstatningsansvar ved tap eller skade som direkte eller indirekte er forårsaket av eller skyldes:
 - 1.1. ioniserende stråling fra eller forurensning forårsaket av radioaktivitet fra kjernebrensel eller atomavfall eller fra forbrenning av kjernebrensel,
 - 1.2. radioaktive, giftige, eksplosive eller andre farlige eller forurensende egenskaper ved et atomanlegg, en kjernereaktor eller andre av deres atomdelere eller -komponenter,
 - 1.3. ethvert våpen eller enhver innretning som bruker atom- eller kjernespløtning og/eller fusjon eller andre lignende reaksjoner eller radioaktive krefter eller stoffer,
 - 1.4. radioaktive, giftige, eksplosive eller andre farlige eller forurensende egenskaper ved et radioaktivt stoff.
Ansvarsfraskrivelsen nevnt i denne klausulen, omfatter ikke radioaktive isotoper, bortsett fra kjernebrensel når slike isotoper framstilles, transporteres, lagres eller brukes i kommersielle, landbruksmessige, medisinske, vitenskapelige eller andre lignende fredelige formål,
 - 1.5. kjemiske, biologiske, biokjemiske eller elektromagnetiske våpen.

Klausul om ansvarsfraskrivelse ved Internett-angrep (klausul nr. 380 av 10.11.2003)

1. Med forbehold for klausulen i nr. 2 nedenfor dekker denne forsikringen under ingen omstendigheter erstatningsansvar ved tap eller skader eller utgifter som direkte eller indirekte er forårsaket av eller skyldes bruk eller drift, som et middel for å påføre skade, av en datamaskin, et datasystem, en programvare, en skadelig kode, et datavirus eller en dataprosess eller et annet elektronisk system.
2. Dersom denne klausulen er basert på en forsikring som dekker risiko i forbindelse med krig, borgerkrig, revolusjon, oppstandelse, opprør eller uroligheter som derav følger, eller fiendtlige handlinger som er begått av eller mot en krigførende makt, eller terrorisme eller personer som handler med et politisk motiv, utelukker klausulen i nr. 1 ikke tap (som ellers ville ha vært dekket) som er forårsaket av bruken av en datamaskin, et datasystem eller en programvare eller et annet elektronisk system i utskyttings- og/eller styresystemet og/eller en avfyringsmekanisme på et våpen eller en rakett.

Klausul om ansvarsfraskrivelse og automatisk opphør av dekning ved krig

- 1.1. Automatisk opphør av dekning

Uansett om det er gitt varsel om annullering eller ikke OPPHØRER dekningen AUTOMATISK ved

1.1.1. utbrudd av krig (uansett om det er sendt ut krigserklæring eller ikke) mellom to eller flere av følgende stater: Det forente kongerike, De forente stater, Frankrike, Den russiske føderasjon, Folkerepublikken Kina,

1.1.2. når det gjelder fartøyer som er dekket av denne forsikringen, dersom et slikt fartøy beslaglegges som eiendom eller for bruk.

1.2. Krig mellom de fem stormaktene

Denne forsikringen dekker ikke

1.2.1. erstatningsansvar ved tap eller skade eller utgifter som er forårsaket av utbrudd av krig (uansett om det er sendt ut krigserklæring eller ikke) mellom noen av følgende stater: Det forente kongerike, De forente stater, Frankrike, Den russiske føderasjon, Folkerepublikken Kina,

1.2.2. beslagleggelse som eiendom eller for bruk.

Tillegg B. I. Eksempler på forsikringer (Blue Cards) som er nevnt i nr. 3 i retningslinjene

Blue Card utstedt av en forsikringsgiver som dekker krigsrisikoer

Sertifikat utstedt som bevis på forsikring i henhold til artikkel 4a i Athen-konvensjonen av 2002 om transport av passasjerer og deres bagasje til sjøs.

Fartøyets navn:	Fartøyets IMO-identifikasjonsnummer:	Hjemsted:	Eierens navn og adresse
Det bekreftes med dette at for ovennevnte fartøy, som eies av ovennevnte eier, gjelder en forsikring som oppfyller kravene i artikkel 4a i Athen-konvensjonen av 2002 om transport av passasjerer og deres bagasje til sjøs, med forbehold for alle unntak og begrensninger som gjelder for lovpliktig krigsforsikring i henhold til konvensjonen og de retningslinjene for gjennomføring som er fastsatt av Den internasjonale sjøfartsorganisasjons juridiske komité i oktober 2006, herunder særlig følgende klausuler: [Her kan konvensjonsteksten og retningslinjene med tillegg settes inn i ønsket omfang]			
Forsikringen gjelder fra: 20. februar 2007			
til: 20. februar 2008			
Forsikringsgiveren kan annullere dette sertifikatet ved å gi 30 dagers skriftlig varsel til ovennevnte myndighet, hvoretter forsikringsgivers erstatningsansvar således opphører fra nevnte tidsrom utløper, men bare for hendelser som inntreffer deretter.			
Dato:			
Dette sertifikatet er utstedt av: Forsikringsgivers underskrift		War Risks, Inc [Adresse] Utelukkende som agent for War Risks, Inc.	

Blue Card utstedt av en forsikringsgiver som ikke dekker krigsrisikoer

Sertifikat utstedt som bevis på forsikring i henhold til artikkel 4a i Athen-konvensjonen av 2002 om transport av passasjerer og deres bagasje til sjøs

Fartøyets navn:	Fartøyets IMO-identifikasjonsnummer:	Hjemsted:	Eierens navn og adresse:
Det bekreftes med dette at for ovennevnte fartøy, som eies av ovennevnte eier, gjelder en forsikring som oppfyller kravene i artikkel 4a i Athen-konvensjonen av 2002 om transport av passasjerer og deres bagasje til sjøs, med forbehold for alle unntak og begrensninger som gjelder for ikke-krigsforsikring i henhold til konvensjonen og de retningslinjene for gjennomføring som er fastsatt av Den internasjonale sjøfartsorganisasjons juridiske komité i oktober 2006, herunder særlig følgende klausuler: [Her kan konvensjonsteksten og retningslinjene med tillegg settes inn i ønsket omfang]			
Forsikringen gjelder fra: 20. februar 2007			
til: 20. februar 2008			
Forsikringsgiveren kan annullere dette sertifikatet ved å gi tre måneders skriftlig varsel til ovennevnte myndighet, hvorefter forsikringsgivers erstatningsansvar således opphører fra nevnte tidsrom utløper, men bare for hendelser som inntreffer deretter.			
Dato:			
Dette sertifikatet er utstedt av: Forsikringsgivers underskrift		PANDI PI[Adresse] Utelukkende som agent for PANDI PI	

II. Mal til forsikrings sertifikat som nevnt i nr. 3 i retningslinjene

Sertifikat om forsikring eller annen økonomisk sikkerhet for erstatningsansvar ved passasjerers dødsfall og personskade

Utstedt i samsvar med bestemmelsene i artikkel 4a i Athen-konvensjonen av 2002 om transport av passasjerer og deres bagasje til sjøs.

Fartøyets navn	Kjenningsnummer eller -bokstaver	Fartøyets IMO-identifikasjonsnummer	Hjemsted	Navn på den transportøren som faktisk utfører transporten, og fullstendig adresse til det stedet der denne har sitt hovedforetak
Det bekreftes med dette at det for ovennevnte fartøy foreligger en forsikring eller annen økonomisk sikkerhet som oppfyller kravene i artikkel 4a i Athen-konvensjonen av 2002 om transport av passasjerer og deres bagasje til sjøs.				
Sikkerhetens art				
Sikkerhetens gyldighetsperiode				
Navn og adresse på forsikringsgiver(e) og/eller garantist(er)				

Den forsikringsdekningen som her bekreftes, er delt inn i en krigsforsikring og en ikke-krigsforsikring i henhold til de retningslinjene for gjennomføring som er fastsatt av Den internasjonale sjøfartsorganisasjons juridiske komité i oktober 2006. Begge disse delene av forsikringsdekningen omfattes av alle de unntakene og begrensningene som gjelder i henhold til konvensjonen og retningslinjene for gjennomføring. Forsikringsgiverne hefter ikke solidarisk. Forsikringsgiverne er:	
For krigsrisikoer: War Risks, Inc., [adresse]	
For ikke-krigsrisikoer: Pandi PI, [adresse]	
	Dette sertifikatet er gyldig til
	Utstedt eller påtegnet av regjeringen i
(statens offisielle betegnelse)	
Eller	
Følgende tekst bør anvendes når en stat som er part i konvensjonen, benytter seg av nr. 3 i artikkel 4a:	
Dette sertifikatet er utstedt etter fullmakt fra regjeringen i (statens offisielle betegnelse) av (institusjonens eller organisasjonens navn)	
.	den.
Sted	Dato
(Underskriften og tittelen til den tjenestemannen som utsteder og påtegner)	

Forklarende merknader

1. Dersom det er ønskelig, kan statens offisielle betegnelse inneholde en henvisning til vedkommende offentlige myndighet i det landet der sertifikatet er utstedt.
2. Dersom den samlede sikkerheten stilles av mer enn én kilde, angis beløpet fra hver enkelt.
3. Dersom det stilles flere former for sikkerhet, skal disse angis.
4. Under «Sikkerhetens gyldighetsperiode» skal tidspunktet for når sikkerheten gjelder, angis.
5. Under «Navn og adresse på forsikringsgiver(e) og/eller garantist(er)» skal det angis hvor forsikringsgiver(e) og/eller garantist(er) har sitt hovedforetak. Dersom det er relevant, angis adressen på det stedet der forsikringen er tegnet eller sikkerheten er stilt.

Vedlegg 2 2002 protokollen til Aten-konvensjonen om befordring av passasjerer og deres bagasje til sjøs, 1974

DE KONTRAHERENDE STATER,

Som har erkjent at det er ønskelig å revidere Aten-konvensjonen om befordring av passasjerer og deres bagasje til sjøs, vedtatt i Aten 13. desember 1974, for å muliggjøre økt erstatning, for å introdusere objektivt ansvar, for å skape forenklede prosedyrer for å oppdatere begrensingsbeløpene, og for å sikre tvungen forsikring til fordel for passasjerene,

Som minner om at 1976 protokollen til konvensjonen introduserer den spesielle trekkrettigheten som regneenhet i stedet for gullfranc,

Som har merket seg at 1990 protokollen til konvensjonen, som muliggjør økt erstatning og en forenklet prosedyre for å oppdatere begrensningsbeløpene, ikke har trådt i kraft,

Er blitt enige om følgende:

Art 1. I denne protokollen skal:

- 1 «Konvensjon» betyr teksten i Aten-konvensjonen om befordring av passasjerer og deres bagasje til sjøs, 1974.
- 2 «Organisasjon» betyr den internasjonale sjøfartsorganisasjonen.
- 3 «Generalsekretær» betyr Organisasjonens Generalsekretær.

Art 2. Artikkel 1, § 1 i konvensjonen erstattes av følgende tekst:

- 1 (a) «bortfrakter» betyr en person av hvem eller på hvis vegne en befordringsavtale er blitt sluttet, hva enten befordringen blir faktisk utført av den personen eller av en utførende bortfrakter;
- (b) « utførende bortfrakter » betyr en person som ikke er bortfrakteren, men som er skipets reder, befrakter eller operatør, og som faktisk utfører hele eller en del av befordringen; og
- (c) « bortfrakter som faktisk utfører hele eller en del av befordringen » betyr utførende bortfrakter, eller bortfrakter for så vidt bortfrakter faktisk utfører befordringen.

Art 3. 1 Artikkel 1, § 10 i konvensjonen erstattes av følgende tekst:

10 «Organisasjon» betyr den internasjonale sjøfartsorganisasjonen

2 Følgende tekst legges til artikkel 1, § 11 i konvensjonen:

11 « Generalsekretær » betyr Organisasjonens Generalsekretær.

Art 4. Artikkel 3 i konvensjonen erstattes av følgende tekst:

Art 3. *Bortfrakterens ansvar*

1 For tap som følge av en passasjers død eller personskade forårsaket av en skipsfartshendelse, skal bortfrakteren være ansvarlig i den utstrekning tapet for hver passasjer ved en og samme hendelse ikke overstiger 250.000 regneenheter, med mindre bortfrakteren beviser at hendelsen:

- (a) skyldes krigshandling, eller lignende handling under væpnet konflikt, borgerkrig, eller opprør eller en naturbegivenhet av usedvanlig, uunngåelig eller uimotståelig karakter; eller
- (b) i sin helhet skyldes en handling eller unnlatelse utført av tredjemann i den hensikt å forårsake hendelsen;

Hvis og i den utstrekning tapet overstiger det ovennevnte begrensningsbeløpet, skal bortfrakteren være ytterligere ansvarlig med mindre bortfrakteren beviser at hendelsen som forårsaket tapet inntraff uten feil eller forsømmelse fra bortfrakterens side.

2 For tap som følge av en passasjers død eller personskade som ikke er forårsaket av en skipsfartshendelse, er bortfrakteren ansvarlig hvis hendelsen som forårsaket tapet skyldes feil eller forsømmelse fra bortfrakterens side. Bevisbyrden for at det foreligger feil eller forsømmelse skal påhvile den som krever erstatning.

3 For tap som følge av tap av eller skade på håndbagasje, er bortfrakteren ansvarlig hvis hendelsen som forårsaket tapet skyldes feil eller forsømmelse fra bortfrakterens side. Feil eller forsømmelse på bortfrakterens side skal presumeres for tap som er forårsaket av en skipsfartshendelse.

4 For tap som følge av tap av eller skade på annen bagasje enn håndbagasje, er bortfrakteren ansvarlig med

mindre bortfrakteren beviser at hendelsen som forårsaket tapet inntraff uten feil eller forsømmelse fra bortfrakterens side.

5 I denne artikkelen skal:

- (a) « skipsfartshendelse » bety forlis, kantring, sammenstøt, stranding, eksplosjon eller brann i skipet, eller en defekt ved skipet;
- (b) « feil eller forsømmelse fra bortfrakterens side » inkludere feil eller forsømmelse av personer i bortfrakterens tjeneste, som handler i tjenesten;
- (c) « feil ved skipet » bety enhver feil, svikt eller manglende overholdelse av gjeldende sikkerhetsbestemmelser med hensyn til enhver del av skipet eller dets utstyr når det brukes ved rømming, evakuering, ombordstigning eller ilandstigning av passasjerer; eller når det brukes ved manøvrering, styring, sikker navigering, fortøyning, ankring, ankomst eller avgang fra kai eller ankring eller skadekontroll etter oversvømmelse; eller når det brukes ved sjøsetting av redningsutstyr; og
- (d) « tap » ikke inkludere ikke-økonomisk tap.

6 Bortfrakterens ansvar etter denne artikkelen gjelder bare for tap som springer ut fra hendelser som inntreffer under befordringen. Bevisbyrden for at hendelsen som forårsaket skaden inntraff under befordringen skal påhvile den som krever erstatning.

7 Bestemmelsene i denne konvensjonen skal ikke avskjære den rett til regress som bortfrakteren måtte ha mot tredjemann, eller skadelidtes medvirkning etter artikkel 6 i denne konvensjonen. Bestemmelsene i denne artikkelen skal ikke avskjære retten til ansvarsbegrensning etter artikkel 7 eller 8 i denne konvensjonen.

8 Presumpsjon for en parts feil eller forsømmelse, eller plassering av bevisbyrde på en part, skal ikke være til hinder for at bevis til fordel for den parten tas i betraktning.

Art 5. Følgende tekst legges til som artikkel 4bis i konvensjonen:

Art 4bis. *Tvungen forsikring*

1 Når passasjerer fraktes om bord i et skip registrert i en kontraherende stat, som har tillatelse til å frakte mer enn 12 passasjerer, og denne konvensjonen får anvendelse, skal enhver bortfrakter som faktisk utfører hele eller deler av befordringen ha forsikring eller annen økonomisk sikkerhet, som garanti fra en bank eller lignende finansieringsinstitusjon, for å dekke sitt ansvar under denne konvensjonen for en passasjers død eller personskade. Den tvungne forsikringen eller annen økonomisk sikkerhet skal ikke være mindre enn 250.000 regneenheter per passasjer for en og samme hendelse.

2 Et sertifikat der det bekreftes at det foreligger gjeldende forsikring eller annen økonomisk sikkerhet i samsvar med bestemmelsene i denne konvensjonen skal utstedes for hvert skip etter at vedkommende myndighet i en kontraherende stat har fastslått at bestemmelsene i § 1 er overholdt. For skip registrert i en kontraherende stat skal slikt sertifikat utstedes av eller attesteres av vedkommende myndighet i registreringsstaten; for skip som ikke er registrert i en kontraherende stat kan slik sertifikat utstedes av eller attesteres av vedkommende myndighet i enhver kontraherende stat. Sertifikatet skal være i utformet i samsvar med modellen i Vedlegg I, og skal inneholde følgende opplysninger:

- (a) skipets navn, kjennetegn i nummer eller bokstaver, og registreringshavn;
- (b) navn og hovedforretningssted til bortfrakteren som faktisk utfører hele eller endel av befordringen;
- (c) IMO identifikasjonsnummer,
- (d) sikkerhetens art og gyldighetstid
- (e) navn og hovedforretningssted til forsikringsgiveren eller annen som har stilt økonomisk sikkerhet, og i

- tilfelle det forretningssted hvor forsikringen er ytet eller den økonomiske sikkerheten stilt; og
- (f) sertifikatets gyldighetstid, som ikke må være lengre enn forsikringens eller den økonomiske sikkerhetens gyldighetstid.
- 3 (a) En kontraherende stat kan bemyndige en institusjon eller organisasjon som den anerkjenner til å utstede sertifikat som nevnt i § 2. En slik institusjon eller organisasjon skal informere den staten om hvert sertifikat som utstedes. I ethvert tilfelle skal den kontraherende staten fullt ut inntå for at sertifikatene er fullstendige og nøyaktige, og skal sørge for de nødvendige ordninger for å overholde denne forpliktelsen.
- (b) En kontraherende stat skal underrette Generalsekretæren:
- (i) om de særskilte forpliktelsene og vilkårene for bemyndigelsen til en institusjon eller organisasjon som den anerkjenner;
 - (ii) om inndragningen av slik bemyndigelse; og
 - (iii) om hvilken dato bemyndigelsen eller tilbaketrekning av bemyndigelsen gjelder fra.
- (c) Den institusjonen eller organisasjonen som er bemyndiget til å utstede sertifikater i samsvar med denne paragrafen skal, som et minimum, også være bemyndiget til å trekke tilbake sertifikatene dersom betingelsene for utstedelsen ikke blir overholdt. I ethvert tilfelle skal institusjonen eller organisasjonen rapportere om slik inndragning til den staten som sertifikatet ble utstedt på vegne av.
- 4 Sertifikatet skal utferdiges på det eller de offisielle språk i den stat hvor det utstedes. Er det språk som anvendes verken engelsk, fransk eller spansk, skal teksten inneholde en oversettelse til et av disse språkene. Staten kan bestemme at statens eget offisielle språk kan utelates.
- 5 Sertifikatet skal medføres om bord på skipet, og en kopi skal deponeres hos skipets registreringsmyndighet, eller, hvis skipet ikke er registrert i en kontraherende stat, hos vedkommende myndighet som har utstedt eller attestert sertifikatet.
- 6 En forsikring eller annen økonomisk sikkerhet fyller ikke vilkårene i denne artikkel om den kan opphøre å gjelde – av annen grunn enn at forsikringens eller sikkerhetens gyldighetsperiode som er angitt i sertifikatet er utløpt – før det er gått tre måneder fra den dag melding om oppsigelsen ble gitt den myndighet som er nevnt i § 5, med mindre sertifikatet er levert tilbake til myndigheten eller nytt sertifikat er utstedt før utløpet av denne frist. Bestemmelsene foran gjelder tilsvarende for enhver endring som medfører at forsikringen eller den økonomiske sikkerheten ikke lenger fyller vilkårene i denne artikkel.
- 7 Registreringsstaten fastsetter vilkårene for utstedelse av sertifikat og for dets gyldighet, etter bestemmelsene i denne artikkel.
- 8 Bestemmelsene i denne konvensjonen skal ikke være til hinder for at en kontraherende stat kan basere seg på informasjon innhentet fra andre stater, Organisasjonen eller andre internasjonale organisasjoner vedrørende den finansielle situasjonen til forsikringsgivere eller personer som stiller økonomisk sikkerhet etter bestemmelsene i denne konvensjonen. I slike tilfeller er ikke den kontraherende staten som baserer seg på slik informasjon fritatt fra sine forpliktelser som sertifikatutsteder.
- 9 Forsikrings sertifikater som er utstedt eller attestert etter myndighet fra en kontraherende stat skal anerkjennes av andre kontraherende stater ved anvendelsen av denne konvensjonen, og skal av disse stater anses å ha samme gyldighet som forsikrings sertifikater utstedt eller bekreftet av dem, også når det gjelder utstedelse eller attestering i anledning skip som ikke er registrert i en kontraherende stat. En kontraherende stat kan når som helst anmode om konsultasjon med den utstedende eller attesterende stat dersom den tror at den forsikringsgiver eller garantist som er nevnt i sertifikatet ikke er økonomisk i stand til å oppfylle forpliktelsene etter denne konvensjonen.
- 10 Krav om erstatning for skade som er dekket av forsikring eller annen økonomisk sikkerhet etter denne

artikkel kan reises direkte mot forsikringsgiveren eller den som har stilt økonomisk sikkerhet. I et slikt tilfelle gjelder beløpene i § 1 som ansvarsbegrensning for forsikringsgiveren eller den som har stilt økonomisk sikkerhet, uten hensyn til om bortfrakteren eller den utførende bortfrakteren er berettiget til begrensning av ansvaret. Saksøkte kan også gjøre gjeldende de innsigelsene som bortfrakteren nevnt i § 1 selv ville hatt rett til å gjøre gjeldende (med unntak for innsigelser som bygger på at skipseieren er gått konkurs eller at hans bo er tatt under likvidasjon), i samsvar med denne konvensjonen. Videre kan saksøkte gjøre gjeldende den innsigelse at skaden skyldes sikredes forsettlig feil, men saksøkte kan ikke gjøre gjeldende andre innsigelser som han ville hatt rett til å gjøre gjeldende i søksmål anlagt av sikrede mot saksøkte. Saksøkte skal alltid ha rett til å kreve at bortfrakter og utførende bortfrakter skal tre inn i saken.

- 11 Ethvert beløp som skriver seg fra en forsikring eller annen økonomisk sikkerhet som er gitt i samsvar med § 1 kan bare benyttes til å dekke krav etter denne konvensjonen, og enhver betaling av slike beløp skal anses som innfrielse av krav på erstatning etter denne konvensjonen i samsvar med de innbetalte beløp.
- 12 En kontraherende stat skal ikke tillate at et skip som fører dens flagg, og som denne artikkel kommer til anvendelse på, på noe tidspunkt opereres med mindre skipet har sertifikat som er utstedt i samsvar med paragrafene 2 eller 15.
- 13 Forsåvidt ikke annet følger av bestemmelsene i denne artikkel, skal enhver kontraherende stat i sin nasjonale rett sørge for at forsikring eller annen økonomisk sikkerhet for beløpene i § 1 er i kraft for ethvert skip som har tillatelse til å frakte mer enn 12 passasjerer, uansett hvor det er registrert, som anløper eller forlater en havn på statens territorium, for så vidt denne konvensjonen får anvendelse.
- 14 Uten hensyn til reglene i § 5 kan en kontraherende stat underrette Generalsekretæren om at den ved anvendelsen av § 13 ikke stiller krav om at skip har sertifikat som nevnt i § 2 om bord når det anløper eller forlater havner i dens territorium, dersom den kontraherende staten som utsteder sertifikatet som kreves etter § 2 har notifisert Generalsekretæren om at den har elektroniske arkiver som er tilgjengelige for alle kontraherende stater og som bekrefter utstedelsen av sertifikatet og gjør det mulig for de kontraherende stater å overholde sine forpliktelser etter § 13.
- 15 Når et skip som eies av en kontraherende stat ikke er dekket av forsikring eller annen økonomisk sikkerhet, får bestemmelsene om forsikring og sikkerhet i denne artikkel ikke anvendelse på skipet, men skipet skal være utstyrt med et sertifikat, utstedt av vedkommende myndighet i registreringsstaten, der det bekreftes at skipet eies av vedkommende stat og at ansvaret er dekket innen de grenser som er angitt i § 1. Dette sertifikat skal så langt som mulig svare til den modell som er påbudt i § 2.

Art 6. Artikkel 7 i konvensjonen erstattes av følgende tekst:

Art 7. *Begrensning av ansvaret for død og personskade*

- 1 Bortfrakterens ansvar etter artikkel 3 for en passasjers død eller personskade skal ikke i noe tilfelle overstige 400.000 regneenheter per passasjer ved en og samme hendelse. I tilfelle hvor erstatningen ifølge domstollandets rett blir fastsatt i form av periodiske betalinger, skal kapitalverdien av disse ikke overstige den nevnte grense.
- 2 En kontraherende stat kan regulere ansvarsgrensen som angitt i § 1, forutsatt at den nasjonale ansvarsgrensen, hvis det settes noen slik, ikke settes lavere enn beløpet i § 1. En kontraherende stat som gjør bruk av muligheten som er foreskrevet i denne paragrafen, skal informere Generalsekretæren om hva slags ansvarsgrense som gjelder, eller om det ikke er noen ansvarsgrense.

Art 7. Artikkel 8 i konvensjonen erstattes av følgende tekst:

Art 8. Begrensning av ansvaret for tap av eller skade på bagasje og kjøretøy

- 1 Bortfrakterens ansvar for tap av eller skade på håndbagasje skal ikke i noe tilfelle overstige 2.250 regneenheter per passasjer per befordring.
- 2 Bortfrakterens ansvar for tap av eller skade på kjøretøy, innbefattet all bagasje som fraktes i eller på kjøretøyet, skal ikke i noe tilfelle overstige 12.700 regneenheter per kjøretøy per befordring.
- 3 Bortfrakterens ansvar for tap av eller skade på annen bagasje enn nevnt i § 1 og 2, skal ikke i noe tilfelle overstige 3.375 regneenheter per passasjer per befordring.
- 4 Bortfrakteren og passasjeren kan avtale at bortfrakterens ansvar skal være gjenstand for et fradrag på ikke over 330 regneenheter i tilfelle skade på kjøretøy og ikke over 149 regneenheter pr. passasjer i tilfelle av tap av eller skade på annen bagasje. Beløpet skal trekkes fra tapet eller skaden.

Art 8. Artikkel 9 i konvensjonen erstattes av følgende tekst:

Art 9. Regneenhet og omregning

- 1 Regneenheten nevnt i denne konvensjon er den spesielle trekkrettighet (SDR) slik den er definert av Det internasjonale valutafond. Beløpene nevnt i artikkel 3 § 1, artikkel 4bis § 1, artikkel 7 § 1, og artikkel 8 skal omregnes til domstolslandets nasjonale valuta på basis av denne valutas forhold til den spesielle trekkrettigheten, den dag dommen blir avsagt, eller en annen dag som partene er enige om. For en kontraherende stat som er medlem av Det internasjonale valutafond, skal verdien av dens nasjonale valuta i forhold til den spesielle trekkrettighet beregnes i samsvar med den vurderingsmåte som Det internasjonale valutafond anvender for sine operasjoner og transaksjoner på vedkommende dag. For en kontraherende stat som ikke er medlem av Det internasjonale valutafond, skal verdien av dens nasjonale valuta i forhold til den spesielle trekkrettighet beregnes på en måte som denne stat fastsetter.
- 2 Likevel kan en stat som ikke er medlem av Det internasjonale valutafond og hvis lov ikke tillater anvendelsen av bestemmelsene i § 1, erklære ved ratifikasjon, vedtakelse, godkjenning eller tiltredelse til denne konvensjonen, eller når som helst senere at regneenheten nevnt i § 1 skal tilsvare 15 gullfranc. Den gullfranc som er omhandlet i denne paragrafen tilsvarer 65,5 milligram gull av finhet 99/1000. Omregningen fra gullfranc til nasjonal valuta skal skje i samsvar med vedkommende stats lover.
- 3 Den i siste setning i § 1 nevnte beregning og den i § 2 nevnte omregning skal foretas på en slik måte at man så langt det er mulig, får uttrykt i de kontraherende staters nasjonale valuta den samme reelle verdi for de i artikkel 3 § 1, artikkel 4bis § 1, artikkel 7 § 1, og artikkel 8 nevnte beløp som ville følge av anvendelsen av de tre første setningene i § 1. De kontraherende statene skal underrette Generalsekretæren om beregningsmåten etter § 1, henholdsvis om resultatet av omregning etter § 2, ved deponeringen av et dokument ved ratifikasjon, vedtakelse, godkjenning eller tiltredelse og når som helst det skjer forandring i noen av disse.

Art 9. Artikkel 16, avsnitt 3 i konvensjonen erstattes av følgende tekst:

- 3 Domstolslandets lov skal bestemme vilkår for suspensjon og avbrytelse av foreldelsesfristen, men ikke i noe tilfelle skal søksmål etter denne konvensjon kunne reises etter utløpet av noen av følgende tidsrom:
 - (a) Et tidsrom på fem år regnet fra den dag passasjeren gikk i land, eller fra den dag ilandstigningen skulle ha funnet sted dersom det er senere; eller, hvis dette er tidligere
 - (b) et tidsrom på tre år fra den dag da saksøkeren fikk eller burde skaffet seg kunnskap om skaden eller tapet som er forårsaket av hendelsen.

Art 10. Artikkel 17 i konvensjonen erstattes av følgende tekst:

Art 17. Kompetent domstol

- 1 Søksmål etter artikkel 3 og 4 i denne konvensjonen skal, etter saksøkerens valg, anlegges ved en av de nedenfor angitte domstoler, forutsatt at domstolen har sitt sete i en kontraherende stat, og i henhold til hver stats lov som regulerer rett verneting innenfor stater med flere mulige verneting.
 - (a) domstolen i den stat hvor saksøkte har sin bopel eller hovedkontoret for sin forretning, eller
 - (b) domstolen i den stat hvor avgangsstedet eller bestemmelsesstedet i henhold til befordringsavtalen er, eller
 - (c) en domstol i den stat hvor saksøkeren har domisil eller bopel, dersom saksøkte har en forretningsavdeling og er underkastet jurisdiksjon i nevnte stat, eller
 - (d) en domstol i den stat hvor befordringsavtalen ble inngått, dersom saksøkte har en forretningsavdeling og er underkastet jurisdiksjon i nevnte stat.
- 2 Søksmål etter artikkel 4bis i denne konvensjonen skal, etter saksøkerens valg, anlegges ved en av domstolene hvor søksmål kunne vært anlagt mot bortfrakteren eller den utførende bortfrakteren etter § 1.
- 3 Etter den hendelsen som har voldt skaden, kan partene avtale at erstatningskravet skal henskytes til en hvilken som helst domstol eller voldgift.

Art 11. Følgende tekst legges til som artikkel 17bis i konvensjonen:

Art 17bis. Anerkjennelse og fullbyrdelse

- 1 Dom avsagt av en domstol som er kompetent etter artikkel 17, som kan fullbyrdes i opprinnelsesstaten og ikke lenger kan overprøves med vanlige rettsmidler der, skal anerkjennes i alle kontraherende stater, med mindre:
 - (a) dommen ble oppnådd med svik; eller
 - (b) saksøkte ikke ble gitt rimelig varsel og rimelig mulighet til å fremstille saken.
- 2 En dom som er anerkjent i samsvar med § 1 er tvangskraftig i enhver kontraherende stat så snart de formaliteter som vedkommende stat krever er oppfylt. Disse formaliteter må ikke gi adgang til ny prøving av sakens realitet.
- 3 En kontraherende stat kan anvende andre regler for anerkjennelse og fullbyrdelse, forutsatt at reglene sikrer at dommer anerkjennes og fullbyrdes i minst like stor grad som etter § 1 og 2.

Art 12. Artikkel 18 i konvensjonen erstattes av følgende tekst:

Art 18. Ugyldighet av kontraktsbestemmelser

Enhver kontraktsbestemmelse som er avtalt før den hendelsen som har voldt en passasjers død eller legemsskade eller tap av eller skade på passasjerens bagasje inntreffer, og som tilsikter å frita en person som er ansvarlig etter denne konvensjonen for ansvaret overfor passasjerer eller å fastsette en lavere ansvarsgrense enn bestemt i denne konvensjon, unntatt det som er angitt i artikkel 8, § 4, eller å snu den bevisbyrden som påhviler bortfrakteren eller den utførende bortfrakteren, eller som innskrenker valgretten etter artikkel 17 paragrafene 1 og 2, skal være ugyldig, men ugyldigheten av en slik bestemmelse skal ikke gjøre befordringsavtalen ugyldig, som skal forbli underkastet bestemmelsene i denne konvensjon.

Art 13. Artikkelen 20 i konvensjonen erstattes av følgende tekst:

Art 20. Atomskade

Denne konvensjon medfører ikke ansvar for skade ved atomulykke:

- (a) dersom operatøren (innehaveren) av et atomanlegg er ansvarlig for slik skade enten etter Paris-konvensjonen av 29. juli 1960 om tredjemannsansvaret på atomenergiens område slik den er endret ved tilleggsprotokoll av 28. januar 1964, eller etter Wien-konvensjonen av 21. mai 1963 om erstatningsansvaret for atomskade, eller etter andre endringer eller protokoller til disse konvensjonene, som er i kraft, eller
- (b) dersom operatøren (innehaveren) av et atomanlegg er ansvarlig for slik skade i kraft av en nasjonal lov som regulerer ansvaret for slik skade, forutsatt at denne lov er i alle henseender like gunstig for skadelidte som Paris- eller Wien-konvensjonen, eller etter andre endringer eller protokoller til disse konvensjonene, som er i kraft.

Art 14. Sertifikatmodell

- 1 Sertifikatmodellen som beskrevet i vedlegget til denne protokollen skal inkorporeres som et vedlegg til konvensjonen.
- 2 Følgende tekst legges til som artikkel 1bis i konvensjonen:

«Artikkel 1bis. Vedlegg

Vedlegget til denne konvensjonen utgjør en integrert del av konvensjonen.»

Art 15. Tolkning og anvendelse

- 1 Konvensjonen og denne protokollen skal, mellom de kontraherende stater til denne protokollen, leses og tolkes sammen som ett dokument.
- 2 Konvensjonen som endret ved denne protokollen skal kun gjelde for krav som skriver seg fra hendelser som inntreffer etter at protokollen har trådt i kraft i den enkelte stat.
- 3 Artikkelen 1 til 22 i konvensjonen, som revidert ved denne protokollen, skal – sammen med artikkelen 17 til 25 i denne protokollen og vedlegget til denne – utgjøre og kalles Athen-konvensjonen om befordring av passasjerer og deres bagasje til sjøs, 2002.

Art 16. Følgende tekst legges til som artikkel 22bis i konvensjonen:

Art 22bis. Avsluttende bestemmelser i konvensjonen

De avsluttende bestemmelsene i konvensjonen skal være artikkelen 17 til 25 i 2002-protokollen til Athen-konvensjonen om befordring av passasjerer og deres bagasje til sjøs, 1974. Henvisninger i denne konvensjonen til kontraherende stater skal bety henvisninger til kontraherende stater til protokollen.

Avsluttende bestemmelser

Art 17. Signatur, ratifikasjon, tiltredelse, vedtakelse og godkjenning

- 1 Denne konvensjonen skal være åpen for undertegning ved Organisasjonens hovedkontor fra 1. mai 2003 til 30. april 2004, og skal deretter være åpen for tiltredelse.
- 2 Stater kan gi uttrykk for sin tilslutning til denne konvensjonen ved:

- (a) signatur uten reservasjon for ratifikasjon, vedtakelse eller godkjenning; eller
- (b) signatur med forbehold om ratifikasjon, vedtakelse eller godkjenning som etterfølges av ratifikasjon, vedtakelse eller godkjenning; eller
- (c) tiltredelse.

3 Ratifikasjon, vedtakelse, godkjenning eller tiltredelse skjer ved å deponere et dokument med dette innhold hos Generalsekretæren.

4 Ethvert dokument for ratifikasjon, vedtakelse, godkjenning eller tiltredelse som deponeres etter ikrafttredelsen av en endring av denne protokollen som gjelder alle eksisterende kontraherende stater, eller etter at alle de nødvendige foranstaltninger for å sette endringene i kraft for disse stater er fullført, skal anses for å gjelde protokollen slik den er etter disse endringene.

5 En stat skal ikke gi uttrykk for sin tilslutning til denne protokollen med mindre den sier opp:

- (a) Athen-konvensjonen om befordring av passasjerer og deres bagasje til sjøs, vedtatt i Athen 13. desember 1974;
- (b) Protokollen til Athen-konvensjonen om befordring av passasjerer og deres bagasje til sjøs, vedtatt i London 19. november 1976;
- (c) Protokollen til Athen-konvensjonen om befordring av passasjerer og deres bagasje til sjøs, vedtatt i London 29. mars 1990;

med virkning fra det tidspunktet denne protokollen trer i kraft for den staten i samsvar med artikkel 20.

Art 18. *Stater med mer enn ett rettssystem*

1 Hvis en stat har to eller flere territoriale enheter der flere forskjellige rettssystemer er anvendelige i forhold til saker som omfattes av denne protokollen, kan den på tidspunktet for signering, ratifikasjon, vedtakelse, godkjenning eller tiltredelse erklære at denne protokollen skal gjelde alle territoriale enheter, eller kun en eller flere av disse. En slik erklæring kan når som helst endres ved avgivelse av en ny erklæring.

2 En slik erklæring skal notiseres til Generalsekretæren og skal angi spesifikt hvilke territoriale enheter denne protokollen skal gjelde for.

3 I forhold til stater som har avgitt slik erklæring:

- (a) skal referansen til skipsregisteret i en stat og den stat som foretar utstedelse og attestering av forsikringssertifikater, bety den territoriale enheten hvor henholdsvis skipet er registrert og sertifikatet er utstedt eller attestert;
- (b) skal referanse til bestemmelsene i nasjonal lovgivning, nasjonale ansvarsgrenser og nasjonal valuta, bety referanse til bestemmelsene i lovgivningen, ansvarsgrensene og valutaen som gjelder for den aktuelle territoriale enheten; og
- (c) skal referanse til domstoler, og til dommer som skal anerkjennes i de kontraherende stater, bety referanse henholdsvis til domstoler og dommer som skal anerkjennes i den aktuelle territoriale enheten.

Art 19. *Regionale organisasjoner for økonomisk integrasjon*

1 En regional organisasjon for økonomisk integrasjon bestående av suverene stater som har overført kompetanse på visse områder som omfattes av denne protokollen til denne organisasjonen, kan undertegne, ratifisere, tiltre, vedta eller godkjenne denne protokollen. En regional organisasjon for økonomisk integrasjon som er part til denne protokollen skal ha de samme rettigheter og plikter som en kontraherende stat, for så vidt organisasjonen har kompetanse på områder som omfattes av denne protokollen.

Når en regional organisasjon for økonomisk integrasjon benytter sin stemmerett på områder der den har

2 kompetanse, har den tilsvarende antall stemmer som det antall kontraherende stater til protokollen som har overført sin kompetanse til organisasjonen på det aktuelle området. En regional organisasjon for økonomisk integrasjon kan ikke benytte sin stemmerett dersom dens medlemsland benytter sin stemmerett, og motsatt.

3 Når antall kontraherende stater har betydning for denne protokollen - inkludert men ikke begrenset til artikkel 20 og 23 – skal ikke den regionale organisasjonen for økonomisk integrasjon regnes som en kontraherende stat i tillegg til de av dens medlemsland som er kontraherende stater.

4 På tidspunktet for ratifikasjon, tiltredelse, vedtakelse eller godkjenning skal den regionale organisasjonen for økonomisk integrasjon erklære overfor Generalsekretæren på hvilke områder, som omfattes av denne protokollen, den har fått overført kompetanse av sine medlemsland som er signatarmakter eller kontraherende stater til denne protokollen, samt hvilke begrensninger som måtte foreligge i denne kompetansen. Den regionale organisasjonen for økonomisk integrasjon skal informere Generalsekretæren snarlig om eventuelle endringer i dens kompetanse, innbefattet nye kompetanseoverføringer som er angitt i erklæringen etter denne paragrafen. Slike erklæringer skal være tilgjengelige hos Generalsekretæren i henhold til artikkel 24 i denne protokollen.

5 Kontraherende stater som er medlem av en regional organisasjon for økonomisk integrasjon som er part til denne protokollen skal presumeres å ha kompetanse på alle områder som omfattes av denne protokollen, for så vidt det aktuelle området ikke uttrykkelig omfattes av erklæring om overføring av kompetanse til organisasjonen etter § 4.

Art 20. Ikrafttredelse

1 Denne protokollen trer i kraft 12 måneder etter den dato da 10 stater enten har undertegnet uten forbehold om ratifikasjon, vedtakelse eller godkjenning, eller har deponert ratifikasjons-, vedtakelse -, godkjennelses- eller tiltredelsesdokument hos Generalsekretæren.

2 For enhver stat som ratifiserer, vedtar, godkjenner eller tiltrer protokollen etter at vilkårene i § 1 er oppfylt, trer denne konvensjonen i kraft tre måneder etter at staten har deponert vedkommende dokument, men ikke før denne protokollen har trådt i kraft etter § 1.

Art 21. Oppsigelse

1 Denne protokollen kan sies opp av enhver kontraherende stat når som helst etter den dag da protokollen trådte i kraft for vedkommende stat.

2 Oppsigelse skal skje ved deponering av et oppsigelsesdokument hos Generalsekretæren.

3 Oppsigelsen får virkning 12 måneder etter at oppsigelsesdokumentet ble deponert hos Generalsekretæren, eller på det senere tidspunkt som er angitt i dokumentet.

4 Mellom de kontraherende stater til denne protokollen skal ikke oppsigelse av konvensjonen etter artikkel 25 i konvensjonen innebære oppsigelse av konvensjonen som endret ved denne protokollen.

Art 22. Revideringer og endringer

1 Organisasjonen kan innkalle til en konferanse med det formål å revidere eller endre denne protokollen.

2 Organisasjonen skal innkalle til en konferanse for de kontraherende stater for å revidere eller endre denne protokollen på anmodning av minst en tredel av de kontraherende stater.

Art 23. Endringer av begrensningsbeløp

1 Med forbehold for bestemmelsene i artikkel 22, skal de spesielle prosedyrene etter denne artikkel gjelde kun for endringer av begrensningsbeløpene i artikkel 3 § 1, artikkel 4bis § 1, artikkel 7 § 1 og artikkel 8 i konvensjonen som endret ved denne protokollen.

- 2 På forlangende av minst halvparten, men ikke under seks, kontraherende stater til denne protokollen, skal generalsekretæren la ethvert forslag om endringer av begrensningsbeløpene, innbefattet egenandelene, som er fastsatt i artikkel 3 § 1, artikkel 4bis § 1, artikkel 7 § 1 og artikkel 8 i konvensjonen som endret ved denne protokollen, sirkulere til alle Organisasjonens medlemmer og til alle kontraherende stater.
- 3 Enhver endring som blir foreslått og sirkulert slik det er nevnt ovenfor skal sendes til Organisasjonens juridiske komité (heretter kalt « juridisk komité ») for vurdering tidligst seks måneder etter sirkulasjonsdatoen.
- 4 Alle kontraherende stater til konvensjonen som endret ved denne protokollen skal – uten hensyn til om disse er medlemmer av Organisasjonen eller ikke – ha rett til å delta under saksbehandlingen til juridisk komité for vurdering og vedtagelse av endringer.
- 5 Endringer skal vedtas med to tredelers majoritet av de kontraherende stater til konvensjonen som endret ved denne protokollen, som er tilstede og stemmer i juridisk komité, utvidet slik det er bestemt i § 4, under forutsetning av at minst halvparten av de kontraherende stater til konvensjonen som endret ved denne protokollen, er tilstede ved avstemningen.
- 6 Ved behandling av et forslag om endring av begrensningsbeløpene skal komitéen vurdere erfaring med hensyn til ulykker, spesielt omfanget av de skader disse har resultert i, endringer i valutaverdiene, og virkningen av den foreslåtte endring på forsikringskostnadene.
- 7 (a) Ingen endring i begrensningsbeløpene etter denne artikkel kan vurderes før tidligst fem år fra den dag denne protokollen åpnes for signatur, og tidligst fem år etter den dag en foregående endring etter denne artikkelen trådte i kraft.
- (b) Intet begrensningsbeløp kan heves slik at det overstiger et beløp som tilsvarer den begrensning som er fastsatt i konvensjonen som endret ved denne protokollen, med en 6 prosent økning pr år beregnet på akkumulert basis fra den dag denne konvensjonen åpnes for signatur.
- (c) Intet begrensningsbeløp kan heves slik at det overstiger et beløp som tilsvarer den begrensning som er fastsatt i konvensjonen som endret ved denne protokollen, multiplisert med tre.
- 8 Organisasjonen skal gi melding til alle kontraherende stater om enhver endring som er vedtatt i samsvar med § 5. Endringen skal anses å være vedtatt etter en periode på atten måneder regnet fra den dag meldingen ble gitt, med mindre minst en fjerdedel av statene som var kontraherende stater på det tidspunkt da endringen ble vedtatt av komitéen har underrettet Generalsekretæren i løpet av denne periode om at de ikke vedtar endringen, i hvilket tilfelle endringen blir forkastet og skal være uten virkning.
- 9 En endring som anses å være vedtatt i samsvar med § 8 trer ikraft atten måneder etter vedtagelsen.
- 10 Alle kontraherende stater skal være bundet av endringen med mindre de sier opp denne protokollen i samsvar med artikkel 21 paragrafene 1 og 2, minst seks måneder før endringen trer i kraft. En slik oppsigelse gjelder fra det tidspunkt endringen trer i kraft.
- 11 Når en endring er blitt vedtatt, men attenmånedersperioden for dens vedtagelse ennå ikke er utløpt, skal en stat som i løpet av denne periode blir en kontraherende stat være bundet av endringen hvis den trer i kraft. En stat som blir en kontraherende stat etter at denne perioden er utløpt, skal være bundet av en endring som er blitt vedtatt etter § 8. I de tilfelle som er nevnt i denne paragrafen blir en stat bundet av en endring når endringen trer i kraft, eller når denne protokollen trer i kraft for vedkommende stat, dersom dette skjer på et senere tidspunkt.

Art 24. Depositær

- 1 Denne protokollen og enhver endring vedtatt under artikkel 23 skal deponeres hos Generalsekretæren.

2 Generalsekretæren skal:

(a) underrette alle stater som har undertegnet eller tiltrådt denne protokollen om:

- (i) enhver ny undertegning eller deponering av et ratifikasjonsvedtagelses-, godkjennelses- eller tiltrædelsesdokument, samt datoen for denne;
 - (ii) hver erklæring og underretning i samsvar med artikkel 9 § 2 og 3, artikkel 18 § 1 og artikkel 19 § 4 i konvensjonen som endret ved denne protokollen;
 - (iii) datoen for protokollens ikrafttredelse;
 - (iv) ethvert forslag til endring av beløpsgrensene, som er blitt fremsatt i samsvar med artikkel 23 § 2 i denne protokollen;
 - (v) enhver endring som er vedtatt i samsvar med artikkel 23 § 5;
 - (vi) enhver endring som anses å være godkjent etter artikkel 23 § 8 i denne protokollen, samt datoen for denne endringens ikrafttredelse i henhold til paragrafene 9 og 10 i den artikkelen;
 - (vii) deponeringen av ethvert dokument for oppsigelse av denne protokollen, samt datoen dokumentet er mottatt og datoen oppsigelsen får virkning; og
 - (viii) enhver underretning som kreves etter noen artikkel i denne protokollen; og
- (b) oversende bekreftede kopier av denne protokollen til alle statene som har signert eller tiltrådt protokollen.

3 Så snart denne protokollen trer i kraft, skal Generalsekretæren sende en bekreftet kopi av den til sekretariatet i De Forente Nasjoner for registrering og offentliggjøring i samsvar med artikkel 102 i De Forente Nasjoners Pakt.

Art 25. Språk

Denne protokollen er utferdiget i et eneste eksemplar med arabisk, kinesisk, engelsk, fransk, russisk og spansk tekst, som alle har samme gyldighet.

Utferdiget i London 1. november 2002.

Til bekreftelse herav har nedenstående befullmektigede, som er behørig bemyndiget dertil, undertegnet denne konvensjonen.