



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 23.11.2005
KOM(2005) 592 endelig

2005/0241 (COD)

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

**om transportørers erstatningsansvar ved ulykker under passagertransport ad søvejen
og indre vandveje**

(forelagt af Kommissionen)

{SEK(2005) 1516}

BEGRUNDELSE

1) BAGGRUNDEN FOR FORSLAGET

- **Begrundelse og målsætning for forslaget**

Efter hvidbogen om transportpolitikken i 2001 (KOM(2001) 370) præsenterede Kommissionen i 2002 en "Meddelelse om bedre sikkerhed for passagerskibe i Fællesskabet" (KOM(2002) 158), som gjorde rede for dens syn på en række vigtige forhold, der kan indgå i en brugbar ordning for erstatningsansvar over for søfartspassagerer, som indføres i EU i den nærmeste fremtid. Disse vigtige forhold omfatter bl.a.:

- Objektivt erstatningsansvar op til en tilstrækkelig høj grænse og udvidet erstatningsansvar i tilfælde af fejl eller forsømmelser. Objektivt erstatningsansvar har til formål at forbedre den skadelidtes stilling, idet ansvaret ikke er betinget af en fejl eller forsømmelse fra transportørens side.
- Obligatorisk forsikring. Erstatningsansvarsordningen skal være forbundet med strenge forsikringskrav for at være effektiv.
- Direkte krav. Skadelidtes mulighed for at gøre deres krav gældende direkte over for forsikringsgesellschaft er vigtig i forbindelse med skibstransport, da transportøren sommetider kan være svær at spore og/eller måske er ude af stand til fuldt ud at opfylde sine økonomiske forpligtelser.
- Indenlandsk transport. EU-ordningen for erstatningsansvar bør dække al transport i Fællesskabet, herunder også indenlandsk transport i de enkelte medlemsstater.

Meddelelsen af 2002 faldt sammen med Den Internationale Søfartsorganisations (IMO's) revision af de internationale regler for erstatningsansvar i forbindelse med international søtransport af passagerer, nemlig Athen-konventionen om søtransport af passagerer og deres bagage af 1974.

Kommissionen forklarede i sin meddelelse, at de første tre af de ovennævnte forhold var utilstrækkeligt reguleret i Athen-konventionen. Det blev dog også påpeget, at hvis den reviderede internationale ordning var tilfredsstillende for så vidt angår disse vigtige forhold, så ville det være at foretrække at gennemføre EU-ordningen inden for disse internationale rammer.

Protokollen af 2002 til Athen-konventionen af 1974 om søtransport af passagerer og deres bagage blev vedtaget den 1. november 2002. Kommissionen mener, at protokollen opfylder kravene vedrørende de tre første af de nævnte forhold, der er beskrevet i meddelelsen af 2002.

Athen-protokollens artikel 10 og 11 indeholder bestemmelser om myndighed til afsigelse af domme i henhold til protokollen og om anerkendelse og fuldbyrdelse af dem. På disse områder har Fællesskabet fået enekompetence med vedtagelsen af forordning (EF) nr. 44/2001 af 22. december 2000 om retternes kompetence og om anerkendelse og fuldbyrdelse af retsafgørelser på det civil- og handelsretlige område.

Forordningen er bindende for alle EU's medlemsstater undtagen Danmark. Protokollens artikel 10 og 11 påvirker bestemmelserne i forordning (EF) nr. 44/2001. Medlemsstaterne kan derfor ikke uden om Fællesskabets institutioner påtage sig forpligtelser, som omfattes af disse artikler, overfor tredjelande.

Derfor forelagde Kommissionen den 24. juni 2003 et forslag til Rådets afgørelse om Det Europæiske Fællesskabs indgåelse af protokollen af 2002 til Athen-konventionen af 1974 om søtransport af passagerer og deres bagage (KOM(2003) 375). Hermed foreslår Kommissionen, at Fællesskabet snarest muligt bliver kontraherende part i Athen-protokollen, og at medlemsstaterne bliver det inden slutningen af 2005. Kommissionen beklager, at der ikke er sket fremskridt med dette forslag i Rådet siden december 2003.

For at opnå en ensartet, fyldestgørende ordning for erstatningsansvar over for passagerer i Fællesskabet må Fællesskabet i den nærmeste fremtid indgå Athen-protokollen ved hjælp af en forordning, som indlemmer Athen-protokollens bestemmelser i fællesskabsretten.

Kommissionen bekræftede herudover sin intention om at fremlægge dette forslag i sin meddelelse "Flere rettigheder til passagerer i EU" (KOM(2005) 46).

• **Generel baggrund**

Den historiske baggrund for Athen-konventionen af 1974 og dens efterfølgende protokoller findes i Kommissionens meddelelse af 2002 om øget sikkerhed på passagerskibe i Fællesskabet. I forbindelse med dette forslag betegnes "Protokollen af 2002 til Athen-konventionen af 1974 om søtransport af passagerer og deres bagage" som "Athen-konventionen af 2002".

Athen-konventionen af 2002 har følgende hovedtræk:

– Anvendelsesområde

Athen-konventionen af 2002 gælder for alle søgående fartøjer med undtagelse af luftpudefartøjer.

Denne konvention gælder for "al international transport, hvis

- (a) skibet er registreret i en af de stater, som er kontraherende parter i denne konvention, eller fører dens flag, eller
- (b) transportkontrakten er indgået i en af de stater, som er kontraherende parter i denne konvention, eller
- (c) afgang- eller bestemmelsesstedet ifølge transportkontrakten ligger i en af de stater, som er kontraherende parter i denne konvention."

Det er dog kun skibe, som er godkendt til transport af mere end 12 passagerer, der skal være i besiddelse af et forsikringsbevis i henhold til denne konvention.

– Objektivt ansvar

Athen-konventionen af 1974 etablerede en ordning for erstatningsansvar baseret på fejl, hvor transportøren kan begrænse erstatningen pr. passager til 53 665 EUR (46 666 regningsenheder) i tilfælde af død eller tilskadekomst.

Athen-konventionen af 2002 skelner mellem to slags krav. Skade, som skyldes skibsfejl, og som passagerne har meget ringe indflydelse på (søulykker), er omfattet af objektivt ansvar, medens andre typer tilskadekomst om bord er omfattet af erstatningsansvar, hvis der er tale om fejl eller forsømmelser.

– Tilstrækkelige erstatningsgrænser

Athen-konventionen af 2002 opererer med to erstatningsgrænser: 287 500 EUR (250 000 særlige trækingsrettigheder) for objektivt ansvar og 460 000 EUR (400 000 særlige trækingsrettigheder) for erstatningsansvar på grund af fejl. Der er tale om en betydelig stigning i forhold til den tidligere gældende erstatningsgrænse på 53 665 EUR (46 666 særlige trækingsrettigheder) i Athen-konventionen af 1974 og 201 250 EUR (175 000 særlige trækingsrettigheder), der blev fastsat i den efterfølgende revision af Athen-konventionen (protokollen af 1990 til Athen-konventionen) og i protokollen af 1996 til konventionen om begrænsning af ansvaret for søretlige krav (LLMC).

– Udvidet erstatningsansvar i tilfælde af fejl eller forsømmelser

Athen-konventionen af 1974 etablerede en ordning for fejlbasert erstatningsansvar med en erstatningsgrænse på 53 665 EUR (46 666 særlige trækingsrettigheder). Transportørers ret til at begrænse erstatningen kunne ophæves i tilfælde af grov forsømmelse. Retten til at begrænse erstatningen fortabes i både Athen-konventionen af 1974 og LLMC kun, hvis transportører har handlet på en sådan måde "at skaden forsætligt er forvoldt ved handling eller undladelse fra deres side eller ved skødesløshed, vel vidende, at skaden kunne opstå". Det er klart, at der kun vil være ganske få hændelser med passagerskibe, som kan opfylde disse betingelser, og i praksis må erstatningsgrænserne siges at ligge fast på nuværende tidspunkt.

Athen-konventionen af 2002 opererer med to ordninger:

- For søulykker etableres der en ny ordning med to lag. Den første grænse går ved 287 500 EUR (250 000 særlige trækingsrettigheder) for den del, der er omfattet af objektivt ansvar, og derudover er der en højere grænse op til 460 000 EUR (400 000 særlige trækingsrettigheder) for transportøren, "medmindre han kan bevise, at den tabsforvoldende hændelse er sket uden fejl eller forsømmelighed fra hans side".
- For andre tilfælde end søulykker hæfter transportøren for op til 460 000 EUR (400 000 særlige trækingsrettigheder), "hvis den skadevoldende hændelse

skyldes fejl eller forsømmelighed fra transportørens side. Bevisbyrden for fejl eller forsømmelighed ligger hos skadelidte."

Artikel 13 i Athen-konventionen af 2002 tilføjer desuden: "Transportøren kan ikke påberåbe sig ret til erstatningsgrænserne (...), hvis det bevises, at skaden forsætligt er forvoldt ved handling eller undladelse fra dennes side eller ved skødesløshed, vel vidende, at skaden kunne opstå."

- Ordning for bortkommet eller beskadiget bagage

Athen-konventionen af 2002 opererer med to situationer:

"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."

"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."

Konventionen fastlægger en række erstatningsbeløb, f.eks. kan erstatningen for bortkommet eller beskadiget håndbagage ikke overstige 2 587 EUR (2 250 særlige trækingsrettigheder) pr. passager pr. transport.

- Obligatorisk forsikring

Athen-konventionen af 2002 indfører et nyt krav om, at transportører skal have tilstrækkelig forsikring. Manglen på et forsikringskrav for passagerskibe var helt ude af proportion med de risici, der er ved at transportere hundredvis eller tusindvis af passagerer på et skib. De fleste passagerskibe er ikke desto mindre finansielt sikret, som regel via gensidig forsikring (Protection & Indemnity (P&I) Clubs), men der var ingen grund til at afstå fra et formelt krav om, at der skal være en forsikring.

- Direkte krav (pro memoria).

- Procesret

Athen-konventionen af 2002 indeholder civile retsplejeregler, f.eks. en forældelsesfrist for søgsmål på to år. Den indeholder også regler vedrørende retternes kompetence og anerkendelse og fuldbyrdelse af domme.

Det bør bemærkes, at sådanne regler allerede er omfattet af Rådets forordning (EF) nr. 44/2001 af 22. december 2000 om retternes kompetence og om anerkendelse og fuldbyrdelse af retsafgørelser på det civil- og handelsretlige område. Forhandlinger om Athen-konventionen muliggjorde den fortsatte anvendelse af forordningen medlemsstaterne imellem (konventionens artikel 17a, stk. 3), men kun for så vidt angår anerkendelse og fuldbyrdelse af domme. Konventionens regler for retternes kompetence går således forud for de tilsvarende regler i forordningen.

- **Gældende bestemmelser på det område, som vedrører forslaget**

Der findes endnu ingen bestemmelser på det område, som forslaget dækker.

- **Overensstemmelse med andre EU-politikker og -mål**

Dette forslag indgår i en EU-strategi, som sigter mod at håndtere de risici, som borgerne står over for i dagligdagen. Indførelsen af ensartede regler for erstatningsansvar i hele EU bidrager desuden til at skabe et harmoniseret og erhvervsvenligt miljø for passagertransportører. De nævnte hensyn er blandt de strategiske mål, der fremhæves i Kommissionens meddelelse af 26. januar "Strategiske mål 2005–2009 - Europa 2010: Et partnerskab for fornyelse i EU - Velstand, solidaritet og sikkerhed" (KOM(2005) 12).

2) HØRING AF INTERESSEREDE PARTER OG VURDERING AF VIRKNINGERNE

- **Høring af de berørte parter**

Høringsmetoder, hovedmålgrupper og respondenternes overordnede profil

Kommissionen konsulterede medlemsstaterne og interesseparterne om de vigtigste træk ved forslaget i to omgange i maj 2004 og februar 2005. Dette foregik som led i høringsprocessen om hele den tredje pakke om søfartssikkerhed.

Kort gennemgang af input og af, hvordan disse er blevet indarbejdet

Kommissionens initiativ med sigte på at indlemme Athen-konventionen i fællesskabsretten blev hilst velkomment af alle bidragydere.

Redernes repræsentanter udtrykte dog bekymring over, at anvendelsesområdet ville blive udvidet til at omfatte indenlandsk passagerskibstrafik og passagerskibstrafik ad indre vandveje. Kommissionen har fuldt ud taget hensyn til disse indvendinger i sin vurdering af virkningerne. Kommissionen konkluderede dog, at udvidelsen er velbegrundet på grund af forskellene i de nuværende erstatningsordninger for passagerer, som det fremgår af vurderingen. Udvidelsen er også velbegrundet, fordi den forsikringsordning, der er fastsat i Athen-konventionen, ikke gælder for små skibe, som ikke er godkendt til transport af mere end 12 passagerer. For disse skibe gælder den nationale lovgivning fortsat.

Der blev givet udtryk for andre bekymringer i bidrag fra erhvervslivet (redere og P&I clubs) i forbindelse med gennemførelsen af Athen-konventionen af 2002 og navnlig dens artikel 3, stk. 1, om erstatningsansvar for ulykker forårsaget af terrorisme.

Kommissionen har noteret sig, at disse bekymringer allerede behandles på verdensplan i IMO, og at der derfor ikke bør søges regionale løsninger på disse spørgsmål i øjeblikket. Det forlyder, at der vil blive fundet en løsning i foråret 2006 på det næste møde i IMO's juridiske udvalg. Den indebærer, at stater, som tiltræder konventionen, fremsætter en erklæring med et forbehold.

- **Ekspertbistand**

Der har ikke været behov for ekstern ekspertise.

- **Vurdering af virkningerne**

Løsningsmodel 1: Alene gennemførelse af Athen-konventionen. Dette sker ved, at Rådet vedtager Kommissionens forslag af juni 2003 om Fællesskabets og medlemsstaternes tiltrædelse til Athen-konventionen. Denne løsning vil kun gælde for international transport.

Løsningsmodel 2: Overtagelse af konventionen uden tilpasninger. Den vigtigste fordel ved denne proces er, at det sikres, at konventionen fortolkes på en ensartet måde af EF-Domstolen. Virkningerne er næsten de samme som for løsningsmodel 1.

Løsningsmodel 3: Overtagelse af konventionen med tilpasninger som f.eks. udvidelse af anvendelsesområdet, så indenlandsk passagerskibstrafik og passagerskibstrafik ad indre vandveje. Vælges denne løsningsmodel, drager alle passagerer fordel af konventionens nye ordning, og alle transportører vil være omfattet af samme ordning for erstatningsansvar i hele EU.

Kommissionen foretog en vurdering af virkninger som anført i arbejdsprogrammet; rapporten kan læses på SEK(2005) 1516.

3) FORSLAGETS RETLIGE ASPEKTER

- **Resumé af forslaget**

Forslaget tager sigte på at indlemme Athen-konventionen i fællesskabsretten, men indfører følgende tilpasninger dertil:

- udvidelse af anvendelsesområdet til at omfatte indenlandsk passagerskibstrafik
- udvidelse af anvendelsesområdet til at omfatte passagerskibstrafik ad indre vandveje
- afskaffelse af medlemsstaternes mulighed under Athen-konventionen af 2002 for at fastsætte højere erstatningsgrænser end dem, der er fastlagt i konventionen
- kompensation, som højst er lig med nyanskaffelsesværdien for udstyret, ved bortkomst eller beskadigelse af mobilitetshjælpemidler/medicinske hjælpemidler, som tilhører bevægelseshæmmede passagerer
- forskudsbetaling som det findes i luftfarts- og jernbanesektoren
- oplysninger, som skal gives før rejsen.

- **Retsgrundlag**

EF-traktatens artikel 71, stk. 1, og artikel 80, stk. 2.

- **Subsidiaritetsprincippet**

Subsidiaritetsprincippet finder anvendelse, for så vidt som forslaget ikke hører ind under Fællesskabets enekompetence.

Målene med forslaget kan ikke opfyldes på tilfredsstillende vis af medlemsstaterne, hvilket skyldes følgende:

Både fra erhvervets og passagerernes side foretages der næppe den store skelnen mellem indenlandsk trafik og trafik inden for Fællesskabet. Det er i alles interesse at have en ensartet og utvetydig ordning for transport af passagerer i Fællesskabet.

Der er en risiko for, at forskellige nationale standarder kunne skabe uretfærdige konkurrenceforhold mellem nationale transportører og medføre, at borgerne i de forskellige medlemsstater ikke behandles ens, når de rejser inden for Fællesskabet.

En indsats på EU-plan vil af nedenstående grunde være et mere effektivt redskab til at nå målene med forslaget:

En fællesskabsforanstaltning på dette område garanterer et ensartet sæt regler for erstatningsansvar for alle rejser, uanset om der er tale om international transport, transport inden for Fællesskabet eller indenlandsk transport.

Herudover sikrer det også en ensartet gennemførelse og fortolkning af Athen-konventionen medlemsstaterne imellem.

Beskyttelse af passagererne er et af målene for Fællesskabets transportpolitik. Spørgsmål vedrørende transportørens erstatningsansvar og passagerers rettigheder i tilfælde af ulykker bør behandles på EU-niveau af ovenstående grunde.

Forslaget er derfor i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet.

- **Proportionalitetsprincippet**

Forslaget er i overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, hvilket begrundes således:

De tilpasninger af konventionen, som foretages af forordningen, f.eks. oplysninger, som skal gives før rejsen, supplerer på en naturlig måde konventionens ordning.

Den største finansielle og administrative byrde pålægges de nationale myndigheder, som skal forvalte forsikringsbeviserne ikke blot for transportører, der driver international trafik (som følge af Athen-konventionen), men også for transportører, der driver indenlandske transporter og transporter ad indre vandveje.

- **Reguleringsmiddel/-form**

Foreslået retsakt: forordning.

Andre midler ville ikke være hensigtsmæssige af følgende årsager:

Kommissionen følger hermed den samme proces, som er anvendt for indarbejdelsen af internationale konventioner om luftfarts- og jernbaneselskabers erstatningsansvar.

4) **BUDGETMÆSSIGE KONSEKVENSER**

Forslaget har ingen virkning på Fællesskabets budget.

5) **YDERLIGERE OPLYSNINGER**

- **Bestemmelse om ny vurdering/revision/ophør**

Forslaget indeholder en bestemmelse om fornyet gennemgang.

Forslaget indeholder en bestemmelse om revision.

- **Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde**

Den foreslåede retsakt er af relevans for EØS og bør derfor omfatte hele EØS-området.

- **Nærmere redegørelse for forslagens artikler**

Artikel 1

Kommissionen foreslår denne nye fællesskabsretsakt for at sikre en fuldstændig, ensartet og samtidig anvendelse af bestemmelserne i Athen-konventionen af 2002 for alle passagerer på skibe, uanset om skibets sejlads foregår ad en international rute, inden for Fællesskabet eller inden for ét land, ad søvejen eller ad indre vandveje.

Artikel 2

Den foreslåede forordnings anvendelsesområde er mere omfattende end anvendelsesområdet for Athen-konventionen af 2002. Det omfatter både Athen-konventionens anvendelsesområde (så hele konventionen kan håndhæves fuldt ud i EU), og det udvides med a) søtransport inden for en medlemsstats grænser og b) søtransport på indre vandveje.

De tre krav, der er anført i artikel 2, og som også findes i Athen-konventionen, sikrer en bred anvendelse af forordningen og dækker de fleste EU-borgere, også på oversøiske rejser.

Artikel 3

Den foreslåede forordning er affattet på en måde, der sikrer præcis overensstemmelse med Athen-konventionen af 2002, idet der henvises til de relevante bestemmelser i konventionen. Denne metode blev også anvendt ved indlemmelsen af Montreal-konventionen i fællesskabsretten (forordning (EF) nr. 889/2002).

Artikel 4

Den foreslåede forordning sigter mod at skabe helt ens vilkår i EU, idet den afskaffer medlemsstaternes mulighed under Athen-konventionen af 2002 for at fastsætte højere erstatningsgrænser end dem, der er fastlagt i konventionen.

Bestemmelsen i stk. 2 hidrører direkte fra et af Europa-Parlamentets ændringsforslag til Kommissionens forslag til en forordning om jernbanepassagerers rettigheder og pligter.

Artikel 5

Det anses for hensigtsmæssigt at indføje en yderligere foranstaltning i EF-ordningen, som ikke findes i Athen-konventionen af 2002, nemlig forskudsbetaling, som også findes inden for luftfarts- og jernbanesektoren.

Artikel 6

Bestemmelsen om oplysningspligt er også en tilpasning af konventionen.

Artikel 7

Kommissionen aflægger beretning om forordningens anvendelse med henblik på at bedømme, om den anvendes effektivt, og om der er behov for tilpasninger.

Kommissionen bistås af Udvalget for Sikkerhed til Søs og Forebyggelse af Forurening fra Skibe (USS), der er nedsat ved forordning (EF) nr. 2099/2002 af 5. november 2002, og det vil bl.a. lette en ajourføring af forordningen, hvis der sker ændringer af Athen-konventionen på internationalt plan.

Artikel 8

Hvad forordningens ikrafttrædelse angår, foretrækker Kommissionen ubetinget det tidligste tidspunkt, som Fællesskabets lovgivningsproces og skibstransporterhvervets tilpasningsbehov giver mulighed for.

Men eftersom Fællesskabet og medlemsstaterne bliver kontraherende parter i Athen-konventionen af 2002, anser Kommissionen det for hensigtsmæssigt, at Athen-konventionen af 2002 og EF-forordningen træder i kraft samtidig.

Bilag

En kopi af Athen-konventionen af 2002 er knyttet til dette forslag udelukkende som reference. Som anført i artikel 1, er det muligt, at Athen-konventionen ændres på et senere tidspunkt. Alle ændringer overtages automatisk i fællesskabsretten, medmindre Kommissionen med bistand fra Udvalget for Sikkerhed til Søs og Forebyggelse af Forurening fra Skibe (USS) i henhold til artikel 7 beslutter at udelukke en ændring fra forordningens anvendelsesområde.

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

om transportørers erstatningsansvar ved ulykker under passagerskibstransport ad søvejen og indre vandveje

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR -

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 71, stk. 1, og artikel 80, stk. 2,

under henvisning til forslag fra Kommissionen¹,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg²,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget³,

efter proceduren i traktatens artikel 251⁴, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Inden for rammerne af den fælles transportpolitik må der træffes yderligere foranstaltninger for at garantere sikkerheden inden for transport ad søvejen og ad indre vandveje. Disse foranstaltninger omfatter også regler for erstatningsansvar over for tilskadekomne passagerer, da det er vigtigt at sikre et passende erstatningsniveau for passagerer i forbindelse med søulykker på havet og indre vandveje.
- (2) Protokollen af 2002 til Athen-konventionen af 1974 om søtransport af passagerer og deres bagage blev vedtaget den 1. november 2002 i Den Internationale Søfartsorganisations regi. [Fællesskabet har tiltrådt denne protokol⁵].
- (3) Athen-konventionen af 1974 om søtransport af passagerer og deres bagage som ændret ved protokollen af 2002 (herefter benævnt "Athen-konventionen af 2002") gælder kun for international transport. På det indre marked for søtransport skelnes der ikke længere mellem national og international transport, og det vil derfor være hensigtsmæssigt at operere med samme erstatningsansvar i både den internationale og den nationale søtransport i Det Europæiske Fællesskab. Athen-konventionen af 2002 bør derfor udvides til at omfatte indre vandveje.

¹ EUT C [...] af [...], s. [...].

² EUT C [...] af [...], s. [...].

³ EUT C [...] af [...], s. [...].

⁴ EUT C [...] af [...], s. [...].

⁵ Publikationsreference for Rådets afgørelse indsættes.

- (4) Det er hensigtsmæssigt at pålægge transportøren at udbetale et forskud i tilfælde af en passagers død eller tilskadekomst.
- (5) Passagererne bør før afrejsen modtage passende oplysninger om deres nye rettigheder.
- (6) Alle ændringer af konventionen indlemmes i fællesskabsretten, medmindre en ændring er udelukket herfra i henhold til proceduren i artikel 5, stk. 2, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 2099/2002 af 5. november 2002 om oprettelse af et udvalg for sikkerhed til søs og forebyggelse af forurening fra skibe (USS) og om ændring af forordningerne om sikkerhed til søs og om forebyggelse af forurening fra skibe⁶.
- (7) Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed (EMSA), som blev oprettet ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1406/2002 af 27. juni 2002⁷, bør bistå Kommissionen med udarbejdelsen af en rapport om, hvordan de nye regler fungerer, og med udformningen af ændringsforslag til Athen-konventionen af 2002.
- (8) Målene for den påtænkte handling, nemlig at etablere et fælles sæt regler for transportørers og passagerers rettigheder i tilfælde af en ulykke, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne og kan derfor på grund af behovet for at sikre identiske grænser for erstatningsansvar i alle medlemsstater bedre gennemføres på fællesskabsplan; Fællesskabet kan derfor træffe foranstaltninger i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet, jf. traktatens artikel 5. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går denne forordning ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå disse mål -

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

Artikel 1

Formål

Ved denne forordning fastsættes en fællesskabsordning for ensartet erstatningsansvar i forbindelse med befordring af passagerer ad søvejen og indre vandveje.

Med sigte herpå overtager forordningen de relevante bestemmelser i Athen-konventionen af 1974 om søtransport af passagerer og deres bagage som ændret ved protokollen af 2002 (herefter benævnt "Athen-konventionen af 2002") og udvider disse bestemmelsers anvendelsesområde til også at omfatte søtransport i de enkelte medlemsstater samt international og indenlandsk transport ad indre vandveje.

⁶ EFT L 324 af 29.11.2002, s. 1. Ændret ved Kommissionens forordning (EF) nr. 415/2004 (EUT L 68 af 6.3.2004, s. 10).

⁷ EFT L 208 af 5.8.2002, s. 1. Ændret ved Kommissionens forordning (EF) nr. 724/2004 (EUT L 129 af 29.4.2004, s. 1).

Artikel 2

Anvendelsesområde

Forordningen finder anvendelse på enhver international eller indenlandsk transport ad søvejen eller indre vandveje, hvis

- a) skibet fører en medlemsstats flag
- b) transportkontrakten er indgået i en medlemsstat, eller
- c) afgang- eller bestemmelsesstedet ifølge transportkontrakten ligger i en medlemsstat.

Artikel 3

Transportørens erstatningsansvar

Transportørers og undertransportørers erstatningsansvar i forbindelse med passagerer og disses bagage er underlagt alle de bestemmelser i Athen-konventionen af 2002, der er relevante for et sådant erstatningsansvar.

For begreberne "transportør" og "undertransportør" gælder de definitioner, der er fastsat i artikel 2 i Athen-konventionen af 2002.

Artikel 4

Erstatningsgrænser

Artikel 7, stk. 2, i Athen-konventionen af 2002 finder ikke anvendelse på passagerbefordring, som er omfattet af denne forordning, medmindre alle medlemsstater i forbindelse med en ændring af denne forordning bliver enige om, at det skal være tilfældet.

Ved bortkomst eller beskadigelse af bevægelseshjælpemidler eller medicinske hjælpemidler tilhørende en bevægelseshæmmet passager kan erstatningen være lig med, men ikke overskride nyanskaffelsesprisen på hjælpemidlerne.

Artikel 5

Fors kud

Hvis en passager bliver dræbt eller kommer til skade, skal transportøren udbetale et forskud til dækning af øjeblikkelige økonomiske behov inden 15 dage efter, at den erstatningsberettigede er blevet identificeret. Ved dødsfald kan dette forskud ikke være mindre end 21 000 EUR.

Artikel 6

Oplysningspligt

Transportøren, undertransportøren og/eller rejsearrangøren giver inden afrejsen passagererne oplysninger om deres rettigheder i henhold til denne forordning, herunder navnlig oplysninger om de erstatningsgrænser, der gælder i tilfælde af deres død eller tilskadekomst samt bortkomst eller beskadigelse af bagage, om deres ret til at rejse krav direkte over for forsikringselskabet eller sikkerhedsstilleren og om deres ret til et forskud.

Disse oplysninger stilles til rådighed i det mest hensigtsmæssige format.

Artikel 7

Rapport og ændringer af Athen-konventionen af 2002

Senest tre år efter denne forordnings ikrafttræden udarbejder Kommissionen en rapport om dens anvendelse, som bl.a. skal tage hensyn til den økonomiske udvikling og udviklingen i internationale fora.

Rapporten kan ledsages af et forslag til ændring af denne forordning eller et forslag til et indlæg fra Det Europæiske Fællesskab i de relevante internationale fora.

I forbindelse hermed bistås Kommissionen af Udvalget for Sikkerhed til Søs og Forebyggelse af Forurening fra Skibe (USS), der er nedsat ved artikel 3 i forordning (EF) nr. 2099/2002.

Ændringer af Athen-konventionen af 2002 kan udelukkes fra denne forordnings anvendelsesområde efter proceduren i artikel 5, stk. 2, i forordning (EF) nr. 2099/2002.

Artikel 8

Ikrafttrædelse

Denne forordning træder i kraft på [...] dagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Den anvendes fra [ikrafttrædelsesdatoen eller den dato, hvor Athen-konventionen træder i kraft for Fællesskabets vedkommende, hvis dette sker senere].

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den [...].

På Europa-Parlamentets vegne
Formand
[...]

På Rådets vegne
Formand
[...]

TILLÆG

ATHEN-KONVENTIONEN AF 2002 OM SØTRANSPORT AF PASSAGERER OG DERES BAGAGE

(Konsolideret tekst bestående af Athen-konventionen af 1974 om søtransport af passagerer og deres bagage og protokollen af 2002 til konventionen)

ARTIKEL 1 Definitioner

I denne konvention forstås ved:

- 1
 - a) "transportør": en person, som indgår en transportkontrakt, eller på hvis vegne dette sker, 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
 - c) "transportør, som faktisk udfører transporten eller en del af den": undertransportøren eller transportøren selv, hvis denne faktisk udfører transporten.
- 2 "transportkontrakt": en kontrakt om søtransport af en passager eller en passager og dennes bagage, som indgås af en transportør eller på dennes vegne
- 3 "skib": kun søgående fartøjer, dog ikke luftpudebåde
- 4 "passager": enhver, som befordres med skib
 - a) på grundlag af en transportkontrakt, eller
 - b) for, med transportørens samtykke, at ledsage et køretøj eller levende dyr, der omfattes af en godstransportkontrakt, som ikke berøres af denne konvention
- 5 "bagage": enhver genstand eller ethvert køretøj, som transporteres af transportøren på grundlag af en transportkontrakt, dog med undtagelse af:
 - a) genstande og køretøjer, der transporteres på grundlag af et certeparti, et konnossement eller en anden kontrakt, der fortrinsvis gælder godstransport, og
 - b) levende dyr
- 6 "håndbagage": bagage, som passageren har i sin kahyt eller på anden måde har i besiddelse, i forvaring eller til rådighed. Undtagen med henblik på denne artikels stk. 8 og artikel 8 omfatter håndbagage også bagage, som passageren har i eller på sit køretøj
- 7 "bortkomst eller beskadigelse af bagage": omfatter materielle tab, som skyldes, at bagagen ikke er blevet udleveret til passageren inden for en rimelig tid efter

ankomsten af det skib, der har eller skulle have transporteret bagagen, men omfatter dog ikke forsinkelser på grund af arbejdskonflikter

- 8 "transport": omfatter følgende tidsrum:
- a) for passageren og dennes håndbagage: det tidsrum, hvor passageren og/eller dennes håndbagage befinder sig om bord, hvor ombord- eller frabordestigning finder sted, og hvor passageren og dennes håndbagage transporteres til vands fra land til skibet eller omvendt, hvis denne transport er inkluderet i prisen, eller hvis det fartøj, der benyttes til dette formål, er stillet til passagerens rådighed af transportøren. For passagerens vedkommende omfatter transporten dog ikke det tidsrum, hvor denne opholder sig på en havnestation eller -terminal eller på kajen eller et andet havneanlæg
 - b) for håndbagage: også det tidsrum, hvor passageren opholder sig på en havnestation eller -terminal eller på kajen eller et andet havneanlæg, hvis bagagen er blevet overtaget af transportøren eller en af dennes ansatte eller agenter og ikke er blevet genudleveret til passageren
 - c) for anden bagage, som ikke er håndbagage: tidsrummet fra den overtages af transportøren eller en af dennes ansatte eller agenter i land eller om bord, indtil den genudleveres af transportøren eller en af dennes ansatte eller agenter
- 9 "international transport": enhver transport, hvis afgang- og bestemmelsessted ifølge transportkontrakten ligger i to forskellige stater, eller i den samme stat, hvis der ifølge transportkontrakten eller rejseruten er en mellemhavn eller anløbshavn i en anden stat
- 10 "organisationen": Den Internationale Søfartsorganisation
- 11 "generalsekretær": Den Internationale Søfartsorganisations generalsekretær.

ARTIKEL 1a **Bilag**

Bilaget til denne konvention udgør en integrerende del af den.

ARTIKEL 2 **Anvendelse**

- 1 Denne konvention gælder for al international transport, hvis
- a) skibet er registreret i en af de stater, som er kontraherende parter i denne konvention, eller fører dens flag, eller
 - b) transportkontrakten er indgået i en af de stater, som er kontraherende parter i denne konvention, eller
 - c) afgang- eller bestemmelsesstedet ifølge transportkontrakten ligger i en af de stater, som er kontraherende parter i denne konvention.

- 2 Uanset denne artikels stk. 1 finder denne konvention ikke anvendelse, hvis den pågældende transport ifølge en anden international konvention om andre former for transport af passagerer og deres bagage er omfattet af en ordning for erstatningsansvar efter denne konventions bestemmelser, forudsat disse bestemmelser finder obligatorisk anvendelse på søtransport.

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 i hvert enkelt tilfælde ikke overskrider 250 000 regningsenheder, medmindre transportøren kan bevise, at ulykken:

- a) hidrører fra krigshandlinger, krigslignende operationer, borgerkrig, oprør eller en naturbegivenhed af en usædvanlig, uundgåelig og uafværgelig karakter, eller
- b) udelukkende skyldes tredjemands 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 er sket 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, som skyldes transportørens ansatte, når de udfører deres arbejde
- c) forstås ved "skibsfejl": fejlfunktioner, svigt eller manglende overholdelse af gældende sikkerhedsregler, når det gælder skibsdele eller skibsstyr, 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

- d) omfatter "tab" ikke erstatning, som ydes med henblik på straf eller præventivt.
- 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 er til hindring for transportørens ret til regres over for tredjemand eller til at rejse påstand om egen skyld i henhold til konventionens artikel 6. Intet i denne artikel er til hindring 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 4

Undertransportør

- 1 Hvis udførelse af transporten eller en del af den overlades til en undertransportør, er transportøren stadig ansvarlig for den samlede transport i overensstemmelse med denne konventions bestemmelser. Dog har undertransportøren rettigheder og forpligtelser efter denne konventions bestemmelser i forbindelse med sin del af transporten.
- 2 Ved transport, som udføres af en undertransportør, er transportøren ansvarlig for undertransportørens og dennes ansattes og agents handlinger og undladelser i forbindelse med udførelsen af deres arbejde.
- 3 Særlige aftaler, hvorefter transportøren påtager sig forpligtelser, der ikke omfattes af denne konvention, eller giver afkald på rettigheder, som følger af denne konvention, berører kun undertransportøren, hvis denne udtrykkeligt har givet sit skriftlige samtykke.
- 4 Transportøren og undertransportøren hæfter solidarisk i det omfang, de begge er erstatningspligtige.
- 5 Intet i denne artikel er til hindring for transportørens og undertransportørens indbyrdes regresret.

ARTIKEL 4a

Obligatorisk forsikring

- 1 Ved passagertransport på et skib, som 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 dertil svarende finansiel sikkerhed, dvs. en bankgaranti eller lignende, som dækker erstatningsansvaret i tilfælde af passagerernes død eller tilskadekomst i overensstemmelse med denne konvention.

Grænsen for den obligatoriske forsikring eller dertil svarende finansielle sikkerhed må ikke være under 250 000 regningsenheder pr. passager i hvert enkelt tilfælde.

2 Et bevis for, at forsikringen eller den dertil svarende finansielle sikkerhed er gyldig i overensstemmelse med denne konvention, udstedes for hvert skib, når den kontraherende stats kompetente myndigheder har godtgjort, at kravene i stk. 1 er opfyldt. Hvis skibet er registreret i en kontraherende stat, udstedes eller påtegnes beviset af skibsregisterstatens kompetente myndighed; hvis skibet ikke er registreret i en kontraherende stat, kan beviset udstedes eller påtegnes af den kompetente myndighed i en hvilken som helst kontraherende stat. Beviset skal svare til modellen i bilaget til denne konvention og indeholde følgende oplysninger:

- a) skibets navn, kendingsnummer eller kendingsbogstaver og registreringshavn
- b) navnet på den transportør, som faktisk udfører transporten eller en del af den, og dennes hovedadresse
- c) IMO skibsidentifikationsnummeret
- d) sikkerhedens art og gyldighed
- e) forsikringsselskabets eller sikkerhedsstillerens navn og hovedadresse samt eventuelt adresse på den afdeling, hvor forsikringen tegnes, eller den finansielle sikkerhed stilles, og
- f) bevisets gyldighedsperiode, som ikke må overskride forsikringens eller den dertil svarende finansielle sikkerheds gyldighedsperiode.

3 a) En kontraherende stat kan give et af staten godkendt organ eller foretagende myndighed til at udstede beviset. Dette organ eller foretagende skal underrette den pågældende stat om hver enkelt bevisudstedelse. Den kontraherende stat står i alle tilfælde som garant for det udstedte bevis' 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 overdrages til et godkendt organ eller foretagende
- ii) tilbagekaldelse af denne myndighed, og
- iii) tidspunktet, hvor denne myndighedsoverdragelse eller tilbagekaldelse træder i kraft.

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

c) Organer eller foretagender, som bemyndiges til at udstede beviser i henhold til dette stykke, skal som minimum have myndighed til at inddrage disse beviser, hvis de betingelser, de er udstedt på, ikke opfyldes. Instituttet eller foretagendet

skal i alle tilfælde meddele en sådan inddragelse til den stat, på hvis vegne beviset er udstedt.

- 4 Beviset udstedes på den udstedende stats officielle sprog. Hvis dette sprog ikke er engelsk, fransk eller spansk, skal beviset indeholde en oversættelse til et af disse sprog, mens statens officielle sprog efter dens egen beslutning kan udelades.
- 5 Beviset 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 beviset er udstedt eller påtegnet.
- 6 En forsikring eller dertil svarende finansiel sikkerhed opfylder ikke denne artikels krav, hvis den kan ophøre af andre grunde end den i beviset 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 beviset inden for samme tidsrum er blevet overladt til disse myndigheder, eller et nyt bevis er blevet udstedt. Disse bestemmelser gælder også ændringer, som medfører, at forsikringen eller den dertil svarende finansielle sikkerhed ikke længere opfylder kravene i denne artikel.
- 7 Skibsregisterstaten fastsætter under hensyntagen til denne artikels bestemmelser betingelserne for bevisets udstedelse og gyldighed.
- 8 Intet i denne konvention er til hindring for, at en kontraherende stat inden for denne konventions rammer kan benytte oplysninger om forsikringsselskabets eller sikkerhedsstillers 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 bevisudstedende stat.
- 9 Beviser, som udstedes eller påtegnes af myndighederne i en kontraherende stat, accepteres inden for denne konventions rammer af de øvrige kontraherende stater der betragter dem som beviser med samme gyldighed, som hvis de selv havde udstedt eller påtegnet dem, 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 sikkerhedsstillers, som nævnes i forsikringsbeviset, 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 en dertil svarende finansiel sikkerhed, kan rejses direkte over for forsikringsselskabet eller sikkerhedsstillers. I så fald gælder beløbet i stk. 1 som forsikringsselskabets eller sikkerhedsstillers erstatningsgrænse, selv om transportøren eller undertransportøren ikke er underlagt til 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 bevidst fejl disponering 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.

- 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 De kontraherende stater tillader ikke skibe, som fører deres flag, og som omfattes af denne artikel, at sejle på noget tidspunkt, medmindre de har fået udstedt et bevis i henhold til stk. 2 eller 15.
- 13 Under hensyntagen til denne artikels bestemmelser sikrer de kontraherende stater efter deres nationale lovgivning, at alle skibe, som har tilladelse til at transportere over 12 passagerer og som anløber eller forlader en havn på deres territorium, hvor denne konvention finder anvendelse, uanset hvor skibene er registreret, omfattes af en forsikring eller en dertil svarende finansiel 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 bevis om bord eller at forelægge det, når de anløber eller forlader havne på dens territorium, hvis den kontraherende stat, som har udstedt beviset, har meddelt generalsekretæren, at den fører elektroniske registre, som er tilgængelige for alle kontraherende stater og viser, at beviset 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 dertil svarende finansiel sikkerhed, er dette skib heller ikke omfattet af denne artikels bestemmelser derom, men skibet skal medføre et bevis, 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 bevis skal så nøje som muligt følge den model, der foreskrives i stk. 2.

ARTIKEL 5 **Værdigenstande**

Transportøren er ikke erstatningspligtig ved bortkomst eller beskadigelse af penge, værdipapirer, guld, sølv, juveler, smykker, kunstgenstande eller andre værdigenstande, hvis ikke disse værdigenstande efter aftale er blevet deponeret hos transportøren med henblik på opbevaring, og transportøren er i så fald erstatningspligtig op til den i artikel 8, stk. 3, fastsatte grænse, medmindre en højere grænse aftales i overensstemmelse med artikel 10, stk. 1.

ARTIKEL 6 **Egen skyld**

Hvis transportøren beviser, at en passagers død eller tilskadekomst eller bortkomst eller beskadigelse af dennes bagage skyldes dennes egen fejl eller forsømmelighed, eller at dette er medvirkende årsag, kan den domstol, som behandler sagen, fritage transportøren helt eller delvis fra erstatningsansvar efter loven på det pågældende sted.

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 i hvert enkelt tilfælde. 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.
- 2 De kontraherende stater kan ved særlige bestemmelser i den nationale lovgivning regulere erstatningsgrænsen i stk. 1, forudsat 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 8

Erstatningsgrænse ved bortkomst eller beskadigelse af bagage og køretøjer

- 1 Transportørens erstatningsansvar ved bortkomst eller beskadigelse af håndbagage kan under ingen omstændigheder overskride 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 overskride 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 overskride 3 375 regningsenheder pr. passager pr. transport.
- 4 Transportøren og passageren kan aftale, at transportørens erstatningsansvar forudsætter 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 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.

- 2 Stater, som ikke er medlemmer af Den Internationale Valutafond, kan dog, hvis deres lovgivning tillader anvendelse af stk. 1, på tidspunktet for ratificering, accept, godkendelse eller tiltrædelse af denne konvention eller på et hvilket som helst senere tidspunkt erklære, at den særlige trækingsrettighed 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 sætning i stk. 1 og omregningsmetoden i stk. 2 benyttes 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 sætninger 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.

ARTIKEL 10

Supplerende bestemmelser om erstatningsgrænserne

- 1 Transportøren og passageren kan indgå udtrykkelig, skriftlig aftale om højere erstatningsgrænser end de i artikel 7 og 8 fastsatte.
- 2 Renter på skadeserstatninger og sagsomkostninger omfattes ikke af erstatningsgrænserne i artikel 7 og 8.

ARTIKEL 11

Indsigelsesret og erstatningsgrænser for transportørens ansatte

Hvis der anlægges søgsmål mod en af transportørens eller undertransportørens ansatte eller agenter på grund af skader, som omfattes af denne konvention, har denne ansatte eller agent, hvis han kan bevise, at han optrådte under udførelse af sit arbejde, ret til samme indsigelse og samme erstatningsgrænser, som transportøren eller undertransportøren kan gøre gældende i henhold til denne konvention.

ARTIKEL 12

Sammenlægning af krav

- 1 Når erstatningsgrænserne i artikel 7 og 8 finder anvendelse, gælder de det samlede beløb for alle erstatningskrav, der rejses på grundlag af en passagers død eller tilskadekomst eller bortkomst eller beskadigelse af hans bagage.
- 2 Hvis transporten udføres af en undertransportør, kan det samlede beløb fra transportøren og undertransportøren og fra deres ansatte og agenter, som har optrådt under udførelse af deres arbejde, ikke overskride det højeste beløb, der kunne pålægges enten transportøren eller undertransportøren i henhold til denne konvention, og ingen af dem er erstatningspligtige for et beløb, der ligger over den erstatningsgrænse, som gælder for dem.
- 3 Hvis en af transportørens eller undertransportørens ansatte eller agenter i overensstemmelse med denne konventions artikel 11 kan benytte sig af erstatningsgrænserne i artikel 7 og 8, må det samlede erstatningsbeløb fra

transportøren eller undertransportøren og den pågældende ansatte eller agent ikke overskride disse grænser.

ARTIKEL 13

Fortabelse af retten til erstatningsgrænse

- 1 Transportøren kan ikke påberåbe sig ret til erstatningsgrænserne i artikel 7 og 8 og artikel 10, stk. 1, hvis det bevises, at skaden forsætligt er forvoldt ved handling eller undladelse fra dennes side eller ved skødesløshed, vel vidende, at skaden kunne opstå.
- 2 Transportørens eller undertransportørens ansatte eller agenter har ikke ret til erstatningsgrænserne, hvis det bevises, at skaden forsætligt er forvoldt ved handling eller undladelse fra deres side eller ved skødesløshed, vel vidende, at skaden kunne opstå.

ARTIKEL 14

Grundlaget for erstatningskrav

Erstatningssøgsmål i forbindelse med en passagers død eller tilskadekomst eller bortkomst eller beskadigelse af bagage kan kun anlægges mod en transportør eller undertransportør i overensstemmelse med denne konvention.

ARTIKEL 15

Anmeldelse af bortkomst eller beskadigelse af bagage

- 1 Passageren indgiver skriftlig anmeldelse til transportøren eller dennes agent:
 - a) ved åbenbar beskadigelse af bagage:
 - i) for håndbagage: før eller på tidspunktet for sin frabordestigning
 - ii) for al anden bagage: før eller på tidspunktet for dets udlevering
 - b) ved beskadigelse af bagage, som ikke er åbenbar, eller ved bortkomst af bagage: senest 15 dage efter frabordestignings- eller udleveringstidspunktet eller fra det tidspunkt, hvor udleveringen skulle have fundet sted.
- 2 Hvis passageren ikke opfylder denne artikels bestemmelser, anses han for at have modtaget sin bagage i ubeskadiget stand, medmindre andet bevises.
- 3 Skriftlig anmeldelse behøver ikke at indgives, hvis bagagens tilstand på modtagelsestidspunktet har været genstand for fælles kontrol eller inspektion.

ARTIKEL 16

Søgsmålsfrist

- 1 Erstatningssøgsmål i forbindelse med en passagers død eller tilskadekomst eller bortkomst eller beskadigelse af bagage er forældede efter et tidsrum på to år.
- 2 Forældelsesfristen beregnes således:

- a) ved tilskadekomst: fra passagerens frabordestigningstidspunkt
 - b) ved død under transporten: fra det tidspunkt, hvor passageren skulle være gået fra borde, og ved tilskadekomst under transporten med døden til følge efter frabordestigningen: fra dødstidspunktet, forudsat dette tidsrum ikke overskrider tre år fra frabordestigningstidspunktet
 - c) ved bortkomst eller beskadigelse af bagage: fra frabordestigningstidspunktet eller fra det tidspunkt, hvor frabordestigning skulle have fundet sted, afhængigt af, hvilket af disse tidspunkter der er senest.
- 3 Udsættelse 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.
- 4 Uanset denne artikels stk. 1, 2 og 3 kan forældelsesfristen forlænges ved en erklæring fra transportøren eller efter aftale mellem parterne, når søgsmålet er anlagt. Erklæringen eller aftalen skal være skriftlig.

ARTIKEL 17

Kompetent jurisdiktion

- 1 Søgsmål efter denne konventions artikel 3 og 4 anlægges efter sagsøgerens valg ved en af de i det følgende angivne domstole, forudsat denne domstol ligger i en stat, som er kontraherende part i denne konvention, og under hensyntagen til de enkelte kontraherende parters lovgivning om rette værneting i de stater, hvor der er flere muligheder:
- a) domstolen i den stat, hvor sagsøgte har permanent hjemsted eller hovedadresse, eller
 - b) domstolen i afrejse- eller ankomststaten, ifølge transportkontrakten, eller
 - c) domstolen i den stat, hvor sagsøgeren har bopæl eller permanent opholdssted, hvis den sagsøgte har en adresse i denne stat og er underkastet dens jurisdiktion, eller
 - d) domstolen i den stat, hvor transportkontrakten er blevet indgået, hvis den sagsøgte har en adresse i denne stat og er underkastet dens jurisdiktion.
- 2 Søgsmål efter konventions artikel 4a anlægges efter sagsøgerens valg ved en af de domstole, hvor det ifølge stk. 1 er muligt at anlægge søgsmål mod transportøren eller undertransportøren.

- 3 Når en skadevoldende hændelse er indtruffet, kan parterne aftale, om erstatningskravet skal forelægges en domstol eller afgøres ved voldgift.

ARTIKEL 17a

Anerkendelse og fuldbyrdelse

- 1 En dom, som afsiges af en domstol med jurisdiktion i overensstemmelse med artikel 17, og som er retsgyldig i domsstaten, hvor den ikke kan underkastes fornyet prøvelse, anerkendes af samtlige kontraherende stater, medmindre
- a) dommen er opnået ved svig, eller
 - b) den sagsøgte ikke har fået rimeligt varsel og rimelig mulighed for at fremlægge sin sag.
- 2 En dom, som anerkendes i henhold til stk. 1, er retsgyldig i de enkelte kontraherende stater, så snart de enkelte staters nødvendige formaliteter er blevet opfyldt. Disse formaliteter kan ikke tillade, at sagens materielle del genoptages.
- 3 Stater, som er kontraherende parter i denne protokol, kan følge andre regler for anerkendelse og fuldbyrdelse af domme, forudsat de sikrer, at dommene anerkendes og fuldbyrdes i mindst samme omfang, som det ville ske efter stk. 1 og 2.

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 og 2, er ugyldige, men deres ugyldighed indebærer ikke, at transportkontrakten som sådan er ugyldig, hvis den i øvrigt overholder konventionens bestemmelser.

ARTIKEL 19

Andre konventioner om begrænsning af erstatningsansvar

Denne konvention ændrer ikke rettigheder, som tilkommer, eller forpligtelser, som påhviler transportøren, undertransportøren og deres ansatte eller agenter i kraft af internationale konventioner om begrænset erstatningsansvar for ejere af søgående skibe.

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 Paris-konventionen af 29. juli 1960 om ansvar over for tredjemand på den nukleare energis område, således som ændret ved tillægsprotokol af 28. januar 1964, eller Wien-

konventionen 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 denne lovgivning i enhver henseende er lige så fordelagtig for skadelidte som Paris-konventionen eller Wien-konventionen eller gældende ændringer eller protokoller til dem.

ARTIKEL 21

Erhvervstransport udført af offentlige myndigheder

Denne konvention omfatter erhvervstransport, som udføres af staten eller de offentlige myndigheder på transportkontrakt i artikel 1's forstand.

ARTIKEL 22

Ugyldighedserklæring

- 1 Enhver kontraherende stat kan på tidspunktet for underskrivelse, ratificering, accept, godkendelse eller tiltrædelse af denne konvention skriftligt erklære, at den ikke vil anvende konventionen, når passageren og transportøren er dens egne statsborgere.
- 2 Erklæringer, der fremsættes i henhold til denne artikels stk. 1, kan på et hvilket som helst tidspunkt trækkes tilbage ved skriftlig meddelelse til organisationens generalsekretær.

ARTIKEL 22a

Konventionens afsluttende bestemmelser

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

AFSLUTTENDE BESTEMMELSER

[Artikel 17 til 25 i protokollen af 2002 til Athen-konventionen af 1974 om søtransport af passagerer og deres bagage.]

ARTIKEL 17

Underskrivelse, ratificering, accept, godkendelse og tiltrædelse.

- 1 Denne protokol kan underskrives i organisationens hovedsæde fra den 1. maj 2003 til den 30. april 2004 og står derefter åben for tiltrædelse.
- 2 Staterne kan udtrykke deres samtykke til at være bundet af denne protokol ved:
 - a) undertegnelse uden forbehold for ratificering, accept eller godkendelse, eller
 - b) undertegnelse med forbehold for ratificering, accept eller godkendelse efterfulgt af ratificering, accept eller godkendelse, eller
 - c) tiltrædelse.

- 3 Ratificering, accept, godkendelse eller tiltrædelse sker ved at deponere det dertil svarende instrument hos generalsekretæren.
- 4 Ratificerings-, accepterings-, godkendelses- eller tiltrædelsesinstrumenter, som deponeres, når en ændring af denne protokol er trådt i kraft for alle nuværende kontraherende stater vedkommende eller efter afslutning af samtlige foranstaltninger, som er nødvendige for ændringens ikrafttrædelse for disse kontraherende stater 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, opfører:
 - a) Athen-konventionen om søtransport af passagerer og deres bagage, udfærdiget i Athen den 13. december 1974
 - b) protokollen til Athen-konventionen om søtransport af passagerer og deres bagage, udfærdiget i London den 19. november 1976, og
 - c) protokollen til Athen-konventionen om søtransport af passagerer og deres bagage, udfærdiget i London den 29. marts 1990,

med virkning fra den foreliggende 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 underskrivelses-, 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 forsikringsbevis forstås henholdsvis den territoriale enhed, hvori skibet er registreret, og den, som udsteder eller påtegner beviset
 - 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.

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 underskrive, 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, det gælder således artikel 20 og 23, men er ikke begrænset hertil, medregnes medlemsstaterne i den regionale organisation for økonomisk integration, hvis de samtidig er kontraherende stater, men ikke organisationens selv.
- 4 På underskrivelses-, 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 overladt kompetence af de medlemsstater, som har underskrevet 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

Ikrafttrædelse

- 1 Denne protokol træder i kraft 12 måneder efter det tidspunkt, hvor 10 stater enten har underskrevet den uden forbehold med hensyn til ratificering, accept eller godkendelse eller har deponeret ratificerings-, accepterings-, godkendelses- eller tiltrædelsesinstrumenterne hos generalsekretæren.
- 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 opsigge 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 med henblik på revision eller ændring af denne protokol indkalde en konference.
- 2 Organisationen indkalder de stater, som er kontraherende parter i denne protokol, til konference om ændring eller revision af den 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 af de kontraherende stater i denne protokol, men under ingen omstændigheder færre end seks, rundsender generalsekretæren forslag om ændring af erstatningsgrænserne, herunder også selvisikoen, 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 retsudvalg (i det følgende benævnt "retsudvalget") til behandling senest seks måneder efter deres rundsendelsestidspunkt.
- 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 retsudvalgets 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 det i henhold til stk. 4 udvidede retsudvalg, forudsat mindst halvdelen af de stater, der er kontraherende parter i den ved denne protokol ændrede konvention, er til stede på afstemningstidspunktet.

- 6 Når retsudvalget behandler et forslag om ændring af erstatningsgrænserne, skal det 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 underskrivelse, 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 underskrivelse.
- 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 opsiges 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.

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 underskrevet eller tiltrådt denne protokol, om
- i) enhver ny underskrivelse 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 underskrevet eller tiltrådt den.

- 3 Så snart denne protokol træder i kraft, sender generalsekretæren teksten til De Forenede Nationers sekretariat med henblik på 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.

UDFÆRDIGET I LONDON, den 1. november 2002.

TIL BEKRÆFTELSE HERAF har undertegnede med behørig bemyndigelse fra deres respektive regeringer underskrevet denne protokol.

**BILAG TIL ATHENKONVENTIONEN
BEVIS FOR FORSIKRING ELLER DERTIL SVARENDE FINANSIEL SIKKERHED**

FOR ERSTATNINGSANSVAR VED PASSAGERERS DØD OG TILSKADEKOMST

Udstedt i overensstemmelse med artikel 4a i Athen-konventionen af 2002 om søtransport af passagerer og deres bagage

Skibets navn	Kendingsnummer eller -bogstaver	IMO-skibsregistreringsnummeret	Registreringshavn	Navn og fuldstændig hovedadresse for den transportør, som faktisk udfører transporten

Det bekræftes herved, at der for ovenstående fartøj findes et forsikringsbevis eller anden sikkerhedsstilling, som opfylder kravene i artikel 4a i Athen-konventionen af 2002 om søtransport af passagerer og deres bagage.

Sikkerhedens art:

Sikkerhedens gyldighedsperiode:

Navn og adresse på forsikringsselskab og/eller sikkerhedsstiller

Navn:

Adresse:

Denne erklæring gælder indtil

Udstedt og bekræftet af regeringen i

(den pågældende stats fuldstændige navn)

ELLER

Hvis en kontraherende stat anvender artikel 4a, stk. 3, anvendes følgende tekst:

Denne erklæring er udstedt med bemyndigelse af regeringen i
(den pågældende stats fuldstændige navn) af (organets eller foretagendets navn)

Udfærdiget i den

(sted)(dato)

.....
(Underskrift og stillingsbetegnelse for den udstedende eller bekræftende tjenestemand)

Forklarende bemærkninger:

- 1 Statens officielle betegnelse kan efter ønske indeholde en henvisning til den kompetente offentlige myndighed i det land, hvor beviset er udstedt.
- 2 Hvis den samlede sikkerhed stilles af mere end en kilde, bør beløbet fra hver enkelt angives.
- 3 Hvis sikkerheden stilles under flere forskellige former, bør disse angives.
- 4 Punktet "sikkerhedens gyldighedsperiode" skal angive det tidspunkt, hvor sikkerheden får gyldighed.
- 5 Punktet "adresse" på forsikringsgiveren (-giverne) og/eller sikkerhedsstilleren(-stillerne) skal angive forsikringsgiverens (-givernes) og/eller sikkerhedsstillerens(-stillernes) hovedadresse. Hvis det er relevant, angives adressen på det sted, hvor forsikringen er tegnet eller sikkerheden stillet.

FINANSIERINGSOVERSIGT

1. FORSLAGETS BETEGNELSE

Forordning om passagerers rettigheder (Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om transportørers erstatningsansvar ved ulykker under passagertransport ad søvejen og indre vandveje).

2. ABM/ABB-ramme (aktivitetsbaseret budgetforvaltning og budgettering)

Politikområde: Energi og transport

Aktiviteter: Søtransport og transport ad indre vandveje, intermodalitet.

3. BUDGETPOSTER

3.1 Budgetposternes nummer og tekst (aktionsposter og dermed forbundne poster vedrørende teknisk og administrativ bistand (tidl. B.A-poster)): Ikke relevant

3.2 Foranstaltningens og de finansielle virkningers varighed: Ikke relevant.

3.3 Budgetoplysninger (indsæt om nødvendigt flere rækker): Ikke relevant.

Budgetpost	Udgiftstype		Nye	EFTA-bidrag	Bidrag fra ansøgerlandene	Udgiftsområde i de finansielle overslag
	Oblig./Ikke-oblig.	Opdelte ¹ / Ikke-opdelte ²	JA/NEJ	JA/NEJ	JA/NEJ	Nr. [...]
	Oblig./Ikke-oblig.	Opdelte/ Ikke-opdelte	JA/NEJ	JA/NEJ	JA/NEJ	Nr. [...]

¹ Opdelte bevillinger.

² Ikke-opdelte bevillinger, i det følgende benævnt IOB.

4. SAMMENFATNING AF RESSOURCERNE

4.1 Finansielle ressourcer

4.1.1 Sammenfatning af forpligtelsesbevillinger (FB) og betalingsbevillinger (BB)

i mio. EUR (3 decimaler)

Udgiftstype	Punkt		År n	n+1	n+2	n+3	n+4	n+5 og ff.	I alt
-------------	-------	--	------	-----	-----	-----	-----	---------------	-------

Driftsudgifter³

Forpligtelsesbevillinger (FB)	8.1	a	0	0	0	0	0	0	ingen
Betalingsbevillinger (BB)		b	0	0	0	0	0	0	ingen

Administrative udgifter inden for referencebeløbet⁴

Teknisk og administrativ bistand (IOB)	8.2.4	c	0	0	0	0	0	0	ingen
--	-------	---	---	---	---	---	---	---	-------

SAMLET REFERENCEBELØB

Forpligtelsesbevillinger		a+c	0	0	0	0	0	0	ingen data
Betalingsbevillinger		b+c	0	0	0	0	0	0	ingen data

Administrative udgifter, der ikke er medtaget i referencebeløbet⁵

Personaleressourcer og dermed forbundne udgifter (IOB)	8.2.5	d	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,324
Administrative udgifter, undtagen udgifter til personaleressourcer og dermed forbundne udgifter, ikke medtaget i referencebeløbet (IOB)	8.2.6	e	0	0	0	0	0	0	0

³ Udgifter, som ikke henhører under kapitel xx 01 i afsnit xx.

⁴ Udgifter inden for artikel xx 01 04 i afsnit xx.

⁵ Udgifter inden for kapitel xx 01, der ikke henhører under artikel xx 01 04 eller xx 01 05.

Samlede anslåede finansielle omkostninger ved foranstaltningen

FB I ALT, inkl. udgifter til personaleressourcer		a + c + d + e	0	0	0	0	0	0	0
BB I ALT, inkl. udgifter til personaleressourcer		b + c + d + e	0	0	0	0	0	0	0

Samfinansiering

Forslaget omfatter ikke medfinansiering fra medlemsstaternes side.

i mio. EUR (3 decimaler)

Samfinansierende organ		År n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n + 5 og ff.	I alt
.....	f	0	0	0	0	0	0	0
FB I ALT, inkl. samfinansiering	a+c+d +e+f	0	0	0	0	0	0	0

4.1.2 Forenelighed med den finansielle programmering

- Forslaget er foreneligt med den gældende finansielle programmering.
- Forslaget kræver omprogrammering af det relevante udgiftsområde i de finansielle overslag.
- Forslaget kan kræve anvendelse af bestemmelserne i den interinstitutionelle aftale⁶ (dvs. fleksibilitetsinstrumentet eller revision af de finansielle overslag).

4.1.3 Finansielle virkninger på indtægtssiden

- Forslaget har ingen indflydelse på indtægterne
- Forslaget har finansielle virkninger - Virkningerne for indtægterne er som følger:

NB: Alle enkeltheder og bemærkninger vedrørende metoden for beregning af virkningerne på indtægterne anføres i et særskilt bilag.

⁶ Se punkt 19 og 24 i den interinstitutionelle aftale.

i mio. EUR (3 decimaler)

Budget-post	Indtægter	Forud for foranstaltningen [År n-1]	Efter foranstaltningens iværksættelse					
			[År n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5] ⁷
	a) Indtægter i faste priser		0	0	0	0	0	0
	b) Ændringer i indtægterne	Δ	0	0	0	0	0	0

- 4.2 Personaleressourcer (fuldtidsækvivalenter) (herunder tjenestemænd, midlertidigt ansatte og eksternt personale) – se nærmere under punkt 8.2.1.

(Forvaltes af nuværende personale.)

Årlige behov	År n (2007*)	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n + 5 og ff.
Personaleressourcer i alt	0	0	0	0	0	0

5. SÆRLIGE FORHOLD OG MÅL

- 5.1 Behov, der skal dækkes på kort eller lang sigt

Forordningen bør hurtigst muligt gennemføres, således at passagererne drager fordel af den udvidede beskyttelse.

Fremgangsmåden består af to dele: Dels bliver medlemsstaterne og Fællesskabet kontraherende parter i Athen-konventionen af 2002, og dels indlemmer Fællesskabet Athen-konventionen af 2002 i fællesskabsretten.

Forsøget på at harmonisere ordningerne vedrørende erstatningsansvar er ambitiøst, og det er den ordning, der er fastsat i Athen-konventionen af 2002, som er udgangspunktet. Det er dog nødvendigt at foretage visse tilpasninger heraf.

- 5.2 Merværdien af Fællesskabets engagement og forslagets sammenhæng med andre finansielle instrumenter og eventuel synergi

Det forhold, at Fællesskabet bliver en kontraherende part i Athen-konventionen af 2002, gør det muligt at sikre, at EF-Domstolen fortolker protokollen på en ensartet måde, hvad folkeretten ikke giver mulighed for.

⁷ Indsæt flere kolonner, hvis f.eks. aktionen varer længere end seks år.

Indlemmelsen i fællesskabsretten af Athen-konventionen af 2002 giver desuden mulighed for at udvide dens bestemmelser til også at omfatte indenlandsk søtransport i hver medlemsstat og transport ad indre vandveje. Denne fremgangsmåde blev også fulgt på luftfartsområdet ved indlemmelsen af Montreal-konventionen⁸.

Kommissionen har benyttet denne lejlighed til at foretage nogle ændringer i den ordning, som gennemføres med Athen-konventionen af 2002: En erstatning svarende til genanskaffelsesprisen for udstyr tilhørende bevægelseshæmmede personer, udbetaling af forskud til alle passagerer og pligt til at oplyse passagerer om deres rettigheder.

5.3 Forslagets mål, forventede resultater og øvrige indikatorer set i forbindelse med ABM-rammen

Det tilstræbes at indføre ensartede retlige rammer for erstatningsansvar i hele EU, som tydeligt fastlægger såvel transportørers som passagerers rettigheder og pligter.

5.4 Gennemførelsesmetode (vejledende)

Angiv nedenfor, hvilken eller hvilke metoder⁹ der er valgt til gennemførelse af foranstaltningen.

Central forvaltning

Direkte af Kommissionen

Indirekte ved delegation til:

forvaltningsorganer

organer oprettet af Fællesskaberne, jf. artikel 185 i finansforordningen

nationale offentlige organer eller public service-organer

Fælles eller decentral forvaltning

med medlemsstaterne

med tredjelande

Fælles forvaltning med internationale organisationer (angiv nærmere)

Relevante bemærkninger:

Ingen.

6. OVERVÅGNING OG EVALUERING

Forordningen anvendes i givet fald af medlemsstaternes retsinstanser.

Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed vil medvirke ved overvågningen af, om medlemsstaterne gennemfører forordningen.

⁸ Forordning 889/2002.

⁹ Hvis der angives flere metoder, gives der en nærmere forklaring i afsnittet "Relevante bemærkninger" i dette punkt.

6.1 Evaluering

6.1.1 Forudgående evaluering

Foranstaltningerne kan få følgende virkninger:

Virkning for passagererne: Det lader til at være passagererne, som kommer til at få de største fordele af vedtagelsen af forordningen. Det bemærkes, at de mange drøftelser med erhvervet ikke har givet anledning til at konkludere, at en højere erstatningsgrænse end nu vil føre til en stigning i billetpriserne.

Virkning for erhvervet: De forskellige rederes interesser er sammenfaldende på søtransportområdet, idet transportørerne (passagernes kontraktlige modpart) oftest er rederier, og forsikringskonsortierne (P&I Clubs) etableres af rederierne. Det skal også bemærkes, at en simpel overtagelse af Athen-konventionen uden ændringer også ville påvirke erhvervet. Således har erhvervet givet udtryk for bekymring over konventionens erstatningsbeløb, som anses for at være for høje. Erhvervet har desuden givet udtryk for, at det er nødvendigt at revidere konventionen for at tage højde for risiciene i forbindelse med terrorisme.

Virkning for myndighederne: Flagstaterne og havnestaterne påvirkes i det omfang, de er nødt til at indføre et system til udstedelse af beviser for sikkerhedsstillelse og kontrol af disse beviser. Denne forvaltningsbyrde pålægges dem allerede ved en simpel overtagelse af konventionen, og byrden forventes at blive mærkbart tungere med de ændringer, som Kommissionen påtænker at indføre.

6.1.2 Forholdsregler efter en midtvejsevaluering eller efterfølgende evaluering (konklusioner, der kan drages af lignende tidligere erfaringer)

Ingen.

6.1.3 Regler for fremtidige evalueringer og deres hyppighed

Ingen.

7. FORHOLDSREGLER MOD SVIG

Ikke relevant

8. RESSOURCER

8.1 Finansielle omkostninger i forbindelse med forslaget mål: **Ikke relevant.**

Forpligtelsesbevillinger i mio. EUR (3 decimaler)

Beskrivelse af mål, foranstaltninger og output	Type output	Gen snit. om-kostn.	År n		År n+1		År n+2		År n+3		År n+4		År n+5 og ff.		I ALT	
			Antal output	Samlede omkostninger	Antal output	Samlede omkostninger	Antal output	Samlede omkostninger	Antal output	Samlede omkostninger	Antal output	Samlede omkostninger	Antal output	Samlede omkostninger	Antal output	Samlede omkostninger
OPERATIONELT MÅL nr. 1... ¹⁰																
Foranstaltning 1.....																
- Output 1																
- Output 2																
Foranstaltning 2.....																
- Output 1																
Subtotal mål 1																
OPERATIONELT MÅL nr. 2...																
Foranstaltning 1.....																
- Output 1																
Subtotal mål 2																

¹⁰ Som beskrevet under punkt 5.3.

OPERATIO- NELT MÅL. nr. 1																
Subtotal mål nr. n																
SAMLEDE OMKOST- NINGER																

8.2 Administrative udgifter

8.2.1 Personaleressourcer – antal og type

Stillingstyper		Personale til forvaltning af foranstaltningen ved brug af eksisterende og/eller yderligere ressourcer (antal stillinger/fuldtidsækvivalenter)					
		År n	År n+1	År n+2	År n+3	År n+4	År n+5
Tjenestemænd eller midlertidigt ansatte ¹¹ (06 01 01)	A*/AD	0	0	0	0	0	0
	B*, C*/AST	0	0	0	0	0	0
Personale, der finansieres ¹² over art. XX 01 02		0	0	0	0	0	0
Andet personale, der finansieres ¹³ over art. XX 01 04/05		0	0	0	0	0	0
I ALT		0	0	0	0	0	0

8.2.2 Opgavebeskrivelse

Ikke relevant.

8.2.3 Kilde til personaleressourcer (vedtægtsomfattede)

- Stillinger, der i øjeblikket er afsat til forvaltningen af programmet, og som skal erstattes eller forlænges
- Stillinger, der er forhåndsallokeret i forbindelse med APS/FBF-proceduren for år n
- Stillinger, hvorom der skal ansøges i forbindelse med den næste APS/FBF-procedure
- Stillinger, som skal omfordeles under anvendelse af eksisterende ressourcer inden for den pågældende tjeneste (intern omfordeling)
- Stillinger, der er nødvendige i år n, men ikke forudset i APS/FBF-proceduren for det pågældende år

¹¹ Udgifter, der IKKE er medtaget i referencebeløbet.

¹² Udgifter, der IKKE er medtaget i referencebeløbet.

¹³ Udgifter, der er medtaget i referencebeløbet.

8.2.4 Andre administrative udgifter, der er medtaget i referencebeløbet (XX 01 04/05 – udgifter til administrativ forvaltning)

i mio. EUR (3 decimaler)

Budgetpost (nummer og betegnelse)	År n	År n+1	År n+2	År n+3	År n+4	År n+5 og ff.	I ALT
1. Teknisk og administrativ bistand (herunder personaleudgifter)							0
Forvaltningsorganer ¹⁴							0
Anden teknisk og administrativ bistand							0
- intern							0
- ekstern							0
Teknisk og administrativ bistand i alt							0

8.2.5 Udgifter til personaleressourcer og dermed forbundne udgifter, der ikke er medtaget i referencebeløbet

i mio. EUR (3 decimaler)

Arten af personaleressourcer	År n	År n+1	År n+2	År n+3	År n+4	År n+5 og ff.
Tjenestemænd og midlertidigt ansatte (06 01 01)	0	0	0	0	0	0
Personale finansieret over artikel XX 01 02 (hjælpeansatte, nationale eksperter, kontraktansatte osv.) (oplys budgetpost)	0	0	0	0	0	0
Samlede udgifter til personaleressourcer og dermed forbundne udgifter (IKKE medtaget i referencebeløbet)	0	0	0	0	0	0

Beregning – *tjenestemænd og midlertidigt ansatte*

Ikke relevant

Beregning – *personale, der finansieres over art. XX 01 02*

Ikke relevant

¹⁴ Der skal henvises til den specifikke finansieringsoversigt for det eller de pågældende forvaltningsorganer.

8.2.6 Andre administrative udgifter, der ikke er medtaget i referencebeløbet

i mio. EUR (3 decimaler)

	År n	År n+1	År n+2	År n+3	År n+4	År n+5 og ff.	I ALT
XX 01 02 11 01 – Tjenesterejser	0	0	0	0	0	0	0*
XX 01 02 11 02 – Møder og konferencer	0	0	0	0	0	0	0
XX 01 02 11 03 - Udvalg ¹⁵	0	0	0	0	0	0	0
XX 01 02 11 04 – Undersøgelser og høringer	0	0	0	0	0	0	0
XX 01 02 11 05 - Informationssystemer	0	0	0	0	0	0	0
2. Andre forvaltningsudgifter i alt (XX 01 02 11)	0	0	0	0	0	0	0
3. Andre udgifter af administrativ karakter (angiv hvilke, herunder budgetpost)	0	0	0	0	0	0	0
Administrative udgifter i alt, undtagen udgifter til personaleressourcer og dermed forbundne udgifter (IKKE medtaget i referencebeløbet)	0	0	0	0	0	0	0

* Uden virkninger for det aktuelle tjenesterejsebudget.

Beregning – *Andre administrative udgifter, der ikke er medtaget i referencebeløbet*

Ikke relevant

¹⁵ Oplys, hvilken type udvalg det drejer sig om, og hvilken gruppe det tilhører.