Dette dokument er et dokumentationsredskab, og institutionerne påtager sig intet ansvar herfor

►**B**

RÅDETS AFGØRELSE

af 12. december 2011

om Den Europæiske Unions tiltrædelse af protokollen af 2002 til Athenkonventionen om transport af passagerer og deres bagage til søs, 1974, undtagen artikel 10 og 11

(2012/22/EU)

(EUT L 8 af 12.1.2012, s. 1)

Ændret ved:

		Tidende		
		nr.	side	dato
►**M1**	Rådets forordning (EU) nr. 517/2013 af 13. maj 2013	L 158	1	10.6.2013

▼B

RÅDETS AFGØRELSE

af 12. december 2011

om Den Europæiske Unions tiltrædelse af protokollen af 2002 til Athenkonventionen om transport af passagerer og deres bagage til søs, 1974, undtagen artikel 10 og 11

(2012/22/EU)

RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 100, stk. 2, sammenholdt med artikel 218, stk. 6, litra a), og artikel 218, stk. 8, første afsnit,

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen,

under henvisning til godkendelse fra Europa-Parlamentet, og

ud fra følgende betragtninger:

(1) Protokollen af 2002 til Athenkonventionen om transport af passagerer og deres bagage til søs, 1974 (»Athenprotokollen«) er en væsentlig forbedring af ordningen for transportørernes erstatningsansvar over for og erstatning til passagerer ved søtransport. Den pålægger navnlig transportørerne objektivt ansvar, herunder obligatorisk forsikring med ret til direkte søgsmål mod forsikringsgiverne op til bestemte grænser og fastsætter regler om retternes kompetence og om anerkendelse og fuldbyrdelse af retsafgørelser. Athenprotokollen er derfor i overensstemmelse med Unionens mål at forbedre lovgivningen vedrørende transportørernes erstatningsansvar.

(2) Athenprotokollen ændrer Athenkonventionen om transport af passagerer og deres bagage til søs, 1974 (»Athenkonventionen«), og fastsætter i artikel 15, at disse to instrumenter skal læses og fortolkes sammen som ét enkelt instrument mellem parterne i Athenprotokollen.

(3) Størstedelen af Athenprotokollens bestemmelser er overtaget i EU-lovgivningen ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 392/2009 af 23. april 2009 om transportørers erstatningsansvar ved ulykker under søtransport af passagerer ([1]). Unionen har derfor udøvet sin kompetence vedrørende de spørgsmål, der er reguleret af denne forordning. Medlemsstaterne bevarer dog deres kompetence i forbindelse med en række bestemmelser i Athenprotokollen, f.eks. ikke-deltagelses-bestemmelsen, som giver medlemsstaterne mulighed for at fastsætte højere grænser for erstatningsansvaret end dem, der er fastsat i Athenprotokollen. De spørgsmål, der henhører under medlemsstaternes kompetence i henhold til Athenprotokollen, og de spørgsmål, der henhører under Unionens enekompetence, hænger tæt sammen. Medlemsstaterne bør derfor i spørgsmål, der henhører under deres kompetence i henhold til Athenprotokollen, handle samordnet under hensyn til deres forpligtelse til loyalt at samarbejde.

([1]) EUT L 131 af 28.5.2009, s. 24.

▼B

(4) Athenprotokollen kan ratificeres, accepteres, godkendes eller tiltrædes af stater og af regionale organisationer for økonomisk integration, som består af selvstændige stater, der har givet disse organisationer kompetence på bestemte områder, som er omfattet af Athenprotokollen.

(5) I henhold til artikel 17, stk. 2, litra b), og artikel 19 i Athenprotokollen kan regionale organisationer for økonomisk integration indgå Athenprotokollen.

(6) Den Internationale Søfartsorganisations juridiske udvalg vedtog i oktober 2006 IMO-forbeholdet og retningslinjer for gennemførelsen af Athenkonventionen (i det følgende benævnt »IMO-retningslinjerne«) for at løse visse problemer i forbindelse med Athenkonventionen, såsom navnlig erstatning for skader som følge af terrorisme.

(7) Forordning (EF) nr. 392/2009 har som bilag de relevante bestemmelser i den konsoliderede udgave af Athenkonventionen som ændret ved Athenprotokollen og IMO-retningslinjerne.

(8) Ifølge Athenprotokollens artikel 19 skal regionale organisationer for økonomisk integration på tidspunktet for deres undertegnelse, ratificering, accept, godkendelse eller tiltrædelse angive omfanget af deres kompetence på de områder, der er omfattet af Athenprotokollen.

(9) Unionen bør derfor tiltræde Athenprotokollen og tage det forbehold, der er anført i IMO-retningslinjerne. Et sådant forbehold bør ikke fortolkes som en ændring af den nuværende kompetencefordeling mellem Unionen og medlemsstaterne i forbindelse med den certificering og kontrol, der foretages af en stats myndigheder.

(10) Visse bestemmelser i henhold til Athenprotokollen vedrører retligt samarbejde i civile sager og er derfor omfattet af anvendelsesområdet for afsnit V i tredje del i TEUF. Der skal vedtages en særskilt afgørelse vedrørende disse bestemmelser parallelt med nærværende afgørelse.

(11) Medlemsstater, som skal ratificere eller tiltræde Athenprotokollen, bør om muligt gøre det samtidigt. Medlemsstater bør derfor udveksle oplysninger om, hvor langt de er nået med deres ratificerings- eller tiltrædelsesprocedure med henblik på så vidt muligt at forberede en samtidig deponering af deres ratificerings- eller tiltrædelsesinstrumenter. Når medlemsstater ratificerer eller tiltræder Athenprotokollen, bør de tage det forbehold, der er anført i IMO-retningslinjerne —

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

Artikel 1

Den Europæiske Unions tiltrædelse af protokollen af 2002 til Athenkonventionen om transport af passagerer og deres bagage til søs, 1974 (»Athenprotokollen«) godkendes herved på Den Europæiske Unions vegne med hensyn til spørgsmål, som henhører under Unionens enekompetence, undtagen artikel 10 og 11.

▼B

Teksten til Athenprotokollen, undtagen artikel 10 og 11, er gengivet i bilaget.

Artikel 2

1. Formanden for Rådet bemyndiges herved til at udpege den eller de personer, der er beføjet til at deponere instrumentet for Unionens tiltrædelse af Athenprotokollen i overensstemmelse med protokollens artikel 17, stk. 2, litra c), artikel 17, stk. 3, og artikel 19.

2. På tidspunktet for deponeringen af tiltrædelsesinstrumentet fremsætter Unionen følgende kompetenceerklæring:

»1. I henhold til artikel 19 i Athenprotokollen af 2002 til Athenkonventionen om transport af passagerer og deres bagage til søs, 1974 kan regionale organisationer for økonomisk integration, som består af selvstændige stater, som har overdraget kompetence på områder, der reguleres af protokollen til disse organisationer undertegne den, forudsat at de afgiver den erklæring, der er omhandlet i artiklen. Unionen har vedtaget at tiltræde Athenprotokollen og afgiver nævnte erklæring i overensstemmelse hermed.

▼M1

2. Den Europæiske Unions nuværende medlemsstater er Kongeriget Belgien, Republikken Bulgarien, Den Tjekkiske Republik, Kongeriget Danmark, Forbundsrepublikken Tyskland, Republikken Estland, Irland, Den Hellenske Republik, Kongeriget Spanien, Den Franske Republik, Republikken Kroatien, Den Italienske Republik, Republikken Cypern, Republikken Letland, Republikken Litauen, Storhertugdømmet Luxembourg, Ungarn, Malta, Kongeriget Nederlandene, Republikken Østrig, Republikken Polen, Den Portugisiske Republik, Rumænien, Republikken Slovenien, Den Slovakiske Republik, Republikken Finland, Kongeriget Sverige og Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirland.

▼B

3. Denne erklæring finder ikke anvendelse på de af Den Europæiske Unions medlemsstaters områder, hvor traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF) ikke finder anvendelse, og berører ikke foranstaltninger eller beslutninger, som medlemsstaterne vedtager i henhold til protokollen på disse områders vegne eller i deres interesse.

4. Den Europæiske Unions medlemsstater har overdraget enekompetence til Unionen vedrørende foranstaltninger, der er vedtaget på grundlag af artikel 100 i TEUF. Sådanne foranstaltninger er blevet vedtaget for så vidt angår artikel 1 og 1a, artikel 2, stk. 2, artikel 3-16 og artikel 18, 20 og 21 i Athenkonventionen som ændret ved Athenprotokollen og bestemmelserne i IMO-retningslinjerne, ved vedtagelsen af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 392/2009 af 23. april 2009 om transportørers erstatningsansvar ved ulykker under søtransport af passagerer.

▼B

5. Udøvelsen af kompetence, som medlemsstaterne har overdraget til Unionen i medfør af TEUF, er i sagens natur stadig under udvikling. Inden for rammerne af TEUF kan de kompetente institutioner træffe beslutninger, som fastsætter omfanget af Den Europæiske Unions kompetence. Den Europæiske Union forbeholder sig derfor ret til at ændre denne erklæring i overensstemmelse hermed, uden at det udgør en forudsætning for udøvelsen af dens kompetence for så vidt angår de spørgsmål, der er omfattet af Athenprotokollen. Den Europæiske Union underretter generalsekretæren for Den Internationale Søfartsorganisation om den ændrede erklæring.«

3. Den eller de personer, der udpeges i henhold til stk. 1 i denne artikel, tager det forbehold, der er anført i IMO-retningslinjerne, når instrumentet for Unionens tiltrædelse af Athenprotokollen deponeres.

Artikel 3

Unionen deponerer sit instrument for tiltrædelse af Athenprotokollen senest den 31. december 2011.

Artikel 4

1. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger til at deponere deres ratifikations- eller tiltrædelsesinstrumenter vedrørende Athenprotokollen inden for en rimelig tidsfrist og om muligt senest den 31. december 2011.

2. Medlemsstaterne tager det forbehold, der er anført i IMO-retningslinjerne, når de deponerer deres ratifikations- eller tiltrædelsesinstrumenter vedrørende Athenprotokollen.

▼B

BILAG

OVERSÆTTELSE

PROTOKOL AF 2002 TIL ATHENKONVENTIONEN OM TRANSPORT AF PASSAGERER OG DERES BAGAGE TIL SØS, 1974

DE STATER, SOM ER KONTRAHERENDE PARTER I DENNE PROTOKOL, OG SOM

FINDER, at Athenkonventionen om transport af passagerer og deres bagage til søs, udfærdiget i Athen den 13. december 1974, bør ændres for at forhøje erstatningen, fastsætte objektivt ansvar, indføre en forenklet procedure for ajourføring af beløbsgrænserne og pålægge obligatorisk forsikring til fordel for passagererne,

HENVISER TIL, at 1976-protokollen til konventionen indførte den særlige trækningsrettighed som regningsenhed i stedet for guldfranc,

KONSTATERER, at 1990-protokollen til konventionen indførte forhøjet erstatning og en forenklet procedure for ajourføring af beløbsgrænserne og nu er trådt i kraft —

ER BLEVET ENIGE om følgende:

Artikel 1

I denne protokol forstås ved:

1. »Konventionen«: teksten til Athenkonventionen om transport af passagerer og deres bagage til søs, 1974.

2. »Organisationen«: den internationale søfartsorganisation.

3. »Generalsekretæren«: organisationens generalsekretær.

Artikel 2

Konventionens artikel 1, stk. 1, affattes således:

»1. a) »transportør«: en person, som indgår en transportkontrakt, eller på hvis vegne en sådan kontrakt er indgået, uanset om transporten faktisk udføres af denne eller af en undertransportør

b) »undertransportør«: en anden person end transportøren, som ejer, lejer eller driver et skib, og som faktisk udfører transporten eller en del af den, og

c) »transportør, som faktisk udfører transporten eller en del af den«: undertransportøren eller transportøren selv, hvis denne faktisk udfører transporten«.

Artikel 3

1. Konventionens artikel 1, stk. 10, affattes således:

»10) »organisationen«: Den Internationale Søfartsorganisation«.

▼B

2. Følgende indsættes i konventionen som artikel 1, stk. 11:

»11) »generalsekretæren«: organisationens generalsekretær.«.

Artikel 4

Konventionens artikel 3 affattes således:

»Artikel 3

Transportørens erstatningsansvar

1. Ved tab, der skyldes en passagers død eller tilskadekomst i forbindelse med en søulykke, er transportøren erstatningspligtig i det omfang, tabet for den pågældende passagers vedkommende ikke overskrider 250 000 regningsenheder pr. skadetilfælde, medmindre transportøren kan bevise, at ulykken:

a) skete som følge af krigshandlinger, fjendtligheder, borgerkrig, oprør eller en naturbegivenhed af usædvanlig, uundgåelig og uafværgelig karakter eller

b) udelukkende skyldes tredjemands forsætlige handling eller undladelse for at fremkalde ulykken.

Hvis tabet overskrider den nævnte grænse, er transportøren yderligere erstatningspligtig, medmindre han kan bevise, at den tabsforvoldende ulykke skete uden fejl eller forsømmelighed fra hans side.

2. Ved tab, der skyldes en passagers død eller tilskadekomst i forbindelse med andet end en søulykke, er transportøren erstatningspligtig, hvis den tabsforvoldende hændelse skyldes fejl eller forsømmelighed fra hans side. Bevisbyrden for fejl eller forsømmelighed ligger hos skadelidte.

3. Ved tab, som skyldes bortkomst eller beskadigelse af håndbagage, er transportøren erstatningspligtig, hvis den tabsforvoldende hændelse skyldes fejl eller forsømmelighed fra hans side. Ved tab, som skyldes en søulykke, forudsættes fejl eller forsømmelighed fra transportørens side.

4. Ved tab, som skyldes bortkomst eller beskadigelse af anden bagage end håndbagage, er transportøren erstatningspligtig, medmindre han kan bevise, at den tabsforvoldende hændelse er sket uden fejl eller forsømmelighed fra hans side.

5. Med henblik på denne artikel:

a) forstås ved »søulykke« skibbrud, kæntring, kollision eller stranding, eksplosion eller brand om bord eller skibsfejl

b) omfatter »fejl eller forsømmelighed fra transportørens side« også fejl eller forsømmelighed begået af transportørens ansatte under udførelsen af deres arbejde

c) forstås ved »skibsfejl« fejlfunktioner, svigt eller manglende overholdelse af gældende sikkerhedsregler, når det gælder skibsdele eller skibsudstyr, der benyttes til redning eller evakuering af passagerer, til ombord- og frabordestigning, eller til fremdrift, styring, sikker navigation, fortøjning, opankring, læggen til eller fra kaj- eller ankerplads, eller til havarikontrol efter fyldning, eller til udsætning af redningsmateriel, og

▼B

d) omfatter »tab« ikke straffende eller afskrækkende erstatning.

6. Transportørens erstatningsansvar i henhold til denne artikel gælder kun tab, som skyldes hændelser, der indtræffer under transporten. Bevisbyrden for, at den tabsforvoldende hændelse er indtruffet under transporten, og for tabets omfang ligger hos skadelidte.

7. Intet i denne konvention berører transportørens ret til regres over for tredjemand eller til at rejse påstand om egen skyld i henhold til artikel 6 i denne konvention. Intet i denne artikel er til hinder for begrænsningsretten i henhold til konventionens artikel 7 eller 8.

8. At en parts fejl eller forsømmelighed forudsættes, eller at en part får pålagt bevisbyrden, hindrer ikke, at beviser til denne parts fordel tages i betragtning.«

Artikel 5

Følgende indsættes i konventionen som artikel 4a:

»Artikel 4a

Obligatorisk forsikring

1. Ved passagertransport på et skib, der er registreret i en kontraherende stat, og som er godkendt til transport af over 12 passagerer og omfattet af denne konvention, skal den transportør, der faktisk udfører hele transporten eller en del af den være i besiddelse af en forsikring eller anden økonomisk sikkerhed, såsom en bankgaranti eller lignende, som kan dække erstatningsansvaret i henhold til denne konvention i tilfælde af passagerers død eller tilskadekomst. Grænsen for den obligatoriske forsikring eller anden økonomiske sikkerhed må ikke være under 250 000 regningsenheder pr. passager pr. skadetilfælde.

2. Til hvert skib udstedes et certifikat til bekræftelse af, at forsikring eller anden økonomisk sikkerhed er i kraft i overensstemmelse med bestemmelserne i denne konvention, når den kompetente myndighed i en kontraherende stat har forvisset sig om, at kravene i stk. 1 er opfyldt. For et skib, der er registreret i en kontraherende stat, skal et sådant certifikat udstedes eller bekræftes af den kompetente myndighed i skibets registreringsstat; for et skib, der ikke er registreret i en kontraherende stat, kan certifikatet udstedes eller bekræftes af den kompetente myndighed i enhver kontraherende stat. Certifikatet skal svare til modellen i bilaget til denne konvention og indeholde følgende:

a) skibets navn, kendingsnummer eller bogstaver og registreringshavn

b) navnet på den transportør, som faktisk udfører transporten eller en del af den, og dennes hjemsted

c) skibets IMO-identifikationsnummer

d) sikkerhedens art og gyldighed

▼B

e) forsikringsselskabets eller sikkerhedsstillerens navn og hjemsted samt eventuelt adresse på den afdeling, hvor forsikringen tegnes, eller den finansielle sikkerhed stilles, og

f) certifikatets gyldighedsperiode, som ikke må overskride forsikringens eller den anden økonomiske sikkerheds gyldighedsperiode.

3. a) En kontraherende stat kan give en af staten godkendt institution eller organisation myndighed til at udstede certifikatet. Denne institution eller organisation skal underrette den pågældende stat om hver enkelt certifikatudstedelse. Den kontraherende stat står i alle tilfælde som garant for det udstedte certifikats fuldstændighed og nøjagtighed og påtager sig at sikre de nødvendige foranstaltninger til opfyldelse af denne forpligtelse.

b) De kontraherende stater giver generalsekretæren meddelelse om:

i) det særlige ansvar og de særlige vilkår, der knytter sig til myndighed, som de har overdraget til en godkendt institution eller organisation

ii) tilbagekaldelse af denne myndighed, og

iii) tidspunktet, hvor denne overdragelse eller tilbagekaldelse af myndigheden træder i kraft.

En myndighedsoverdragelse kan først træde i kraft tre måneder efter det tidspunkt, hvor meddelelse herom er givet til generalsekretæren.

c) Den institution eller organisation, som bemyndiges til at udstede certifikater i henhold til dette stykke, skal som minimum have myndighed til at inddrage disse certifikater, hvis de betingelser, de er udstedt på, ikke opfyldes. Institutionen eller organisationen skal i alle tilfælde meddele en sådan inddragelse til den stat, på hvis vegne certifikatet er udstedt.

4. Certifikatet udstedes på den udstedende stats officielle sprog. Hvis dette sprog ikke er engelsk, fransk eller spansk, skal certifikatet indeholde en oversættelse til et af disse sprog, mens statens officielle sprog efter dens egen beslutning kan udelades.

5. Certifikatet skal forefindes om bord på skibet og en kopi af det deponeres hos de myndigheder, der fører skibsregistret, eller, hvis skibet ikke er registreret i en kontraherende stat, hos myndighederne i den stat, hvor certifikatet er udstedt eller påtegnet.

▼B

6. En forsikring eller anden økonomisk sikkerhed opfylder ikke denne artikels krav, hvis den kan ophøre af andre grunde end den i certifikatet angivne forsikrings eller sikkerheds udløb inden for tre måneder efter det tidspunkt, hvor de i stk. 5 nævnte myndigheder får meddelelse om dens ophør, medmindre certifikatet er blevet overladt til disse myndigheder, eller et nyt certifikat er blevet udstedt inden for samme tidsrum. Disse bestemmelser gælder også ændringer, som medfører, at forsikringen eller den anden økonomiske sikkerhed ikke længere opfylder kravene i denne artikel.

7. Skibsregisterstaten fastsætter under hensyntagen til denne artikels bestemmelser betingelserne for certifikatets udstedelse og gyldighed.

8. Intet i denne konvention er til hinder for, at en kontraherende stat inden for denne konventions rammer kan benytte oplysninger om forsikringsselskabets eller sikkerhedsstillerens finansielle status fra andre stater, fra organisationen eller fra andre internationale organisationer. En kontraherende stat, der benytter sådanne oplysninger, fritages dog ikke fra sit ansvar som certifikatudstedende stat.

9. Certifikater, som udstedes eller påtegnes under en kontraherende stats myndighed, accepteres inden for denne konventions rammer af de øvrige kontraherende stater, der betragter dem som certifikater med samme gyldighed, som hvis de selv havde udstedt eller påtegnet dem, også selv om de er udstedt eller påtegnet for et skib, der ikke er registreret i en kontraherende stat. En kontraherende stat kan på et hvilket som helst tidspunkt bede om samråd med den udstedende eller påtegnende stat, hvis den mener, at det forsikringsselskab eller den sikkerhedsstiller, som nævnes i forsikringscertifikatet, ikke har økonomisk evne til at opfylde de forpligtelser, denne konvention indebærer.

10. Ethvert erstatningskrav, som i overensstemmelse med denne artikel dækkes af en forsikring eller anden økonomisk sikkerhed, kan rejses direkte over for forsikringsselskabet eller sikkerhedsstilleren. I så fald gælder beløbet i stk. 1 som forsikringsselskabets eller sikkerhedsstillerens erstatningsgrænse, også selv om transportøren eller undertransportøren ikke er underlagt nogen erstatningsgrænse. Den sagsøgte kan endvidere rejse de indsigelser (bortset fra konkurs eller likvidation), som den i stk. 1 omtalte transportør ville have kunnet rejse i henhold til denne konvention. Desuden kan den sagsøgte rejse den indsigelse, at skaden skyldes en forsætlig fejl fra den forsikredes side, men kan ikke rejse andre indsigelser, som ville have kunnet være benyttet ved søgsmål fra den forsikredes side. Den sagsøgte har under alle omstændigheder ret til at forlange, at både transportøren og undertransportøren inddrages i søgsmålet.

▼B

11. Beløb, som skyldes forsikring eller dertil svarende finansiel sikkerhed i overensstemmelse med stk. 1, må kun benyttes til opfyldelse af krav, som rejses i henhold til denne konvention, og udbetaling af sådanne beløb ophæver enhver erstatningspligt i henhold til denne konvention i det udbetalte beløbs omfang.

12. En kontraherende stat må ikke tillade skibe, der fører deres flag, og som omfattes af denne artikel, at sejle på noget tidspunkt, medmindre de har fået udstedt et certifikat i henhold til stk. 2 eller 15.

13. Under hensyntagen til denne artikels bestemmelser sikrer hver kontraherende stat efter sin nationale lovgivning, at alle skibe, der har tilladelse til at transportere over 12 passagerer, og som anløber eller forlader en havn på dens territorium, hvor denne konvention finder anvendelse, uanset hvor skibene er registreret, er omfattet af en forsikring eller anden økonomisk sikkerhed af det i stk. 1 angivne omfang.

14. Uanset stk. 5 kan en kontraherende stat meddele generalsekretæren, at skibene, for så vidt angår stk. 13, ikke behøver at have det i stk. 2 forlangte certifikat om bord eller at forelægge det, når de anløber eller forlader havne på dens territorium, hvis den kontraherende stat, som har udstedt certifikatet, har meddelt generalsekretæren, at den fører elektroniske registre, som er tilgængelige for alle kontraherende stater og viser, at certifikatet forefindes, og at de kontraherende stater er i stand til at opfylde deres forpligtelser i henhold til stk. 13.

15. Hvis et skib, som ejes af en kontraherende stat, ikke er dækket af forsikring eller anden økonomisk sikkerhed, er dette skib heller ikke omfattet af denne artikels bestemmelser derom, men skibet skal medføre et certifikat, som er udstedt af den kompetente myndighed i skibsregistreringsstaten, og som angiver, at skibet ejes af denne stat, og at erstatningsansvaret er dækket inden for det beløb, der er fastsat i stk. 1. Dette certifikat skal så nøje som muligt følge den model, der foreskrives i stk. 2.«.

Artikel 6

Konventionens artikel 7 affattes således:

»Artikel 7

Erstatningsgrænse ved død eller tilskadekomst

1. Transportørens erstatningspligt ved en passagers død eller tilskadekomst, jf. artikel 3, kan under ingen omstændigheder overstige 400 000 regningsenheder pr. passager pr. skadetilfælde. Hvis domstolen, i overensstemmelse med loven på det sted, hvor søgsmål anlægges, tilkender erstatning i form af løbende udbetalinger, kan disse udbetalingers kapitalværdi ikke overstige den nævnte grænse.

▼B

2. De kontraherende stater kan ved særlige bestemmelser i den nationale lovgivning regulere erstatningsgrænsen i stk. 1, forudsat at den eventuelle nationale erstatningsgrænse ikke bliver lavere end fastsat i stk. 1. Kontraherende stater, der benytter denne mulighed, underretter generalsekretæren om den vedtagne erstatningsgrænse eller om, at der ingen findes.«.

Artikel 7

Konventionens artikel 8 affattes således:

»Artikel 8

Erstatningsgrænse ved bortkomst eller beskadigelse af bagage og køretøjer

1. Transportørens erstatningsansvar ved bortkomst eller beskadigelse af håndbagage kan under ingen omstændigheder overstige 2 250 regningsenheder pr. passager pr. transport.

2. Transportørens erstatningsansvar ved bortkomst eller beskadigelse af køretøjer, herunder al bagage, som medbringes i eller på køretøjet, kan under ingen omstændigheder overstige 12 700 regningsenheder pr. køretøj pr. transport.

3. Transportørens erstatningsansvar ved bortkomst eller beskadigelse af anden bagage end den i stk. 1 og 2 nævnte, kan under ingen omstændigheder overstige 3 375 regningsenheder pr. passager pr. transport.

4. Transportøren og passageren kan aftale, at der for transportørens erstatningsansvar er fastsat en selvrisiko på højst 330 regningsenheder ved beskadigelse af et køretøj og højst 149 regningsenheder pr. passager ved beskadigelse eller bortkomst af anden bagage, og at dette beløb skal fratrækkes tabet eller skaden.«.

Artikel 8

Konventionens artikel 9 affattes således:

»Artikel 9

Regningsenhed og omregning

1. Den regningsenhed, som benyttes i denne konvention, er den af Den Internationale Valutafond definerede særlige trækningsrettighed. De beløb, der angives i artikel 3, stk. 1, artikel 4a, stk. 1, artikel 7, stk. 1, og artikel 8, omregnes til national valuta i den stat, hvor søgsmål finder sted, efter denne valutas værdi i forhold til de særlige trækningsrettigheder på domsafsigelsestidspunktet eller på et andet tidspunkt, som aftales af parterne. Hvis en kontraherende stat er medlem af Den Internationale Valutafond, beregnes dens nationale valutas værdi i særlige trækningsrettigheder efter den værdiansættelsesmetode, som Den Internationale Valutafond på det pågældende tidspunkt benytter i forbindelse med sine forretninger og transaktioner. Hvis en kontraherende stat ikke er medlem af Den Internationale Valutafond, beregnes dens nationale valutas værdi i særlige trækningsrettigheder efter en metode, som fastsættes af den selv.

▼B

2. Stater, der ikke er medlemmer af Den Internationale Valutafond, og hvis lovgivning ikke tillader anvendelse af stk. 1, kan dog på tidspunktet for ratificering, accept, godkendelse eller tiltrædelse af denne konvention eller på et hvilket som helst senere tidspunkt erklære, at den særlige trækningsrettighed i stk. 1 er lig med 15 guldfrancs. En guldfranc svarer i dette stykke til 65,5 mg guld af finholdighed 900. Guldfrancs omregnes til national valuta efter den pågældende stats lovgivning.

3. Beregningen i sidste punktum i stk. 1 og omregningsmetoden i stk. 2 foretages på en sådan måde, at beløbene i artikel 3, stk. 1, artikel 4a, stk. 1, artikel 7, stk. 1, og artikel 8 så vidt muligt får den samme realværdi i de kontraherende staters nationale valuta, som de ville have fået ved anvendelse af de tre første punktummer i stk. 1. De kontraherende stater giver alt efter tilfældet generalsekretæren besked om, hvordan beregningen i henhold til stk. 1 foretages, eller om resultatet af omregningen i stk. 2, når de deponerer ratificerings-, accepterings-, godkendelses- eller tiltrædelsesinstrumentet til denne konvention, eller hvis der sker ændringer heraf.«.

Artikel 9

Konventionens artikel 16, stk. 3, affattes således:

»3. Suspension eller afbrydelse af forældelsesfrister sker efter loven på det sted, hvor søgsmål anlægges, dog kan der under ingen omstændigheder anlægges søgsmål på grundlag af denne konvention efter udløbet af en af følgende frister:

a) et tidsrum på fem år fra det tidspunkt, hvor passageren gik fra borde, eller fra det tidspunkt, hvor dette skulle være sket, afhængigt af, hvilket af disse tidspunkter der er senest, eller, hvis denne frist ligger tidligere

b) et tidsrum på tre år fra det tidspunkt, hvor den skadelidte havde kendskab til den forvoldte tilskadekomst, det forvoldte tab eller den forvoldte skade eller med rimelighed burde have haft det.«.

Artikel 10

[ikke gengivet]

Artikel 11

[ikke gengivet]

▼B

Artikel 12

Konventionens artikel 18 affattes således:

»*Artikel 18*

Ugyldige kontraktbestemmelser

Kontraktbestemmelser, som er indgået før den hændelse, der har forvoldt en passagers død eller tilskadekomst eller bortkomst eller beskadigelse af dennes bagage, og som har til formål at fritage personer, der er erstatningspligtige i henhold til denne konvention, for deres erstatningsansvar over for passageren eller fastsætte en lavere erstatningsgrænse end den, som, bortset fra artikel 8, stk. 4, foreskrives i konventionen, samt bestemmelser, der har til formål at flytte bevisbyrden fra transportøren eller undertransportøren eller indebærer en indskrænkning af mulighederne i artikel 17, stk. 1 eller 2, er ugyldige, men deres ugyldighed indebærer ikke, at transportkontrakten som sådan er ugyldig, hvis den i øvrigt overholder konventionens bestemmelser.«.

Artikel 13

Konventionens artikel 20 affattes således:

»*Artikel 20*

Atomskader

Denne konvention indebærer ikke erstatningspligt for skader, som forvoldes af atomulykker:

a) hvis den ansvarlige for et atomanlæg har erstatningsansvar i henhold til Pariskonventionen af 29. juli 1960 om ansvar over for tredjemand på den nukleare energis område, således som ændret ved tillægsprotokol af 28. januar 1964, eller Wienkonventionen af 21. maj 1963 om civilretligt ansvar for nuklear skade eller gældende ændringer eller protokoller til dem, eller

b) hvis den ansvarlige for et atomanlæg har erstatningsansvar i kraft af national lovgivning om erstatningsansvaret for sådanne skader, forudsat at denne lovgivning i enhver henseende er lige så fordelagtig for skadelidte som Pariskonventionen eller Wienkonventionen eller gældende ændringer eller protokoller til dem.«.

Artikel 14

Modelcertifikat

1. Modelcertifikatet i bilaget til denne protokol vedføjes konventionen som bilag.

▼B

2. Følgende indsættes i konventionen som artikel 1a:

»Artikel 1a

Bilag

Bilaget til denne konvention udgør en integrerende del af konventionen.«.

Artikel 15

Fortolkning og anvendelse

1. Konventionen og denne protokol læses og fortolkes samlet som en enkelt akt af protokollens kontraherende parter.

2. Konventionen gælder med de ved denne protokol foretagne ændringer kun for erstatningskrav, som skyldes hændelser, der indtræffer efter protokollens ikrafttrædelse for de enkelte staters vedkommende.

3. Artikel 1-22 i den ved denne protokol ændrede konvention udgør sammen med artikel 17-25 i denne protokol og bilaget hertil Athenkonventionen af 2002 om transport af passagerer og deres bagage til søs, og benævnes således.

Artikel 16

Følgende indsættes i konventionen som artikel 22a:

»Artikel 22a

Konventionens afsluttende bestemmelser

Denne konventions afsluttende bestemmelser udgøres af artikel 17-25 i protokollen af 2002 til Athenkonventionen om transport af passagerer og deres bagage til søs, 1974. Henvisninger til kontraherende stater skal i denne konvention forstås som henvisninger til denne protokols kontraherende stater«.

AFSLUTTENDE BESTEMMELSER

Artikel 17

Undertegnelse, ratificering, accept, godkendelse og tiltrædelse.

1. Denne protokol kan undertegnes i organisationens hovedsæde fra den 1. maj 2003 til den 30. april 2004 og står derefter åben for tiltrædelse.

2. Stater kan give tilsagn om at lade sig forpligte af denne protokol i form af:

a) undertegnelse uden forbehold med hensyn til ratificering, accept eller godkendelse eller

b) undertegnelse med forbehold af ratificering, accept eller godkendelse fulgt af ratificering, accept eller godkendelse eller

c) tiltrædelse.

3. Ratificering, accept, godkendelse eller tiltrædelse sker ved at deponere det dertil svarende instrument hos generalsekretæren.

▼B

4. Ratificerings-, accepterings-, godkendelses- eller tiltrædelsesinstrumenter, som deponeres, når en ændring til denne protokol er trådt i kraft for alle nuværende kontraherende staters vedkommende eller efter afslutning af samtlige foranstaltninger, som er nødvendige for ændringens ikrafttrædelse for disse kontraherende staters vedkommende, betragtes som gældende for denne protokol i den derved ændrede form.

5. En stat kan ikke give tilsagn om at lade sig forpligte af denne protokol medmindre den, hvis den er kontraherende part, opsiger:

a) Athenkonventionen om transport af passagerer og deres bagage til søs, udfærdiget i Athen den 13. december 1974

b) protokollen til Athenkonventionen om transport af passagerer og deres bagage til søs, udfærdiget i London den 19. november 1976, og

c) protokollen af 1990 om ændring af Athenkonventionen om transport af passagerer og deres bagage til søs, udfærdiget i London den 29. marts 1990,

med virkning fra nærværende protokols ikrafttrædelsestidspunkt for den pågældende stats vedkommende i overensstemmelse med artikel 20.

Artikel 18

Stater med mere end et retssystem

1. Hvis en stat består af to eller flere territoriale enheder, hvor de forhold, som behandles i denne protokol, er underkastet forskellige retssystemer, kan den på undertegnelses-, ratificerings-, accepterings-, godkendelses- eller tiltrædelsestidspunktet afgive erklæring om, at denne protokol gælder for alle dens territoriale enheder eller kun for en eller flere af dem, og ændre denne erklæring ved på et hvilket som helst tidspunkt at afgive en ny.

2. En sådan erklæring sendes til generalsekretæren og skal udtrykkeligt nævne de territoriale enheder, protokollen gælder for.

3. For en kontraherende stat, der har afgivet en sådan erklæring:

a) skal der ved udtrykket skibsregisterstat og ved udtrykket udstedende eller påtegnende stat i forbindelse med et obligatorisk forsikringscertifikat forstås henholdsvis den territoriale enhed, hvori skibet er registreret, og den, som udsteder eller påtegner certifikatet

b) skal der ved udtrykkene national lovgivning, national erstatningsgrænse og national valuta forstås henholdsvis den lovgivning, den erstatningsgrænse og den valuta, som er gældende i den pågældende territoriale enhed, og

c) skal der ved udtrykket domstole og ved udtrykket domme, der skal anerkendes i de kontraherende stater, forstås henholdsvis domstole i den pågældende territoriale enhed og domme, som skal anerkendes i den.

▼B

Artikel 19

Regionale organisationer for økonomisk integration

1. En regional organisation for økonomisk integration, som består af selvstændige stater, der har givet den kompetence på nogle af de områder, som omfattes af denne protokol, kan undertegne, ratificere, acceptere, godkende eller tiltræde protokollen. En regional organisation for økonomisk integration, der er kontraherende part i denne protokol, har samme rettigheder og forpligtelser som en kontraherende stat i det omfang, den har kompetence på de områder, protokollen omfatter.

2. Når en regional organisation for økonomisk integration udøver sin stemmeret i anliggender, hvori den har kompetence, har den samme antal stemmer som den har medlemsstater, der er kontraherende parter i denne protokol og har overladt den kompetence i det pågældende anliggende. En regional organisation for økonomisk integration kan ikke udøve sin stemmeret, hvis dens medlemsstater udøver deres, og omvendt.

3. Når antallet af kontraherende stater er relevant i denne protokol, hvilket gælder med hensyn til artikel 20 og 23, men ikke er begrænset hertil, medregnes medlemsstaterne i den regionale organisation for økonomisk integration hvis de samtidig er kontraherende stater, men ikke organisationens selv.

4. På undertegnelses-, ratificerings-, accepterings-, godkendelses- eller tiltrædelsestidspunktet afgiver den regionale organisation for økonomisk integration en erklæring til generalsekretæren, hvori den præciserer, på hvilke af denne protokols områder, den har fået overdraget kompetence af de medlemsstater, som har undertegnet protokollen eller er kontraherende parter i den, samt eventuelle relevante begrænsninger for denne kompetence. Den regionale organisation for økonomisk integration underretter straks generalsekretæren om ændringer af kompetencefordelingen, herunder ny kompetenceoverdragelse i forhold til den erklæring, som afgives i henhold til dette stykke. Sådanne erklæringer stilles til rådighed af generalsekretæren i henhold til denne protokols artikel 24.

5. Kontraherende stater, som er medlemmer af en regional organisation for økonomisk integration, der er kontraherende part i denne protokol, antages at have kompetence på alle områder, som omfattes af denne protokol, hvis det ikke er blevet udtrykkelig angivet eller anmeldt i overensstemmelse med stk. 4, at denne kompetence er overdraget til organisationen.

Artikel 20

Ikrafttræden

1. Denne protokol træder i kraft 12 måneder efter det tidspunkt, hvor 10 stater enten har undertegnet den uden forbehold med hensyn til ratificering, accept eller godkendelse eller har deponeret ratificerings-, accepterings-, godkendelses- eller tiltrædelsesinstrumenterne hos generalsekretæren.

▼B

2. For stater, som ratificerer, accepterer, godkender eller tiltræder denne protokol efter det tidspunkt, hvor ikrafttrædelsesbetingelserne i stk. 1 er blevet opfyldt, træder protokollen i kraft tre måneder efter tidspunktet for disse staters deponering af de relevante instrumenter, men dog ikke før protokollen er trådt i kraft i overensstemmelse med stk. 1.

Artikel 21

Opsigelse

1. Enhver kontraherende stat kan opsige denne protokol på et hvilket som helst tidspunkt efter dens ikrafttrædelse for den pågældende stats vedkommende.

2. Opsigelsen sker ved at deponere et opsigelsesinstrument hos generalsekretæren.

3. Opsigelsen træder i kraft 12 måneder efter opsigelsesinstrumentets deponering hos generalsekretæren eller efter et længere tidsrum, som er angivet i det.

4. En kontraherende stats opsigelse af konventionen i overensstemmelse med dens artikel 25, kan ikke af de kontraherende stater i denne protokol opfattes som en opsigelse af den ved protokollen ændrede konvention.

Artikel 22

Revision og ændring

1. Organisationen kan indkalde til konference for at revidere eller ændre denne protokol.

2. Organisationen indkalder de stater, som er kontraherende parter i denne protokol, til en konference om ændring eller revision af protokollen efter anmodning fra mindst en tredjedel af de kontraherende stater.

Artikel 23

Ændring af erstatningsgrænserne

1. Med forbehold af artikel 22 gælder den særlige procedure i denne artikel kun for ændring af erstatningsgrænserne i artikel 3, stk. 1, artikel 4a, stk. 1, artikel 7, stk. 1, og artikel 8 i den ved denne protokol ændrede konvention.

2. Efter anmodning fra mindst halvdelen, men under ingen omstændigheder færre end seks af de kontraherende stater i denne protokol, rundsender generalsekretæren forslag om ændring af erstatningsgrænserne, herunder også selvrisikoen, i artikel 3, stk. 1, artikel 4a, stk. 1, artikel 7, stk. 1, og artikel 8 i den ved denne protokol ændrede konvention til alle organisationens medlemmer og til samtlige kontraherende stater.

3. Ændringsforslag, der rundsendes som beskrevet i det foregående, forelægges organisationens juridiske komité (i det følgende benævnt »den juridiske komité«) til behandling senest seks måneder efter rundsendelsestidspunktet.

▼B

4. Alle stater, som er kontraherende parter i den ved denne protokol ændrede konvention, kan, uanset om de er medlemmer af organisationen eller ikke, deltage i den juridiske komités behandling og vedtagelse af ændringsforslag.

5. Ændringsforslagene vedtages med to tredjedeles flertal blandt de stater, som er kontraherende parter i den ved denne protokol ændrede konvention, og som er til stede og afgiver stemme i den i henhold til stk. 4 udvidede juridiske komité, forudsat at mindst halvdelen af de stater, der er kontraherende parter i den ved denne protokol ændrede konvention, er til stede på afstemningstidspunktet.

6. Når den juridiske komité behandler et forslag om ændring af erstatningsgrænserne, skal den tage hensyn til hændelsernes forekomst og ikke mindst til omfanget af de dermed forbundne skader, til ændringer af pengeværdien og til den foreslåede ændrings virkning på forsikringsomkostningerne.

7. a) Der kan ikke foretages ændringer af erstatningsgrænserne i henhold til denne artikel inden for fem år fra det tidspunkt, hvor denne protokol blev åbnet for undertegnelse, eller inden for fem år fra det tidspunkt, hvor en tidligere ændring i henhold til denne artikel trådte i kraft.

b) Ingen erstatningsgrænse kan forhøjes over et beløb, som svarer til den grænse, der er fastsat i den ved denne protokol ændrede konvention, forhøjet med 6 % om året beregnet kumulativt fra det tidspunkt, hvor denne protokol blev åbnet for undertegnelse.

c) Ingen erstatningsgrænse kan forhøjes over et beløb, som svarer til den grænse, der er fastsat i den ved denne protokol ændrede konvention, ganget med tre.

8. Ændringer, som vedtages i henhold til stk. 5, anmeldes af organisationen til alle kontraherende stater. En ændring anses for godkendt efter 18 måneders forløb fra anmeldelsestidspunktet, medmindre mindst en fjerdedel af de stater, der var kontraherende stater på ændringens vedtagelsestidspunkt, inden for dette tidsrum har meddelt generalsekretæren, at de ikke kan godkende ændringen, hvorefter den er forkastet og uden gyldighed.

9. Ændringer, som anses for godkendt i overensstemmelse med stk. 8, træder i kraft 18 måneder efter godkendelsen.

10. Ændringerne er bindende for samtlige kontraherende stater, medmindre disse opsiger protokollen i overensstemmelse med artikel 21, stk. 1 og 2, mindst seks måneder før ændringerne træder i kraft. Opsigelsen får virkning, når ændringerne træder i kraft.

11. En ændring, som er blevet vedtaget, men hvis 18 måneders godkendelsesperiode endnu ikke er udløbet, er bindende for en stat, der bliver kontraherende part i denne periode, hvis ændringen træder i kraft. En stat, der bliver kontraherende stat efter denne periodes udløb, er bundet af ændringen, hvis den er blevet godkendt i overensstemmelse med stk. 8. I de i dette stykke nævnte tilfælde bliver en ændring bindende for en stat, når ændringen træder i kraft, eller når denne protokol træder i kraft for den pågældende stats vedkommende, hvis dette sker senere.

▼B

Artikel 24

Depositar

1. Denne protokol og ændringer til den, som vedtages i henhold til artikel 23, deponeres hos generalsekretæren.

2. Generalsekretæren:

a) underretter alle stater, som har undertegnet eller tiltrådt denne protokol, om:

   i) enhver ny undertegnelse eller deponering af ratificerings-, accepterings-, godkendelses- eller tiltrædelsesinstrumenter og tidspunktet for dem

   ii) enhver erklæring og meddelelse i henhold til artikel 9, stk. 2 og 3, artikel 18, stk. 1, og artikel 19, stk. 4, i den ved denne protokol ændrede konvention

   iii) denne protokols ikrafttrædelsestidspunkt

   iv) ethvert forslag om ændring af erstatningsgrænserne, som fremsættes i overensstemmelse med artikel 23, stk. 2, i denne protokol

   v) enhver ændring, som vedtages i overensstemmelse med artikel 23, stk. 5, i denne protokol

   vi) enhver ændring, som anses for godkendt i overensstemmelse med artikel 23, stk. 8, i denne protokol, samt tidspunktet for dens ikrafttrædelse i overensstemmelse med samme artikels stk. 9 og 10

   vii) deponering af opsigelsesinstrumenter til denne protokol samt deponeringstidspunktet og opsigelsens ikrafttrædelsestidspunkt

   viii) enhver meddelelse, som kræves i henhold til denne protokols artikler

b) sender en bekræftet genpart af denne protokol til alle stater, som har undertegnet eller tiltrådt den.

3. Så snart denne protokol træder i kraft, sender generalsekretæren De Forenede Nationers sekretariat dens tekst til registrering og offentliggørelse i overensstemmelse med artikel 102 i De Forenede Nationers charter.

Artikel 25

Sprog

Denne protokol er udfærdiget i et eksemplar på arabisk, engelsk, fransk, kinesisk, russisk og spansk, idet hver af disse tekster har samme gyldighed.

▼B

BILAG TIL ATHENPROTOKOLLEN

CERTIFIKAT FOR FORSIKRING ELLER ANDEN ØKONOMISK SIKKERHED FOR ERSTATNINGSANSVAR VED PASSAGERERS DØD OG TILSKADEKOMST

Udstedt i overensstemmelse med artikel 4a i Athenkonventionen af 2002 om transport af passagerer og deres bagage til søs

Skibets navn	Kendingsnummer eller -bogstaver	Skibets IMO-identifikationsnummer	Registreringshavn	Navn og fuldstændig adresse på hjemsted for den transportør, der faktisk udfører transporten

Det attesteres herved, at der for ovennævnte skib foreligger en gyldig forsikringspolice eller anden økonomisk sikkerhed, som opfylder kravene i artikel 4a i Athenkonventionen af 2002 om transport af passagerer og deres bagage til søs.

Sikkerhedens art .....

Sikkerhedens gyldighedsperiode .....

Navn og adresse på forsikringsselskabet (-selskaberne) og/eller sikkerhedsstilleren (-stillerne)

Navn .....

Adresse .....

Dette certifikat er gyldigt til .....

Udstedt eller påtegnet af regeringen i .....
(statens officielle betegnelse)

ELLER

Følgende tekst anvendes, hvis en kontraherende stat benytter sig af artikel 4a, stk. 3:

Dette certifikat er udstedt efter bemyndigelse af regeringen i

..... (statens officielle betegnelse) af .....
(institutionens eller organisationens navn)

..... den .....
(sted) (dato)

.....
(Den udstedende eller påtegnende tjenestemands underskrift og stillingsbetegnelse)

Forklarende noter

1. Statens officielle betegnelse kan efter ønske indeholde en henvisning til den kompetente offentlige myndighed i det land, hvor certifikatet er udstedt.

2. Hvis den samlede sikkerhed stilles af mere end en kilde, angives beløbet fra hver enkelt.

3. Hvis sikkerheden stilles under flere forskellige former, angives disse.

4. Punktet »sikkerhedens gyldighedsperiode« skal angive det tidspunkt, hvor sikkerheden får gyldighed.

5. I punktet »adresse« på forsikringsselskabet (-selskaberne) og/eller sikkerhedsstilleren (-stillerne) angives forsikringsselskabets (-selskabernes) og/eller sikkerhedsstillerens (-stillernes) hjemstedsadresse. Hvis det er relevant, angives adressen på det sted, hvor forsikringen er tegnet eller sikkerheden stillet.