



DET KONGELEGE
JUSTIS- OG BEREDSKAPSDEPARTEMENT

Prop. 54 LS

(2012–2013)

Proposisjon til Stortinget (forslag til lovvedtak og stortingsvedtak)

Endringar i sjøloven
(reglar om passasjeransvar, m.a.
gjennomføring av forordning (EF)
nr. 392/2009) og samtykke til ratifikasjon av
2002-protokollen til Aten-konvensjonen
om transport av passasjerar og deira
reisegods til sjøs, 1974, m.m.

Innhold

1	Hovudinnhaldet i proposisjonen	5	9.2	Høyringsfråsegnene	29
			9.3	Departementet si vurdering	30
2	Bakgrunnen for proposisjonen	8			
3	Gjeldande rett	10	10	Særskilt om ansvar for forseinking	32
3.1	Generelt	10	10.1	Forslaget i høyringsnotatet	32
3.2	Ansvar for skade på passasjerar og deira reisegods	10	10.2	Høyringsfråsegnene	33
			10.3	Departementet si vurdering	33
3.2.1	Ansvarsgrunnlag og bevisbyrdekrav	10			
3.2.2	Ansvarsavgrensing og ansvarsgrenser	11	11	Atterhald ved ratifikasjon av 2002 Aten-konvensjonen	34
3.3	Ansvar for skade på andre enn passasjerar og mannskap	11	11.1	Spørsmålet om atterhald for terrorforsikring	34
3.4	Ansvar for forseinking	11	11.1.1	Forslaget i høyringsnotatet	34
3.5	Ansvarsforsikring	12	11.1.2	Høyringsfråsegnene	34
3.6	Forelding	12	11.1.3	Departementet si vurdering	36
			11.2	Spørsmålet om atterhald for reglane om jurisdiksjon og anerkjenning og fullbyrding av avgjerder	36
4	Nærare om 2002 Aten- konvensjonen og retningslinene frå IMO	13	12	Økonomiske og administrative konsekvensar	37
4.1	Verkeområde	13			
4.2	Tidspunktet for når konvensjonen tek til å gjelde	13	13	Særskilde merknader til dei enkelte paragrafane	39
4.3	Ansvarsreglane	13			
4.4	Tvunge ansvarsforsikring	14			
4.5	Forelding	14			
4.6	IMOs retningslinjer for gjennom- føring av 2002 Aten-konvensjonen	14		A Forslag til lov om endringar i sjøloven (reglar om passasjeransvar, m.a. gjennomføring av forordning (EF) nr. 392/2009)	42
5	Nærare om Aten-forordninga ..	16			
6	Tilhøvet mellom forordninga og konvensjonen	18		B Forslag til vedtak om samtykke til ratifikasjon av 2002-protokollen til Aten-konvensjonen om transport av passasjerar og deira reisegods til sjøs, 1974, m.m.	44
7	Gjennomføring i norsk rett	19			
7.1	Forslaget i høyringsnotatet	19			
7.2	Høyringsfråsegnene	19			
7.3	Departementet si vurdering	20			
8	Utviding av verkeområdet for reglane til å gjelde nasjonal transport, medrekna spørsmålet om innføring av tvungen ansvarsforsikring	21	Vedlegg		
			1	Europaparlaments- og råds- forordning (EF) nr. 392/2009 av 23. april 2009 om transportørers erstatningsansvar ved ulykker under sjøtransport av passasjerer	46
8.1	Forslaget i høyringsnotatet	21			
8.2	Høyringsfråsegnene	23	2	2002 protokollen til Aten- konvensjonen om befordring av passasjerer og deres bagasje til sjøs, 1974	66
8.3	Departementet si vurdering	26			
9	Særskilt om ansvar for skade på passasjerar	28			
9.1	Forslaget i høyringsnotatet	28			

Prop. 54 LS

(2012–2013)

Proposisjon til Stortinget (forslag til lovvedtak og stortingsvedtak)

Endringar i sjøloven (reglar om passasjeransvar, m.a. gjennomføring av forordning (EF) nr. 392/2009) og samtykke til ratifikasjon av 2002-protokollen til Aten-konvensjonen om transport av passasjerar og deira reisegods til sjøs, 1974, m.m.

*Tilråding frå Justis- og beredskapsdepartementet 14. desember 2012,
godkjend i statsråd same dagen.
(Regjeringa Stoltenberg II)*

1 Hovudinnhaldet i proposisjonen

I dette framlegget til endringar i sjøloven ber regjeringa om samtykke til ratifikasjon og gjennomføring i norsk rett av Aten-konvensjonen om transport av passasjerar og deira reisegods til sjøs, 1974, som endra ved protokoll 1. november 2002 (heretter: 2002 Aten-konvensjonen).

I framlegget foreslår regjeringa å ta eit atterhald ved ratifikasjonen i tråd med ei tilråding frå International Maritime Organization (IMO). Ettersom 2002 Aten-protokollen vart vedteke kort tid etter 11. september 2001, var terrorhendingar og moglegheita for å få forsikring for skade som følgje av slike hendingar eit sentralt tema ved utforminga av 2002 Aten-protokollen. I samband med forhandlingane peikte næringa på at reiarar

risikerte å få medansvar ved terrorhandlingar, samstundes som det var uvisst om det var terrorforsikring å få i marknaden. Til sist vart ein samd om eigne ansvarsgrenser for reiarane sitt moglege ansvar for terrorhendingar. Desse ansvarsgrensene følgjer ikkje av 2002 Aten-protokollen. I staden har IMO vedteke eigne retningslinjer om gjennomføring av Aten-konvensjonen. Der tilrår ein medlemsstatane å ta eit atterhald for terroransvar ved ratifikasjon eller tilslutning til 2002 Aten-protokollen, for å sikre at desse særskilde ansvarsgrensene vert lagde til grunn, jf. IMOs atterhald og retningslinjer for gjennomføring av Aten-konvensjonen, vedteke av IMOs juridiske komité 19. oktober 2006.

Endringar i sjøloven (reglar om passasjeransvar, m.a. gjennomføring av forordning (EF) nr. 392/2009) og samtykke til ratifikasjon av 2002-protokollen til Aten-konvensjonen om transport av passasjerar og deira reisegods til sjøs, 1974, m.m.

Regjeringa gjer òg framlegg om gjennomføring i norsk rett av Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 392/2009 av 23. april 2009 om erstatningsansvar for transportørar ved ulykker under sjøtransport av passasjerar (heretter: Aten-forordninga), i samsvar med EØS-komiteens avgjerd nr. 17/2011 av 1. april 2011. Forordninga gjer både utvalde delar av 2002 Aten-konvensjonen og IMO's atterhald og retningsliner for gjennomføringa av Aten-konvensjonen til EU-rett. I tillegg har forordninga reglar om rett til erstatning for utstyr til passasjerar med funksjonshemmingar.

Kort sagt bestemmer Aten-forordninga at reglane i 2002 Aten-konvensjonen skal gjelde for passasjertransport med EU-tilknytning (anten fordi passasjerskipet seglar under flagget til eller er registrert i ein medlemsstat, transportavtalen er inngått i ein medlemsstat eller avreise- eller framkomststaden etter transportavtalen ligg i ein medlemsstat). Dette gjeld uavhengig av om 2002 Aten-konvensjonen har teke til å gjelde internasjonalt. Forordninga viser ikkje til alle artikkane i 2002-konvensjonen. Tilhøvet til artikkel 17 om jurisdiksjon og artikkel 17bis om anerkjenning og fullbyrding er nærare regulert i Rådets vedtak 2012/23/EU av 12. desember 2011 om EUs tiltreding til 2002-protokollen når det gjeld artikkel 10 og artikkel 11 i protokollen. Med andre ord innfører Aten-forordninga ei regional ordning basert på reglane i 2002 Aten-konvensjonen. Den regionale ordninga skal gjelde frå 31. desember 2012.

Innføringa av den regionale ordninga i EU gjer det naudsynt å ta eit atterhald med omsyn til 2002 Aten-konvensjonen artikkel 17bis(3) i samband med ratifikasjonen, slik at det går fram at Lugano-konvensjonen om domsmyndigheit og om anerkjenning og fullbyrding av dommar i sivile og kommersielle saker av 30. oktober 2007, eller, der det framleis er aktuelt, Lugano-konvensjonen om domsmyndigheit og om anerkjenning og fullbyrding av dommar i sivile og kommersielle saker av 16. september 1988, innanfor sitt verkeområde vert lagd til grunn for anerkjenning og fullbyrding av rettsavgjerdar om høve som fell inn under 2002 Aten-konvensjonen. I proposisjonen her ber regjeringa om Stortinget sitt samtykke til å ta eit slikt atterhald.

Innanfor den regionale ordninga som følgjer av Aten-forordninga, er reglane i 2002 Aten-konvensjonen òg utvida til å gjelde nasjonal transport med skip av klasse A og B. Kommisjonen skal seinast 30. juni 2013 vurdere om reglane skal utvidast til å omfatte skip i klasse C og D. Medlemsstatane står fritt til å bestemme at reglane skal

gjelde nasjonal transport generelt. I framlegget foreslår regjeringa at reglane om passasjeransvar skal gjelde for all nasjonal sjøtransport, men likevel slik at ein foreslår visse tilpassingar av ansvarsregimet i form av eit unntak for ansvar for terrorhendingar og av krava til forsikring og forsikringsbevis.

Noreg er ikkje part i 1974-konvensjonen eller protokollen til denne frå 1990. Hovudtrekka i det internasjonale regelverket er likevel gjennomførte i lov 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten (sjøloven) kapittel 15. Reglane i sjøloven om aktløyseansvar for passasjerskade byggjer på 1974 Aten-konvensjonen, men likevel slik at ansvarsgrensene for skadar på passasjerar ligg på nivået i 2002 Aten-konvensjonen. Ansvarsgrensene i sjøloven § 422 første ledd første punktum vart auka til 400 000 SDR ved lov 17. juni 2005 nr. 88.

Noreg var ein pådrivar i arbeidet med å få på plass 2002 Aten-protokollen. 2002 Aten-konvensjonen er underteikna av Noreg, men i arbeidet med ratifikasjon og gjennomføring av 2002 Aten-konvensjonen i norsk rett har ein venta på at EU skulle slutføre sitt arbeid med forordninga om regional gjennomføring av konvensjonen. 2002 Aten-konvensjonen inneber eit viktig framsteg jamført med 1974 Aten-konvensjonen. Ansvarsbeløpa aukar vesentleg. Samstundes er ansvarsgrensene sentrale i omlegginga av reglane om ansvarsgrunnlaget ved skade på passasjerar. For andre hendingar enn skipsfartshendingar er ansvaret for død og personskade eit reint aktløyseansvar. For skipsfartshendingar er ansvaret for død og personskade gjort objektivt opp til ei grense på 250 000 SDR per passasjer. Over denne grensa er ansvaret subjektivt, men med snudd bevisbyrde opp til og med ei ansvarsgrense på 400 000 SDR for kvar passasjer. Ei anna nyskaping ved 2002 Aten-konvensjonen er at ein innfører eit krav om tvunge ansvarsforsikring for passasjerskip som tek meir enn 12 passasjerar. Forsikringsplikta gjeld for inntil 250 000 SDR multiplisert med så mange passasjerar som skipet er sertifisert til å føre. Det skal vere høve til direktekrav mot forsikringsgivaren.

Regjeringa gjer òg framlegg om å endre globalavgrensingsbeløpet for passasjerskade i sjøloven § 175 nr. 1 til 250 000 SDR for kvar passasjer som skipet er sertifisert for. Ein foreslår å gi IMO's generalsekretær melding i samsvar med Konvensjonen om avgrensing av ansvar for sjørettslege krav 1976, som endra ved 1996-protokollen, artikkel 15 nr. 3bis andre ledd, om at Noreg ønskjer å gjere bruk av moglegheita etter konvensjonen artikkel 15 nr. 3bis første ledd til å gje

Endringar i sjøloven (reglar om passasjeransvar, m.a. gjennomføring av forordning (EF) nr. 392/2009) og samtykke til ratifikasjon av 2002-protokollen til Aten-konvensjonen om transport av passasjerar og deira reisegods til sjøs, 1974, m.m.

nasjonale reglar om det ansvarssystemet som skal gjelde for krav ved tap av liv eller skade på person og å opplyse om at globalavgrensingsbeløpet for passasjerskade vert auka til 250 000 SDR.

2002 Aten-konvensjonen og Aten-forordninga gjer det naudsynt med endringar i sjøloven kapittel 15. I hovudsak inneber lovforslaget at dagens reglar i sjøloven §§ 418 flg. vert erstatta med ei tilvising til Aten-forordninga, jf. lovforslaget § 418 første ledd. Samstundes går det fram av lovforslaget § 418 tredje ledd at 2002 Aten-konvensjonen gjeld som norsk lov for passasjertransport som er omfatta av konvensjonen, men som fell utanfor verkeområdet til forordninga. Etter framlegget vert dagens reglar om ansvar for forseinking av passasjerar og reisegods i sjøloven kapittel 15 skilde ut i eit eige avsnitt, men utan at det er gjort framlegg om realitetsendringar.

Proposisjonen her har følgjande vedlegg: Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 392/2009 av 23. april 2009 om erstatningsansvar for transportørar ved ulykker under sjøtransport av passasjerar (heretter: Aten-forordninga) (ved-

legg 1) og 2002-protokollen til Aten-konvensjonen om transport av passasjerar og deira bagasje til sjøs, 1974, vedteke 1. november 2002 (heretter; 2002 Aten-protokollen eller 2002-protokollen) (vedlegg 2). Begge vedlegga er omsette til norsk, men vi gjer merksam på at omsetjingane avvik noko frå kvarandre einskilde stader, utan at dette har realitetsverknader. Ein nemner særskilt at i omsetjingar av EØS-rettsaktene blir føresegner med bis og ter etter artikkelnummeret omsette med a og b.

For informasjonsformål vert òg einskilde dokument i engelsk språkversjon teke inn som utrykte vedlegg til den elektroniske utgåva av proposisjonen. Desse dokumenta er Aten-konvensjonen om transport av passasjerar og deira reisegods til sjøs, 1974, som endra ved 2002-protokollen (heretter; 2002 Aten-konvensjonen), dvs. den konsoliderte konvensjonsteksten, og IMOs Circular Letter No. 2758 som inneheld IMOs atterhald og retningsliner for gjennomføring av Aten-konvensjonen, vedteke av IMOs juridiske komité 19. oktober 2006.

Endringer i sjøloven (reglar om passasjeransvar, m.a. gjennomføring av forordning (EF) nr. 392/2009) og samtykke til ratifikasjon av 2002-protokollen til Aten-konvensjonen om transport av passasjerar og deira reisegods til sjøs, 1974, m.m.

2 Bakgrunnen for proposisjonen

Den 15. mars 2012 sende Justis- og beredskapsdepartementet på høyring eit framlegg om ratifikasjon og gjennomføring i norsk rett av Aten-konvensjonen om transport av passasjerar og deira reisegods til sjøs, som endra ved protokoll 1. november 2002, og framlegg om gjennomføring i norsk rett av Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 392/2009 av 23. april 2009 om erstatningsansvar for transportørar ved ulykker under sjøtransport av passasjerar. Høyringsnotatet hadde òg framlegg om reglar til gjennomføring i norsk rett av Europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 1177/2010 av 24. november 2010 om rettar for båtpassasjerar til sjøs og på innanlandske vassvegar og om endring av forordning (EF) nr. 2006/2004. Høyringsfristen var 1. juni 2012.

Forordning (EF) nr. 392/2009 vart bindande for Noreg ved EØS-komiteens avgjerd nr. 17/2011 av 1. april 2011, der EØS-avtalens vedlegg XIII (transport) vart endra, jf. Stortingets vedtak 10. mai 2012, Prop. 52 S (2011-2012) og Innst. 218 S (2011-2012). Gjennomføringsfristen for forordninga i nasjonal rett er 31. desember 2012.

2002 Aten-protokollen vart signert av Noreg 31. mars 2004 med atterhald om ratifikasjon.

Følgjande instansar fekk høyringsnotatet:

Departementa

Finanstilsynet
Forbrukarombodet
Forbrukarrådet
Kystverket
Sjøfartsdirektoratet

Assuranceforeningen Skuld
De sjøkyndiges forbund
Den Norske Advokatforening
Finansnæringens Fellesorganisasjon
Fiskebåtredernes Forbund
Fraktefartøyenes Rederiforening
Gard Services AS, Arendal
Greenpeace Norge
Hovedorganisasjonen Virke
Hurtigbåtenes rederiforbund
Intertanko

Landsorganisasjonen i Norge
Logistikk- og Transportindustriens Landsforening
Miljøstiftelsen Bellona
Møretrygd
Nasjonalt støttegruppenettverk
Nordisk institutt for sjørett
Nordisk Skipsrederforening
Nordland Fylkes Fiskarlag
Norges Fiskarlag
Norges Miljøvernforbund
Norges Naturvernforbund
Norges Rederiforbund
Norsk Petroleumsinstitutt
Norsk senter for menneskerettigheter
Norsk Sjømannsforbund
Norsk Sjøoffisersforbund
Norske Maritime Leverandører
Næringslivets Hovedorganisasjon
Rederienes Landsforening
Sjøassurandørenes Centralforening (The Nordic Association of Marine Insurers, Cefor)
Transportbrukernes Fellesorganisasjon

Departementet har motteke høyringsfråsegner med merknader frå følgjande instansar:

Barne-, likestillings- og inkluderingsdepartementet
Nærings- og handelsdepartementet
Forbrukarombodet
Forbrukarrådet
Sjøfartsdirektoratet

Assuranseforeningen Skuld
De Sjøkyndiges Forbund
Gard AS
Norges Rederiforbund
Rederienes Landsforening
The Nordic Association of Marine Insurers (Cefor)

Desse høyringsinstansane har uttalt at dei ikkje har merknader:

Arbeidsdepartementet
Fiskeri- og kystdepartementet

Endringar i sjøloven (reglar om passasjeransvar, m.a. gjennomføring av forordning (EF) nr. 392/2009) og samtykke til ratifikasjon av 2002-protokollen til Aten-konvensjonen om transport av passasjerar og deira reisegods til sjøs, 1974, m.m.

Fornyings-, administrasjons- og kyrkjedepartementet

Forsvarsdepartementet

Helse- og omsorgsdepartementet

Kunnskapsdepartementet

Landbruks- og matdepartementet

Samferdselsdepartementet

Utanriksdepartementet

Kystverket

Landsorganisasjonen i Norge

Spørsmålet om gjennomføring i norsk rett av Europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 1177/2010 av 24. november 2010 om rettar for båt-passasjerar til sjøs og på innanlandske vassvegar og om endring av forordning (EF) nr. 2006/2004, vil departementet kome attende til i ein eigen proposisjon.

3 Gjeldande rett

3.1 Generelt

2002 Aten-konvensjonen og Aten-forordninga regulerer i hovudsak spørsmålet om ansvar for skade på passasjerar og reisegods. Generelle reglar om bortfraktaren sitt ansvar for passasjerar og reisegods finn ein i sjøloven kapittel 15 avsnitt III (§§ 418 til 428). I tillegg til å regulere spørsmålet om ansvar for skade på passasjerar og reisegods har sjøloven kapittel 15 òg reglar om ansvar for forseinking og ansvar for andre skadelidne enn passasjerar. Medan ansvar for forseinking og ansvar overfor andre skadelidne enn passasjerar er tema som dels ligg utanfor 2002 Aten-konvensjonen og Aten-forordninga, er reglane om dette i sjøloven knytt saman med reglane om ansvar for skade på passasjerar og reisegods. Til ein viss grad er reglane i sjøloven kapittel 15 utforma slik at det er samanheng mellom regelsetta som fell innanfor og utanfor 2002 Aten-konvensjonen og Aten-forordninga. Dette er bakgrunnen for at gjennomføring i norsk rett av 2002 Aten-konvensjonen og Aten-forordninga gjer det naudsynt med endringar, om enn i hovudsak av regelteknisk karakter, i sjøloven kapittel 15 for spørsmål som det ikkje er reglar om i konvensjonen og forordninga.

Dagens reglar om bortfraktaren sitt ansvar for skade på passasjerar og reisegods i sjøloven kapittel 15 er reint nasjonale reglar, men reglane er likevel baserte på konvensjonar Noreg ikkje er bunde av. Sjølv om Noreg ikkje har ratifisert konvensjonen frå 1974 og seinare protokoller, bygger reglane i sjøloven på dette internasjonale regelverket. Medan sjølve ansvarsreglane følgjer systemet i 1974 Aten-konvensjonen, vart sjøloven § 422 første ledd første punktum endra ved endringslov 17. juni 2005 nr. 88, slik at den individuelle ansvarsgrensa for skade på passasjerar til sjøs ligg på nivå med den individuelle ansvarsgrensa i 2002 Aten-konvensjonen.

3.2 Ansvar for skade på passasjerar og deira reisegods

3.2.1 Ansvarsgrunnlag og bevisbyrdekrav

For skade på passasjerar følgjer det av sjøloven § 418 at ansvaret i utgangspunktet er alminneleg aktløyseansvar. Ved passasjerskade avheng bevisbyrdekravet av om tapet har oppstått ved eller i samband med sjøfartshendingar, det vil seie forlis, samanstyrt, stranding, eksplosjon, brann eller feil ved skipet, eller om det har oppstått ved andre hendingar. I utgangspunktet gjeld det eit krav om alminneleg bevisbyrde, jf. sjøloven § 421 første og andre ledd, men bevisbyrdekravet er snudd for tap som har oppstått ved eller i samband med sjøfartshendingar, jf. sjøloven § 421 andre ledd andre punktum.

For skade på reisegods er ansvarsgrunnlaget i utgangspunktet aktløyseansvar, jf. sjøloven § 419 første ledd. Det gjeld likevel ein særskild regel om ansvar for «penger, verdipapirer og andre verdigjenstander, så som gull, sølv, juveler, smykker og kunstgjenstander». For slike verdisaker er ikkje bortfraktaren ansvarleg, med mindre dei er mottekne av bortfraktaren for ei trygg oppbevaring. Særregelen for verdisaker av denne typen må sjåast i samanheng med regelen om ansvarsgrensene i sjøloven § 422 andre ledd bokstav b og regelen om passasjerens si opplysningsplikt om reisegods i sjøloven § 409.

Bevisbyrda er regulert ulikt for tap av eller skade på høvesvis handreisegods og anna reisegods. For handreisegods gjeld regelen for personskade tilsvarande, jf. sjøloven § 421 tredje ledd første punktum. Det inneber at bortfraktaren har bevisbyrden dersom tapet står i samanheng med ei sjøfartshending. I andre tilfelle ved tap av handreisegods har den som krev erstatning, bevisbyrden for at bortfraktaren har utvist feil eller forsømming. For anna reisegods enn handreisegods har bortfraktaren alltid bevisbyrda for at det ikkje er utvist feil eller forsømming, jf. sjøloven § 421 tredje ledd andre punktum.

Endringar i sjøloven (reglar om passasjeransvar, m.a. gjennomføring av forordning (EF) nr. 392/2009) og samtykke til ratifikasjon av 2002-protokollen til Aten-konvensjonen om transport av passasjerar og deira reisegods til sjøs, 1974, m.m.

3.2.2 Ansvarsavgrensing og ansvarsgrenser

Ansaret for skade på passasjerar og reisegods er avgrensa opp til eit lovbestemt beløp. Den sjørettslege ansvarsavgrensinga følgjer eit tospora system. Det gjeld først eit individuelt avgrensingsbeløp, jf. sjøloven § 422. I tillegg gjeld det eit globalavgrensingsbeløp som set eit tak for det samla ansvaret etter ei og same hending, jf. sjøloven kapittel 9.

Den individuelle ansvarsgrensa for skade på passasjerar til sjøs er på 400 000 SDR, jf. sjøloven § 422 første ledd første punktum.

Dei individuelle ansvarsgrensene for tap som følgje av at reisegods har gått tapt, kome til skade eller blitt forseinka, følgjer av sjøloven § 422 andre ledd. Hovudregelen er at ansvaret for tap av handreisegods er avgrensa til 1800 SDR for kvar passasjer, jf. sjøloven § 422 andre ledd bokstav a. Det er likevel ei særskilt ansvarsgrense for tap av verdisaker som er mottekne for ei trygg oppbevaring, jf. sjøloven § 422 andre ledd bokstav b, som fastset at ansvarsgrensa er 6750 SDR for kvar passasjer. For anna reisegods er den alminnelege ansvarsgrensa 2700 SDR for kvar passasjer, jf. sjøloven § 422 bokstav d. Køyretøy er likevel særskilt regulert, jf. sjøloven § 422 andre ledd bokstav c, som bestemmer at ansvarsgrensa er 10 000 SDR per køyretøy.

Sjøloven § 423 har reglar om eigendel for passasjerar. Eigendelen skal trekkjast frå før bortfraktaren kan avgrense ansvaret etter sjøloven § 422. I tilfelle skade på køyretøy er eigendelen 150 SDR per køyretøy, jf. sjøloven § 423 bokstav a. For tap av eller skade på anna reisegods er eigendelen på 20 SDR for kvar passasjer, jf. sjøloven § 423 bokstav b. Ved tap som følgje av forseinking er eigendelen òg 20 SDR, jf. sjøloven § 423 bokstav c.

Retten til avgrensing fell bort dersom bortfraktaren sjølv har valda tapet «med forsett eller grovt uaktsomt og med forståelse av at et slikt tap sannsynligvis ville oppstå», jf. sjøloven § 424.

Globalavgrensingsbeløpet er regulert i 1996-avgrensingskonvensjonen (London-konvensjonen 19. november 1976 om avgrensing av ansvaret for sjørettslege krav, som endra ved 1996-protokollen) som er gjennomført i norsk rett i sjøloven kapittel 9. For krav ved personskade (for skadar på egne passasjerar) set sjøloven § 175 nr. 1 eit samla øvre tak etter ei og same hending på 175.000 SDR multiplisert med det talet passasjerar skipet har sertifikat til å føre. Tap av eller skade på reisegods er òg underlagd globalavgrensing, jf. sjøloven § 175 nr. 2 og 3. Etter sjøloven § 175 nr. 2 er den samla

ansvarsgrensa ved ei og same hending 2 000 000 SDR for andre krav i anledning personskade, jf. sjøloven § 175 nr. 2. For skip med tonnasje på meir enn 2 000 tonn aukar ansvarsgrensa trinnvis, etter følgjande system: auke på 800 SDR for kvart tonn frå 2001 til 30 000 tonn, 600 SDR for kvart tonn frå 30 001 til 70 000, og 400 SDR for kvart tonn over 70 000 tonn.

For alle andre krav er den samla ansvarsgrensa for ei og same hending på 1 000 000 SDR, jf. sjøloven § 175 nr. 3. For skip med tonnasje på meir enn 2 000 tonn aukar ansvarsgrensa trinnvis, etter følgjande system: auke på 400 SDR for kvart tonn frå 2001 til 30 000 tonn, 300 SDR for kvart tonn frå 30 001 til 70 000, og 200 SDR for kvart tonn over 70 000 tonn.

3.3 Ansvar for skade på andre enn passasjerar og mannskap

Sjøloven § 404 har òg reglar om bortfraktaren sitt ansvar når ein person er om bord på skipet utan å være passasjer eller å høyre til mannskapet, det vil seie når opphaldet om bord på skipet ikkje er grunna på kontrakt (anten fraktavtale eller arbeidsavtale). Eit eksempel på når dette kan være aktuelt, er når det er blindpassasjerar om bord på skipet. Dersom denne personen døyr eller vert skada, jf. sjøloven § 418, eller reisegodset hans går tapt eller vert skada, jf. sjøloven § 419, følgjer det av sjøloven § 404 at reglane «om bortfrakterens innsigelser og ansvarsbegrensning [gjelder] tilsvarende til fordel for enhver på redens side som det blir gjort erstatningsansvar gjeldende mot».

Sjøloven § 425 fastset at ein skadeliden ikkje kan kome unna ansvarsgrensene og andre motsegner bortfraktaren kan ha, ved å gjere gjeldande ansvar på anna grunnlag enn avtale.

Sjøloven § 427 bestemmer at dei same motsegnene og ansvarsgrensene gjeld for bortfraktaren sine folk og for andre som bortfraktaren svarar for etter sjøloven § 426.

3.4 Ansvar for forseinking

Med eit unntak fell forseinking utanfor verkeområdet til 2002 Aten-konvensjonen og Aten-forordninga. Unntaket gjeld tap som følgje av at reisegodset ikkje vert tilbakelevert til passasjeren innan rimeleg tid etter at skipet kjem til destinasjonen, jf. definisjonen av «tap av og skade på reisegods» i 2002 Aten-konvensjonen artikkel 1 nr. 7.

Endringar i sjøloven (reglar om passasjeransvar, m.a. gjennomføring av forordning (EF) nr. 392/2009) og samtykke til ratifikasjon av 2002-protokollen til Aten-konvensjonen om transport av passasjerar og deira reisegods til sjøs, 1974, m.m.

Sjøloven kapittel 15 har òg reglar om ansvaret når passasjerar og reisegods vert forseinka. Desse forseinkingsreglane er knytte tett opp mot reglane om skade på passasjerar og reisegods.

Etter sjøloven § 418 andre punktum gjeld ansvarsgrunnlaget for ansvar for skade på passasjer tilsvarende for tap som følgje av forseinking ved passasjerfrakta.

Sjøloven § 419 andre ledd andre punktum slår fast at ansvarsgrunnlaget i sjøloven § 419 første ledd første punktum, som er eit aktløyseansvar, gjeld tilsvarende for tap som følgje av forseinking med transporten eller utleveringa av reisegods. Denne ansvarsregelen gjeld forhold som fell innanfor 2002 Aten-konvensjonen, jf. artikkel 1 nr. 7 om forseinka utlevering av reisegods, men har eit vidare verkeområde enn dette.

Bevisbyrdereglane ved forseinking er noko annleis enn det som gjeld ved skade på passasjerar og reisegods. Etter sjøloven § 421 første ledd har den som krev erstatning på generelt grunnlag, bevisbyrda for omfanget av tapet, og for at tapet har oppstått ved ei hending under transporten. Ved forseinking følgjer det av sjøloven § 421 fjerde ledd at bortfraktaren har bevisbyrda for at tapet ikkje skuldast feil eller forsømming som bortfraktaren svarer for. Med andre ord er det oppstilt ei snudd bevisbyrde for spørsmålet om bortfraktaren har handla aktløyst, medan den som krev erstatning, sjølv har bevisbyrda for at tapet har oppstått som følgje av ei hending under transporten.

Sjøloven § 422 andre ledd regulerer ansvarsgrensene for forseinka reisegods. Ansvarsgrensene svarar til ansvarsgrensene for ansvar for tap som følgje av at reisegods er gått tapt eller kome til skade.

3.5 Ansvarsforsikring

Sjøloven har i dag ikkje reglar om tvunge ansvarsforsikring for ansvar for skade på passasjerar og reisegods. Etter sjøloven § 432 har Kongen heimel til å fastsetje at det for passasjerskip skal teiknast forsikring eller stillast garanti for det ansvaret for personskade som bortfraktaren kan få etter sjøloven § 418, jf. § 422 første ledd, § 171, § 172 og § 175 nr. 1. Denne heimelen er ikkje nytta. Bakgrunnen for dette er at ein har venta på at det skulle kome internasjonale reglar om spørsmålet.

3.6 Forelding

Sjøloven kapittel 19 har særskilde reglar om forelding. Reglane i sjøloven skil seg frå reglane i foreldesloven på to måtar, dels ved at foreldingstida er kortare, og dels ved at det i stor grad gjeld ulike friststarttidspunkt.

Sjøloven § 501 første ledd nr. 4 regulerer foreldingsfristen for krav på erstatning for at ein passasjer er død eller komen til skade. Hovudregelen er at foreldingsfristen er to år frå den dagen passasjeren skulle ha gått i land eller gjekk i land. Dersom dødsfallet skjedde etter at passasjeren gjekk i land, skal fristen reknast to år frå dødsdagen, men ikkje meir enn tre år frå dagen han gjekk i land.

Foreldingsfristen for krav på erstatning for tap av eller skade på reisegods følgjer av sjøloven § 501 første ledd nr. 5. Fristen er to år frå passasjeren gjekk i land, alternativt frå den dagen passasjeren skulle ha gått i land dersom denne dagen kjem seinare i tid.

For krav på erstatning for forseinking med transporten av passasjer eller reisegods eller med utleveringa av reisegods, følgjer det av sjøloven § 501 første ledd nr. 6 at foreldingsfristen er to år frå den dagen passasjeren gjekk i land eller reisegodset vart teke i land eller utlevert.

4 Nærare om 2002 Aten-konvensjonen og retningslinene frå IMO

4.1 Verkeområde

2002 Aten-konvensjonen regulerer ansvar for død eller skade på passasjerar og tap av eller skade på reisegods. Med unntak av at forseinka utlevering av reisegods etter landgang inngår som ledd i definisjonen av «tap av eller skade på reisegods» i konvensjonen artikkel 1(7), har konvensjonen ikkje reglar om ansvar for anna tap.

Ansvarsreglane i 2002 Aten-konvensjonen er avgrensa til å gjelde for internasjonal passasjertransport. Med internasjonal transport er det for det første meint all transport der avreisehamna og innkomsthamna etter transportkontrakten ligg i to forskjellige statar. Vidare omfattar dette tilfelle der avreisehamna og innkomsthamna ligg i same stat dersom skipet, etter transportkontrakten eller reiseplanen, skal vere innom ei anløpshamn i ein annan stat, jf. artikkel 1 nr. 9. Det er ein føresetnad at den internasjonale passasjertransporten har tilknytning til ein konvensjonsstat for at reglane skal gjelde, jf. artikkel 2 nr. 1. Konvensjonen stiller opp tre tilknytingsalternativ. Det første alternativet er at skipet fører flagget til ein konvensjonsstat. Neste alternativ er at transportkontrakten er inngått i ein konvensjonsstat. Til sist er det eit alternativ at avreise- eller innkomsthamna etter transportkontrakten ligg i ein konvensjonsstat. Reglane er generelle og gjeld all internasjonal transport av passasjerar med skip. Sjølv om konvensjonen ikkje har ei nedre grense for kva for skip sjølv ansvarreglane gjeld for, er det likevel slik at reglane om tvunge forsikring berre gjeld for skip som er sertifisert for å frakte meir enn 12 passasjerar, jf. artikkel 4bis nr. 1.

4.2 Tidspunktet for når konvensjonen tek til å gjelde

2002 Aten-konvensjonen tek til å gjelde 12 månader etter datoen då ti statar anten har undertekna utan atterhald om ratifikasjon, vedtaking eller godkjenning, eller har deponert ratifikasjons-

vedtakings-, godkjennings- eller tiltredingsdokument hos Generalsekretæren. Tidspunktet for når konvensjonen tek til å gjelde, er dermed avhengig av kor raskt statane ordnar formalia for å binde seg til konvensjonen. 2002 Aten-konvensjonen har enno ikkje teke til å gjelde, men per 1. november 2012 er det 9 kontraherande statar til 2002 Aten-protokollen. Det inneber at konvensjonen snarleg vil ta til å gjelde, og i alle fall så snart EU-statane har ratifisert han, jf. Rådsvedtak 12. desember 2011, som bestemmer at medlemsstatane skal ta dei naudsynte tiltaka for å deponere ratifikasjons- eller tiltredingsdokument innan rimeleg tid, og om mogleg innan 31. desember 2012. Etter Rådsvedtaket skal medlemsstatane ta eit slikt atterhald som følgjer av IMO's retningslinjer ved deponering av ratifikasjons- eller tiltredingsdokumentet.

4.3 Ansvarsreglane

2002 Aten-protokollen innfører eit skilje mellom skipsfartshendingar og andre hendingar. Skipsfartshendingar omfattar forlis, samanstyrt, stranding, kantring, eksplosjon eller brann eller feil ved skipet, jf. artikkel 3 nr. 5. Grunnen til skiljet mellom skipsfartshendingar og andre hendingar er at det som fell utanfor omgrepet skipsfartshending, vil vere hendingar som ikkje er typiske for sjøfarten. Eit døme er at passasjerar fell og skader seg i trappa eller skader seg under fritidsaktivitetar om bord.

2002 Aten-protokollen innfører objektivt ansvar for skipsfartshendingar, jf. 2002 Aten-konvensjonen artikkel 3 nr. 1. Det objektive ansvaret strekkjer seg opp til ei grense på 250 000 SDR for kvar passasjer ved kvar hending. Over denne grensa er ansvaret ved sjøulykker subjektivt (aktløyseansvar) med snudd bevisbyrde, og med ei ansvarsgrense på 400 000 SDR for kvar passasjer, jf. artikkel 7 nr. 1.

Utanfor området for skipsfartshendingar er ansvaret for død og personskade framleis aktløy-

Endringer i sjøloven (reglar om passasjeransvar, m.a. gjennomføring av forordning (EF) nr. 392/2009) og samtykke til ratifikasjon av 2002-protokollen til Aten-konvensjonen om transport av passasjerar og deira reisegods til sjøs, 1974, m.m.

seansvar med alminneleg bevisbyrde, jf. artikkel 3 nr. 2.

Reglane om ansvarsgrunnlag for skade på reisegods er som tidlegare subjektivt ansvar for handreisegods, jf. artikkel 3 nr. 3 første ledd, og presumsjonsansvar for anna reisegods, jf. artikkel 3 nr. 4. Ved skipsfartshendingar er det òg presumsjonsansvar for handreisegods, jf. artikkel 3 nr. 3 andre punktum.

Ansvarsgrensene aukar vesentlig i 2002 Aten-konvensjonen jamført med 1974 Aten-konvensjonen. Som nemnt, er den øvre grensa 400 000 SDR for kvar passasjer ved død og personskade. Medan ansvarsgrensa for handreisegods er 2250 SDR, jf. artikkel 8 nr. 1, er ansvarsgrensa sett til 12 700 SDR for køyretøy og reisegods i og på køyretøyet, jf. artikkel 8 nr. 2, og til 3375 SDR for anna reisegods, jf. artikkel 8 nr. 3. 2002 Aten-konvensjonen har ikkje nokon parallell til den særskilde ansvarsgrensa i sjøloven § 422 andre ledd bokstav b for verdisaker som er mottekne av bortfraktaren for ei trygg oppbevaring. Etter systemet i 2002 Aten-konvensjonen vil den alminnelege ansvarsgrensa på 3375 SDR gjelde sjølv om verdisakene skulle vere leverte til bortfraktaren for trygg oppbevaring.

4.4 Tvunge ansvarsforsikring

Nytt med 2002 Aten-konvensjonen er kravet om tvunge ansvarsforsikring for passasjerskip, med inntil eit beløp som svarar til 250 000 SDR multiplisert med så mange passasjerar som skipet er sertifisert til å føre, jf. artikkel 4bis. Det skal vere høve til direktekrav mot forsikringsgjevarer, jf. artikkel 4bis nr. 10. Kravet om ansvarsforsikring gjeld berre for passasjerskip som tek meir enn 12 passasjerar, jf. artikkel 4bis 1.

Styresmaktene i dei enkelte statane må utferde sertifikat som viser at passasjerskipet har forsikring i tråd med konvensjonen, jf. artikkel 4bis nr. 2. I tillegg må styresmaktene, så langt konvensjonen gjeld, kontrollere at passasjerskip som tek meir enn 12 passasjerar, og som kjem til eller forlèt ei hamn i deira territorium, har gyldig forsikring eller garanti, jf. artikkel 4bis nr. 13. Dette gjeld uavhengig av kvar skipet er registrert.

4.5 Forelding

2002 Aten-konvensjonen vidarefører foreldingsreglane i 1974 Aten-konvensjonen artikkel 16 nr. 1, jf. nr. 2. Desse foreldingsreglane er gjennomførte i

sjøloven § 501 nr. 4 og 5. Medan reglane om avbryting av forelding òg er dei same i 2002-konvensjonen som 1974-konvensjonen, inneber 2002-konvensjonen likevel endringar i reglane om lengstefristar for å ta ut søksmål.

Artikkel 16 nr. 3 bestemmer at søksmål ikkje kan takast ut etter utløpet av anten fem år rekna frå den seinaste av datoane for landgang eller då landgang skulle ha skjedd (bokstav a), eller, dersom dette er tidlegare, tre år frå datoen den skadelidne fekk eller burde ha fått kjennskap til skaden eller tapet valda av sjøulykka (bokstav b). Bakgrunnen for endringa er eit ønske om å verne også seinskadar.

I artikkel 16 nr. 4 er det ein regel om at fristen kan verte forlenga gjennom erklæring frå bortfraktaren eller avtale mellom partane, etter at søksmålsgrunnlaget har oppstått. Slik erklæring eller avtale må vere skriftleg. Denne regelen er ikkje ny i 2002 Aten-konvensjonen, men ser ikkje ut til å vere innteken i norsk rett tidlegare.

4.6 IMOs retningslinjer for gjennomføring av 2002 Aten-konvensjonen

Forsikringsplikta etter 2002 Aten-konvensjonen artikkel 4bis omfattar forsikring for alt ansvar bortfraktaren kan få etter konvensjonen. Dette omfattar eventuelt medansvar ved terroråtak m.m. Som alminneleg utgangspunkt er bortfraktaren ikkje ansvarleg for terroråtak. Unntaket for terror er likevel ikkje utan atterhald. Etter 2002 Aten-konvensjonen artikkel 3 nr. 1 bokstav b er det gjort unntak for bortfraktaren sitt ansvar dersom hendinga «i sin helhet skyldes en handling eller unnlatelse utført av tredjemann i den hensikt å forårsake hendelsen». I teorien kan ein difor tenkje seg at bortfraktaren er å rekne som medansvarleg for hendinga, til dømes ved at terroråtakinget var mogleg på grunn av bortfraktaren sine brot på tryggleikstiltak. I samband med forhandlingane av 2002-protokollen peikte næringa på at det ikkje fanst forsikringar i marknaden som dekte medansvar ved terrorhendingar, og at P&I-forsikringar heller ikkje dekte slikt ansvar. Dette er bakgrunnen for at IMO 20. november 2006 vedtok «Guidelines for the implementation of the Athens convention», jf. Circular letter No. 2758. I retningslinjene tilrår IMO at ein stat i samband med ratifikasjonen av 2002 Aten-konvensjonen tek eit atterhald om å avgrense bortfraktaren sitt ansvar og forsikringsplikt for terrorhendingar, jf. Circular letter No. 2758.

Endringar i sjøloven (reglar om passasjeransvar, m.a. gjennomføring av forordning (EF) nr. 392/2009) og samtykke til ratifikasjon av 2002-protokollen til Aten-konvensjonen om transport av passasjerar og deira reisegods til sjøs, 1974, m.m.

IMOs retningsliner er bygd opp av to hovudkomponentar, sjøve reservasjonen og retningslinjer om gjennomføringa. Det er gjort krysstilvisingar frå reservasjonen til retningslinene.

For det første er det tilrådd å ta atterhald om å operere med lågare ansvarsgrenser for terrorrisiko for ansvar som elles ville følgje av artikkel 3 nr.1 og 2, jf. reservasjonen punkt 1.2. Dei lågare ansvarsgrensene er på 250 000 SDR for kvar passasjer ved kvart skadetilfelle, eller, dersom dette vert lågare, 340 000 SDR for kvart skip ved kvar enkelthending. Eventuelt ansvar for bortfraktaren eller underbortfraktaren sine folk skal avgrensast tilsvarende, jf. reservasjonen punkt 1.3 til 1.5. Dei lågare ansvarsgrensene skal gjelde uavhengig av kva som er grunnlag for ansvar etter artikkel 3 nr. 1 eller nr. 2, og sjølv om noko anna elles skulle følgje av artikkel 4 eller artikkel 7, jf. reservasjonen punkt 1.5.

Reservasjonen grip likevel ikkje inn i konvensjonen artikkel 10 (høve til skriftleg å avtale andre ansvarsgrenser, jf. nr. 1, og regelen om at renter på erstatninga ikkje er inkludert i ansvarsgrensene i artikkel 7 og 8) og artikkel 13 (at ansvarsgrensene i artikkel 7 og 8 ikkje gjeld dersom det er bevist at bortfraktaren har stått for ei handling eller forsømming ved forsett eller ved grov aktløyse, og med forståing av at slikt tap truleg ville oppstå, jf. punkt 1.5). Meininga må vere at 2002 Aten-konvensjonen artikkel 10 skal gjelde fullt ut òg for ansvarsgrensene stilt opp i IMOs retningsliner punkt 1.2.

For det andre er det tilrådd å ta atterhald om at kravet til forsikring vert avgrensa slik at det svarar til ansvarsgrensene for bortfraktaren sitt ansvar i punkt 1.2, jf. punkt 1.6. Det er presisert at retten til direktekrav mot forsikringsgivaren har dei same avgrensingane som avgrensinga i forsikringsplikta etter punkt 1.6, jf. punkt 1.7.

Etter reservasjonen punkt 1.8 tek ein atterhald om, og forpliktar seg til å gjere bruk av, IMOs retningsliner for gjennomføringa av 2002 Aten-konvensjonen. Dette gjeld òg dei klausulane som er nemnde i retningslinene punkt 2.1 og 2.2 når desse gjeld alle former for lovpliktig forsikring etter konvensjonen.

Det følgjer av reservasjonen punkt 1.9 at forsikringsgivaren eller den som stiller økonomisk tryggleik, er fritaken frå eitkvart ansvar som denne ikkje har teke på seg å vere ansvarleg for.

Reservasjonen punkt 1.10 til 1.12 tek føre seg sertifikata som etter artikkel 4bis skal utferdast av konvensjonsstatane. For det første skal sertifikata etter artikkel 4bis reflektere ansvarsgrensene og avgrensinga i forsikringsdekning som følgjer av retningslinene punkt 1.2, 1.6, 1.7 og 1.9, jf. punkt 1.10. For det andre kan statane inkludere slike andre avgrensingar, vilkår og unntak som er naudsynte ut frå situasjonen på forsikringsmarknaden på tidspunktet for utferdinga av sertifikata, jf. punkt 1.10. Staten skal akseptere sertifikat som er utferda av andre konvensjonsstatar på bakgrunn av ein tilsvarende reservasjon, jf. punkt 1.11. Alle avgrensingar, krav eller unntak som ein stat har teke atterhald om, skal tydeleg reflekterast i sertifikat, jf. punkt 1.12.

For å sikre uniformiteten følgjer det av retningslinene punkt 1.14 at statane ved utøving av dei rettane som blir haldne attende som følgje av atterhalda, skal ta tilstrekkeleg omsyn til IMOs retningsliner for gjennomføring av 2002 Aten-konvensjonen og alle endringar av desse. Retningslinene kan endrast etter framlegg for og godkjenning av IMOs juridiske komité. Den enkelte staten står fritt til å trekkje eller å endre atterhalda sine.

Slik IMOs retningsliner er utforma, ser dei ut til å binde statane til å gjennomføre dei aktuelle atterhalda dersom staten først har teke atterhald.

5 Nærare om Aten-forordninga

Forordning 392/2009 er ein del av sjøtryggleikspakka frå EU-kommisjonen. Forordninga gjennomfører hovudføresegnene i 2002 Aten-konvensjonen i EU, men utvidar verkeområdet for reglane til òg å omfatte nasjonal skipsfart i klassene A og B i direktiv 98/18/EF artikkel 4 (no direktiv 2009/45/EF artikkel 4) på visse vilkår, jf. artikkel 2(1). Etter forordninga skal Kommisjonen seinast 30. juni 2013 gjere framlegg om å utvide verkeområdet til å omfatte nasjonal skipsfart i klasse C og D i direktiv 98/18/EF artikkel 4 (no direktiv 2009/45/EF artikkel 4), jf. artikkel 1 nr. 3. Medlemsstatane står likevel fritt til når som helst å gjennomføre Aten-forordninga slik at ho gjeld for all sjøtransport, jf. artikkel 2(2). Forordninga supplerer 2002 Aten-konvensjonen gjennom særlege kompensasjonsreglar for utstyr for funksjonshemma, slik som rullestolar, jf. artikkel 4, og gjennom krav til informasjon til passasjerar før avgang, jf. artikkel 7. Forordninga har dessutan reglar om førehandsutbetaling av erstatningsoppgjær, jf. artikkel 6.

Aten-forordninga fastset ordninga i fellesskapet når det gjeld erstatningsansvar og forsikring ved sjøtransport av passasjerar, jf. artikkel 1. Forordninga viser til 2002 Aten-konvensjonen og til IMO's atterhald og retningslinjer for gjennomføring av 2002 Aten-konvensjonen.

Verkeområdet for forordninga følgjer av artikkel 2. Som nemnt ovanfor gjeld forordninga internasjonal passasjertransport og nasjonal passasjertransport med skip av klasse A og B. På same måte som etter 2002 Aten-konvensjonen er det ein føresetnad at passasjertransporten, internasjonal som nasjonal, har tilknytning til ein medlemsstat for at reglane skal gjelde, jf. artikkel 2 nr. 1. Forordninga stiller opp dei same tre tilknytingsalternativa som 2002 Aten-konvensjonen, men slik at omgrepet «konvensjonsstat» er erstatta med omgrepet «medlemsstat». Med andre ord gjeld Aten-forordninga fullt ut på alle områda som konvensjonen gjeld for, så lenge transporten har ein fellesskapsdimensjon.

Sjølv om forordninga utvidar verkeområdet til å gjelde for nasjonal sjøtransport, er det opna for overgangsreglar for når reglane skal ta til å gjelde

for slik transport, jf. artikkel 11. For nasjonal transport med skip i klasse A kan medlemsstatane vente med å la forordninga gjelde fram til fire år etter at forordninga elles tek til å gjelde, jf. artikkel 11 nr. 1. For nasjonal transport med skip i klasse B kan medlemsstatane velje å vente med å la forordninga gjelde fram til 31. desember 2018, jf. artikkel 11 nr. 2.

Aten-forordninga artikkel 3 nr. 1 gjennomfører 2002 Aten-konvensjonen artikkel 1, artikkel 1 a, artikkel 2(2), artikkel 3 til 16, artikkel 18, artikkel 20 og artikkel 21. Desse reglane er tekne inn som vedlegg I til Aten-forordninga. Dessutan er IMO-retningslinjene gjennomførte i forordninga, jf. artikkel 3 nr. 1. Dei delane av IMO-retningslinjene som er tekne inn som vedlegg II til forordninga, er dessutan gjort bindande, jf. artikkel 3 nr. 2.

Det er presisert at 2002 Aten-konvensjonen artikkel 3 nr. 3, som regulerer ansvarsgrunnlaget ved tap av handbagasje, òg gjeld for rullestolar og andre hjelpemiddel for funksjonshemma, jf. forordninga artikkel 4 første ledd. Samstundes fråvik forordninga frå ansvarsgrensene i 2002 Aten-konvensjonen artikkel 8, ettersom forordninga artikkel 4 andre ledd bestemmer at erstatninga skal svare til anten attkjøpsverdi eller, der det er relevant, utgifter til reparasjon av slike hjelpemiddel.

Forordninga endrar ikkje rettar eller plikter som transportøren eller undertransportøren har etter nasjonal lovgjeving som gjennomfører den internasjonale konvensjonen om avgrensing av ansvar for sjørettslege krav 1976, som endra ved 1996-protokollen (1996 LLMC) og framtidige endringar, jf. forordninga artikkel 5.

Forordninga innfører ei ordning med forskottsbetaling av erstatning innan 15 dagar til dekning av dei økonomiske behova som oppstår rett etter ulykka, jf. forordninga artikkel 6.

Forordninga supplerer 2002 Aten-konvensjonen ved at bortfraktaren skal ha opplysningsplikt om dei rettane passasjerane har etter forordninga, jf. forordninga artikkel 7.

Etter forordninga artikkel 8 skal Kommisjonen innan tre år frå forordninga tek til å gjelde, utarbeide ein rapport om korleis forordninga fungerer, eventuelt foreslå endringar av forordninga,

Endringar i sjøloven (reglar om passasjeransvar, m.a. gjennomføring av forordning (EF) nr. 392/2009) og samtykke til ratifikasjon av 2002-protokollen til Aten-konvensjonen om transport av passasjerar og deira reisegods til sjøs, 1974, m.m.

og gjere framlegg til førelegging av ein tekst frå Fellesskapet i relevante internasjonale fora.

Forordninga tek i utgangspunktet til å gjelde når 2002 Aten-konvensjonen tek til å gjelde, men i alle tilfelle ikkje seinare enn 31. desember 2012, jf. forordninga artikkel 12. Forordninga vil difor ta til å gjelde før konvensjonen.

At Aten-forordninga vil ta til å gjelde før 2002 Aten-konvensjonen, har gjeve opphav til spørsmål om reiarane vil kunne få ansvarsforsikring. Dette har samband med at Aten-forordninga byggjer på ein føresetnad om at reiarane kan få P&I-forsikring etter systemet i 2002 Aten-konvensjonen.

Samstundes er det slik at denne føresetnaden sviktar ettersom P&I-systemet tradisjonelt yter forsikring for ansvar etter ansvarsregime med grunnlag i internasjonale konvensjonar. Skal P&I-klubbane yte forsikring for krav etter Aten-forordninga, må dette byggje på eit vedtak i International Group of P&I Clubs. I samband med høyringa har *Nærings- og handelsdepartementet* opplyst at problemet er løyst ettersom «[d]en internasjonale P&I-Gruppen har imidlertid ovenfor EU bekreftet at de vil utstede Blue Cards for krav etter Athen-forordningen selv om Athen-konvensjonen 2002 ikke har trådt i kraft.»

6 Tilhøvet mellom forordninga og konvensjonen

Aten-forordninga gjennomfører ikkje 2002 Aten-konvensjonen artikkel 2 nr. 1, artikkel 17, artikkel 17bis, artikkel 19 og artikkel 22.

2002 Aten-konvensjonen artikkel 2 nr. 1 fastlegg verkeområdet for konvensjonen. I Aten-forordninga er denne erstatta av forordninga artikkel 2, som utvidar verkeområdet.

2002 Aten-konvensjonen artikkel 17 er føresegna som regulerer jurisdiksjon, medan artikkel 17bis regulerer anerkjenning og fullbyrding av rettsavgjerder. Bakgrunnen for at desse reglane ikkje er med i Aten-forordninga, er at dei har ei side til rådsforordning 44/2001 av 22. desember 2000 om domsmyndigheit og om anerkjenning og fullbyrding av dommar i sivile og kommersielle saker (Brussel I). Rådets vedtak 12. desember 2011 (2012/23/EU) gjeld dette spørsmålet. Når EU tiltrer konvensjonen, skal EU gje ei erklæring om at medlemsstatane har avstått kompetanse til fellesskapet på dei områda som er regulerte i artikkel 10 og artikkel 11 i 2002-protokollen, og at EU har nytta denne kompetansen til å vedta forordning 44/2001, jf. rådsvedtaket artikkel nr. 2. Vidare skal det gå fram av erklæringa at rettsavgjerder frå ein domstol i EU-landa om spørsmål som gjeld Aten-konvensjonen, skal verte anerkjende og fullbyrda etter dei relevante reglane i EU, jf. rådsvedtaket artikkel 2 nr. 3(1). Av erklæringa skal det òg gå fram at rettsavgjerder frå ein domstol i eit tredjeland om spørsmål som gjeld Aten-konvensjonen, og som er omfatta av Lugano-konvensjonen, skal verte anerkjende og fullbyrda i EU-statane etter reglane i Lugano-konvensjonen, jf. rådsvedtaket artikkel 2 nr. 3(3). Dette gjeld både Lugano-konvensjonen 30. oktober 2007 om domsmyndigheit og om anerkjenning og fullbyrding av dommar i sivile og kommersielle saker og, der dette er relevant, Lugano-konvensjonen 16. september 1988 om domsmyndigheit og om anerkjenning og fullbyrding av dommar i sivile og

kommersielle saker. Reglane i 2002 Aten-konvensjonen artikkel 17 om kompetent domstol skal gå framfor reglane i EU, jf. rådsvedtaket fortala premiss (4). EU deponerte eit tiltredingsdokument til 2002 Aten-konvensjonen 15. desember 2011, og har gjeve ei slik erklæring.

2002 Aten-konvensjonen artikkel 19 har ein regel om at konvensjonen ikkje skal ha innverknad på rettar og plikter som følgjer av internasjonale konvensjonar som gjeld avgrensing av ansvar for eigarar av sjøgåande skip. Slik departementet vurderer det, er det nok først og fremst den internasjonale konvensjonen om avgrensing av ansvar for sjørettslege krav 1976, som endra ved 1996-protokollen (1996 LLMC) ein tenker på her. Aten-forordninga artikkel 5 fastslår at forordninga ikkje har innverknad på rettar og plikter etter nasjonal lovgeving som gjennomfører 1996 LLMC og framtidige endringar i den nemnde konvensjonen. Departementet vurderer det slik at Aten-forordninga artikkel 5 tek høgde for det sentrale i 2002 Aten-konvensjonen artikkel 19, slik at det ikkje har praktiske konsekvensar at Aten-forordninga ikkje gjennomfører 2002 Aten-konvensjonen artikkel 19.

2002 Aten-konvensjonen artikkel 22 har reglar om at ein konvensjonsstat, i samband med signering, ratifikasjon, aksept, godkjenning eller tiltreding til konvensjonen, skriftleg kan gje melding om at staten ikkje vil la konvensjonen gjelde der passasjerar og bortfraktarar er statsundersåttar i den aktuelle staten. Etter denne føresegna står ein stat fritt til når som helst å trekkje ei slik melding. Når denne regelen ikkje er gjennomført i forordninga, har det samanheng med at EU vil at reglane skal vere obligatoriske i EU/EØS. Manglande gjennomføring av artikkelen har ingen annan konsekvens enn at Noreg, innanfor verkeområdet av forordninga, ikkje kan gje slik melding.

7 Gjennomføring i norsk rett

7.1 Forslaget i høyringsnotatet

I høyringsnotatet punkt 6.1 gjorde departementet framlegg om å inkorporere både Aten-forordninga og 2002 Aten-konvensjonen gjennom inkorporasjonsføresegner i sjøloven, jf. lovforslaget § 418 første og tredje ledd. Ansvarsreglane vil då følgje direkte av Aten-forordninga og 2002 Aten-konvensjonen. Det vart peikt på at konsekvensen av ei slik løysing er at dagens reglar om ansvar for passasjerar og reisegods i sjøloven kapittel 15 må opphevast.

I høyringsnotatet punkt 6.1 peikte departementet på at spørsmålet om gjennomføringsmåten er meir komplisert enn om ein berre skulle gjennomføre konvensjonen, ettersom EU gjennomfører 2002 Aten-konvensjonen i ei EØS-relevant forordning. Medan ein normalt gjennomfører konvensjonar i norsk rett ved transformasjon, er det klare utgangspunktet at forordningar skal inkorporerast. Det følgjer av EØS-avtalen artikkel 7 bokstav a at forordningar «som sådan» skal gjerast til ein del av den interne rettsordenen, noko som er forstått slik at forordningar skal gjennomførast i nasjonal rett ord for ord, slik at gjennomføringa bør skje ved inkorporasjon. Med andre ord pliktar Noreg å inkorporere Aten-forordninga etter EØS-avtalen.

Departementet ga dessutan uttrykk for følgjande i høyringsnotatet punkt 6.1:

«I prinsippet kunne ein tenkje seg at Aten-konvensjonen 2002 vart transformert til norsk rett ved sidan av at forordninga vart inkorporert, men slik at desse reglane då berre skulle gjelde utanfor området for Aten-forordninga. På det viset ville dei materielle reglane i konvensjonen framleis vere tilgjengelege i sjøloven kapittel 15. Problemet med ein slik gjennomføringsmåte er at dette kunne bli villeiande for publikum. Departementet legg til grunn at det etter gjennomføringa av Aten-konvensjonen 2002 og Aten-forordninga for dei fleste praktiske tilfelle vil vere Aten-forordninga som regulerer eit aktuelt skadetilfelle, og ikkje Aten-konvensjonen. Dette er fordi verkeområdet for forord-

ninga er så omfattande at det meste av passasjertransporten fell innanfor dette. Ved transformasjon av Aten-konvensjonen i sjøloven ville det vere ein risiko for at publikum såg på dei transformerte reglane i sjøloven som utgangspunkt også for dei tilfella som fell innanfor Aten-forordninga. Sidan Aten-forordninga gir supplerande, og i ei viss utstrekning avvikande, reglar frå Aten-konvensjonen 2002, ville dette vere uheldig.»

7.2 Høyringsfråsegnene

Av høyringsinstansane har *Forbrukarombodet*, *Forbrukarrådet* og *Sjøfartsdirektoratet* uttalt seg om valet av gjennomføringsmåte. *Forbrukarombodet* og *Sjøfartsdirektoratet* sluttar seg til departementet sitt framlegg om å bruke same metode for gjennomføring av forordninga og konvensjonen. *Forbrukarrådet* meiner på si side at denne framgangsmåten er uheldig, og tek mellom anna til orde for at ein set ned eit lovutval som kan systematisere og forenkle framstillinga av alt regelverk som gjeld passasjerrettigheter innan området persontransport:

«Forbrukerrådet er enig med departementet i at en inkorporering av regelverket gir publikum en vesentlig dårligere og mindre oversiktlig informasjon om gjeldende rett enn det som ville være tilfelle dersom reglene tas direkte inn i lovteksten. Når det likevel foreslås å gjennomføre regelverket gjennom inkorporasjon, så er vi bekymret for den manglende transparensten dette vil gi omkring viktige rettsregler for passasjerene.

Ved en inkorporering av forordningene vil regelverket bli gjemt bak en forskriftshjemmel og dette gjør i seg selv reglene vanskelig tilgjengelig. I tillegg blir reglene her foreslått plassert inn i en lov med en rekke bestemmelser som ikke vedrører passasjerrettigheter. Forslaget innebærer også at enkelte generelle bestemmelser om ansvar ved forsinkelse av passasjer eller reisegods fortsatt skal være en

Endringar i sjøloven (reglar om passasjeransvar, m.a. gjennomføring av forordning (EF) nr. 392/2009) og samtykke til ratifikasjon av 2002-protokollen til Aten-konvensjonen om transport av passasjerar og deira reisegods til sjøs, 1974, m.m.

del av selve lovteksten selv om regelverk om passasjerrettigheter for øvrig legges som vedlegg til loven. Dette kan bidra til forvirring og skape uklarhet for forbruker og for andre som skal anvende loven.

Vi har sett at tilsvarende gjennomføringsmåte er valgt ved innlemmelse av regelverk på området fly og tog og det er nærliggende å tro at man vil velge samme gjennomføringsmåte når det i neste omgang skal tas inn regelverk om passasjerrettigheter på buss. Dette vil etter vårt syn gjøre at regelverket om passasjerrettigheter på hele området av persontransporten vil lide under de samme svakheter som påpekt ovenfor.

Forbrukerrådet er opptatt av at utformingen av regelverket skjer på en måte som fremmer kjennskap om reglene både hos forbruker og transportør og som bidrar til forståelse for viktige rettsregler på området. Vi ser dette som en vesentlig forutsetning for rettssikkerheten. God forståelse om gjeldende rett forutsetter at regelverket er systematisert og fremstilt på en mest mulig leservennlig måte. Forbrukerrådet mener at dette kan gjøres best ved å skille ut reglene om passasjerrettigheter i en egen lov. Vår anbefaling til departementet er derfor at det settes ned et lovutvalg som kan systematisere og forenkle fremstillingen av alt regelverk

vedrørende passasjerrettigheter innen området persontransport. Et slikt utvalg bør også utrede mulighetene for å etablere en felles lov om passasjerrettigheter.

Vi har forståelse for at Norge må ivareta sine forpliktelser i EØS-avtalen og at dette har betydning for gjennomføringsmåten av forordninger i norsk rett. Vi mener likevel at dette kan gjøres på en mer brukervennlig måte ved at bestemmelser om passasjerrettigheter tas direkte inn i lovteksten. Vi kan ikke se at en inkorporering av hele forordningen gjennom forskrift vil stå i motsetning til dette da forordningen som sådan fortsatt vil kunne legges ved som vedlegg til lov dersom dette er ønskelig.»

7.3 Departementet si vurdering

Departementet gjer framlegg om inkorporering av 2002 Aten-konvensjonen og Aten-forordninga i norsk rett, og viser til grunngjevinga av denne løysinga i høyringsnotatet punkt 6.1. Departementet finn grunn til å understreke at ein ikkje gjer framlegg om ein heimel i sjølova for inkorporering i forskrift, jf. høyringsfråsegna frå Forbrukarrådet. Framlegget inneber at dei internasjonale regelsetta vert inkorporerte i sjølve sjølova, jf. lovforslaget § 418 første og tredje ledd.

8 Utviding av verkeområdet for reglane til å gjelde nasjonal transport, medrekna spørsmålet om innføring av tvungen ansvarsforsikring

8.1 Forslaget i høyringsnotatet

I høyringsnotatet punkt 6.3 (side 16-19) tok departementet opp spørsmålet om kva for ansvarsreglar som skal gjelde for nasjonal transport.

For det første problematiserte høyringsnotatet sjølve verkeområdet for Aten-forordninga på nasjonal passasjertransport (nasjonal transport som fell inn under klasse A og klasse B). Departementet uttala (på side 16-17):

«Den nøyaktige ordlyden i artikkel 2 er at forordninga gjeld «på sjøtransport i hver enkelt medlemsstat om bord på fartøyer i klasse A og B i henhold til artikkel 4 i direktiv 98/18/EF». I dansk versjon av forordninga heiter det «skibe, der i henhold til artikkel 4 i direktiv 98/18/EF er omfattet av klasse A og klasse B». Eit spørsmål for seg er om ein må forstå verkeområdet for forordninga på dette punktet slik at forordninga gjeld for skip registrert i klasse A og B, eller om verkeområdet er å forstå slik at forordninga gjeld alle skip som høyrer inn under klasse A og B i EU-systemet. Enkelte av skipa i nasjonal trafikk som normalt hadde høyrte heime i klasse A eller B, er registrert hos Sjøfartsdirektoratet som SOLAS-skip i staden for å vere registrert som skip i klasse A eller B. Departementet oppfattar forordninga, lest i samanheng med direktiv 98/18/EF, som no er erstatta av direktiv 2009/45/EF, slik at det avgjerande for om forordninga gjeld, er om skipa høyrer heime i vedkomande klasse, ikkje om dei faktisk er registrert i klassa. Klasseinndelinga i direktiv 2009/45/EF er etter artikkel 4 «divided into the following classes according to the sea area in which they operate». Det er då naturleg å forstå bruken av klassar slik at inndelinga går ut frå kva for havområde skipa faktisk går i, ikkje ut frå korleis skipa er registrert. Slik departementet vurderer det, vil SOLAS-skip i nasjonal fart vere omfatta av for-

ordninga så lenge riktig klassifisering etter direktiv 2009/45 hadde vore klasse A eller B.»

For det andre reiste ein i høyringsnotatet spørsmål om kva for ansvarsreglar som bør gjelde for nasjonal passasjertransport utanfor verkeområdet for Aten-forordninga (det vil seie for nasjonal transport som ikkje fell inn under klasse A og klasse B). I høyringsnotatet viste departementet til at dei gjeldande ansvarsreglane i sjøloven kapittel 15 ikkje skil mellom nasjonal og internasjonal transport eller mellom klassar av skip. Departementet uttala at det var naturleg å følgje dette prinsippet også etter gjennomføringa av Aten-konvensjonen 2002 og Aten-forordninga i norsk rett. Departementet viste til at det regelteknisk ville vere mest gunstig å utvide verkeområdet til all nasjonal sjøtransport, men slik at ein eventuelt gjer unntak frå reglane i Aten-forordninga der desse ikkje passar. Departementet uttala (på side 17-19):

«Forordninga gjeld førebels ikkje for skip i klasse C og klasse D. Av artikkel 1 nr. 3 følgjer det likevel at Kommisjonen seinast den 30. juni 2013 skal gjere framlegg til rettsakt om utviding av forordninga til å omfatte skip i klasse C og D. Av artikkel 2 andre ledd følgjer det også at statane har rett til å la forordninga gjelde for alle former for sjøtransport i den enkelte medlemsstaten.

Eit viktig spørsmål blir etter dette kva for ansvarsreglar som bør gjelde for nasjonal passasjertransport utanfor verkeområdet for Aten-forordninga (nasjonal transport som ikkje fell inn under klasse A og klasse B).

Ansvarsreglane i sjøloven kapittel 15 skil ikkje mellom nasjonal og internasjonal transport eller mellom ulike klassar av skip. Ansvarsreglane i sjøloven gjeld uavhengig av storleiken på skipet eller kva slags fartsområde skipet går i. Det avgjerande er om ein har å

Endringer i sjøloven (reglar om passasjeransvar, m.a. gjennomføring av forordning (EF) nr. 392/2009) og samtykke til ratifikasjon av 2002-protokollen til Aten-konvensjonen om transport av passasjerar og deira reisegods til sjøs, 1974, m.m.

gjere med ein «bortfraktar» og ein «passasjer» slik dette er definert i lova.

I all hovudsak ser departementet det som naturleg å følgje opp dette prinsippet også etter gjennomføringa av Aten-konvensjonen 2002 og Aten-forordninga i norsk rett. Det er unnatak frå dette utgangspunktet om rettsleg likebehandling av passasjerar som treng særskilt grunngiving. Problemstillinga vil derfor vere om det er sider ved regelverket i Aten-konvensjonen 2002 og Aten-forordninga som det er problematisk å gjennomføre fullt ut for all nasjonal passasjertransport til sjøs.

Aten-forordninga vil vere den av dei to rettsaktene som for norske forhold regulerer det alt vesentlege av internasjonal passasjertransport. I tillegg kjem at Aten-forordninga vil gjelde for skip i klasse A og B i nasjonal fart, og at det ligg an til at Aten-forordninga blir utvida til å omfatte også skip i klasse C og D. Basert på dette ser departementet det som fornuftig å ta utgangspunkt i Aten-forordninga også for annan nasjonal sjøtransport. Departementet ser det som regelteknisk mest gunstig å utvide verkeområdet for forordninga til all nasjonal sjøtransport, men å eventuelt gjere unnatak frå reglane i Aten-forordninga der desse ikkje passar.

I utgangspunktet synest det naturleg å operere med dei same reglane om ansvarsgrunnlag for alle typar passasjertransport. Det er likevel forhold ved ansvarsgrunnlaga i Aten-konvensjonen 2002 som gjer at det kan vere grunn til å problematisere dette utgangspunktet. Den viktigaste endringa frå dagens ansvarsgrunnlag som skjer ved gjennomføringa av Aten-konvensjonen 2002, er at det for personskafe som følgje av skipsfartshendingar blir innført eit objektivt ansvar. Ein av grunnane til at det gjerne blir oppfatta som fornuftig å etablere eit objektivt ansvar som ansvarsgrunnlag, er at skadevaldaren kan pulverisere tapet gjennom ansvarsforsikring. Men føresetnaden for dette synspunktet er at skadevaldaren faktisk har høve til å teikne ansvarsforsikring for skaden, sjå nedanfor. Kva slags ansvarsreglar som bør gjelde, må derfor til dels sjåast i samanheng med spørsmålet om forsikringsdekning.

Departementet ser det som lite aktuelt å sette ulike ansvarsgrenser for ulike passasjertransport. Ei gjennomføring av ansvarsgrensene i Aten-konvensjonen 2002 vil for død og skade på passasjer for det alt vesentlege vere ei rein vidareføring av dagens ansvarsgrenser i

sjøloven kapittel 15, bortsett frå den særlege ansvarsgrensa for objektivt ansvar. Ansvarsgrensene for tap av og skade på reisegods blir auka, men auken er neppe så stor at det er grunn til å vurdere ulike reglar for ulike passasjertransport på dette punktet.

Når det gjeld gjennomføring av forsikringsplikt for all nasjonal passasjertransport, er dette dels eit spørsmål om det er tilgjengeleg ansvarsforsikring i marknaden, dels eit spørsmål om det er for tyngjande å påleggje forsikringsplikt for all nasjonal sjøtransport.

Spørsmålet om det er for tyngjande å påleggje alle aktørane tvungen ansvarsforsikring – under føresetnad av at slik er tilgjengeleg – har fleire sider. For det første kan det tenkjast at enkelte aktørar er så små at krav om forsikring i tråd med Aten-konvensjonen 2002 skaper unødig mykje administrasjonsarbeid som også gjer det lite attraktivt å drive den aktuelle transporten. Dersom slike aktørar driv ein type passasjertransport som har særskild låg risiko for skade, kan det kanskje forsvarast å gjere unnatak for forsikringsplikta. For det andre kan det tenkjast at ansvarsforsikring er så kostbart at denne kostnaden sett i forhold til inntekstpotensialet for nokre verksemdar, gjer at ei obligatorisk forsikringsordning vil slå beina under verksemda.

Det kan også vere aktuelt med tilpassingar i sjølve forsikringsplikta, samanlikna med den forsikringsplikta som følgjer av konvensjonen. Mellom anna kunne ein tenkje seg at det ikkje var krav om “blue card”. Det kan også vere ei mogleg tilnærming å påleggje obligatorisk forsikring for all passasjertransport, men utan “blue card” og utan sertifikatplikt for den minste og minst risikoutsette passasjertransporten.

I lovforslaget § 418 andre ledd er det foreslått at reglane i forordninga skal gjelde utan unnatak. Som det går frå av det som er sagt ovanfor, er departementet i tvil om løysinga og ber om tilbakemelding frå høyringsinstansane når det gjeld spørsmålet om tilgjengeleg ansvarsforsikring i marknaden, og når det gjeld spørsmålet om det er behov for unnatak for eller tilpassingar i forsikringsplikta for nokre aktørar.»

Som det er nemnt i punkt 5, opnar forordninga for overgangsreglar i samband med spørsmålet når reglane skal ta til å gjelde for nasjonal passasjertransport, jf. artikkel 11. I høyringsnotatet punkt 6.4 (side 19) gav departementet uttrykk for at ein

Endringer i sjøloven (reglar om passasjeransvar, m.a. gjennomføring av forordning (EF) nr. 392/2009) og samtykke til ratifikasjon av 2002-protokollen til Aten-konvensjonen om transport av passasjerar og deira reisegods til sjøs, 1974, m.m.

ikkje såg behov for generelle overgangsreglar etter artikkel 11. Departementet peikte likevel på at det kunne vere grunn til å vurdere overgangsreglar med omsyn til reglane om forsikringsplikt, dersom det ikkje ville vere tilgjengelege forsikringsordningar for nasjonal transport i marknaden.

I høyringsnotatet punkt 11.1 (side 32) peikte departementet på at utferding og kontroll av sertifikat for norske passasjerskip vil medføre ei auka administrativ byrde for sjøfartsstyresmaktene. Det er ifølgje høyringsnotatet ein føresetnad at det er Sjøfartsdirektoratet som får oppgåva med sertifisering og kontroll, og ein reiste spørsmål om Sjøfartsdirektoratet bør få heimel for å krevje gebyr for å utstede sertifikata.

8.2 Høyringsfråsegnene

Nærings- og handelsdepartementet støtter departementet si forståing av verkeområdet for Aten-forordninga i høyringsnotatet og uttalar følgjande:

«For det første er det i høyringsnotatet stilt spørsmål om Athen-forordningen skal gjelde for skip registrert i klasse A eller B, eller om Athen-forordningen skal gjelde for alle skip som høyrer inn under klasse A eller B, se Athen-forordningen artikkel 2 med vidare henvisningar til artikkel 4 i direktiv 1998/18/EF (som erstattet av direktiv 2009/45/EF). På dette punkt støtter vi Justisdepartementets forståelse. Det avgjørende i forhold til verkeområdet må vere om fartøyet kan registreres i klasse A eller B. En slik forståelse vil gi Athen-forordningen størst mulig verkeområde i tråd med det bakenforliggende hensyn om å styrke passasjerrettighetene. Motsatt tolkningsresultat ville gjøre det lett for bortfrakteren å komme unna eventuelt ansvar etter Athen-forordningen ved å la vere å registrere fartøyet under klasse A eller B. Vi støtter også Justisdepartementets konklusjon om at SOLAS-fartøyer i nasjonal fart vil vere omfattet av Athen-forordningen så lenge riktig klassifisering av fartøyet etter direktiv 2009/45 hadde vært klasse A eller B. Vi ser heller ingen grunn til å etablere overgangsregler for passasjerfartøy som kan registreres i klasse A eller B som åpnet for etter Athen-forordning artikkel 11.»

Når det gjeld spørsmålet om kva for ansvarsreglar for passasjertransport som skal gjelde for nasjonal passasjertransport utanfor verkeområdet for Aten-

forordninga, er høyringsinstansane delte i synet på kva for løysingar ein bør velje.

Ingen av høyringsinstansane har innvendingar mot forslaget om å utvide reglane i Aten-forordninga til å gjelde for all nasjonal passasjertransport. *Forbrukarombodet* og *Forbrukarrådet* viser begge til behova for likebehandling av båtpassasjerar og for eit einskapleg regelverk, og går inn for at verkeområdet til Aten-forordninga blir utvida til å gjelde all nasjonal passasjertransport. *Forbrukarombodet* grunngjev dette slik:

«Skulle man legge opp til avgrensninger av ansvarsreglene ut i fra hvilke kategorier skipene sorterer under, ville dette kunne føre til at passasjerer som reiser med transportmidler unntatt fra Aten-forordningens regler ville få dårligere beskyttelse enn andre passasjerer. For berørte passasjerer ville dette lett oppleves som vilkårlig. Jeg antar i tillegg at et slikt unntak fort ville kunne ramme mange pendlere, typisk på kortere fergestrekninger, noe jeg anser som spesielt uheldig. For øvrig kan jeg ikke se noen umiddelbare hensyn som skulle tilsier at næringsdrivende som driver ferge-transport skal behandles ulikt med hensyn til ansvarsregler på grunn av om transporten kun er nasjonal eller på grunn av hvilken skipsklasse man sorterer under.

Jeg anser det også slik at det vil være regelteknisk mest gunstig å utvide verkeområdet for forordningen til all nasjonal sjøtransport.

Jeg støtter derfor departementets forslag om at reglene i forordningen bør gjelde uten unntak, som foreslått i lovforslagets § 418 andre ledd.»

Av høyringsinstansane som uttalar seg om spørsmålet om innføring av forsikringsplikt for skip som ikkje høyrer under klasse A og klasse B, er det berre *Forbrukarrådet* som tek til orde for å innføre tvunge ansvarsforsikring for alle verksemdar som driv passasjertransport, uavhengig av storleiken på verksemda. *Forbrukarrådet* uttalar:

«Fra et forbrukerperspektiv er det viktig at det etableres like ansvarsgrenser uavhengig av størrelsen på virksomheten, idet konsekvensene for passasjerene potensielt vil være like stor. For at et ansvar skal være virksomt er det en nødvendig forutsetning at det ansvarlige selskapet kan redusere sitt tap gjennom en ansvarsforsikring. Vi mener derfor at det bør være en tvungen ansvarsforsikring for alle selskap som driver passasjertransport, uavhengig

Endringer i sjøloven (reglar om passasjeransvar, m.a. gjennomføring av forordning (EF) nr. 392/2009) og samtykke til ratifikasjon av 2002-protokollen til Aten-konvensjonen om transport av passasjerar og deira reisegods til sjøs, 1974, m.m.

av størrelsen på virksomheten. Dersom det skal gjøres unntak fra en slik forsikringsplikt må dette etter vårt syn kun skje der risikoen for skade på passasjerer er helt ubetydelig.»

Nærings- og handelsdepartementet og Skuld tek til orde for å utvide verkeområdet til å gjelde nasjonal passasjertransport, men slik at plikta til å teikne ansvarsforsikring ikkje gjeld for skip som ikkje fell inn under klasse A og klasse B. *Nærings- og handelsdepartementet* uttalar:

«Dernest er det i høringsnotatet bedt om innspill på om Athen-forordningen også skal gjøres gjeldende for mindre passasjerskip som kan klassifiseres i klasse C eller D etter direktiv 2009/45, jf. Athen-forordningen artikkel 1 nummer 3, herunder for nasjonal transport, jf. Athen-forordningen artikkel 2 i.f. Om dette vises det til at ansvarsregler for passasjerfartøy som kan klassifiseres i klasse C og D allerede er etablert gjennom sjøloven kapittel 15. Når det gjelder ansvarsreglene etter Athen-forordningen har vi derfor ingen innsigelser mot at denne også utvides til å omfatte passasjerskip som kan klassifiseres i denne kategorien. Når det gjelder spørsmålet om forsikringsplikt finner vi det ikke sannsynlig at skip som kan klassifiseres i klasse C eller D opererer i Norge uten nødvendig ansvarsforsikring. Skadelidtes interesser er derfor allerede ivaretatt etter gjeldende rett. Videre vises det til at anskaffelse av nødvendige forsikringer etter Athen-forordningen er ganske komplisert. Som nevnt er IMO sirkulær nr. 2758 gjort bindende innenfor verkeområdet for Athen-forordningen. Konsekvensen av dette er at forsikringstilbyderen kan tilby to forskjellige forsikringsbevis (Blue Cards) som dekker ulik risiko med ulik dekning. Det vises også til at Kommisjonen innen 30. juni 2013 skal ha vurdert om Athen-forordningen skal utvides til å gjelde skip som kan klassifiseres i klasse C eller D. Basert på ovennevnte, og hensett til hensynet til rettsenhet i Europa mener vi at forsikringsplikten etter Athen-forordningen ikke bør gjelde for skip i denne kategorien. Et slikt resultat vil også lette den administrative byrden for både transportøren og tilsynsmyndigheten mht. kontrollplikten m.m. etter Athen-forordningen.

Justisdepartementet foreslår videre at Norge skal la Athen-forordningen gjelde for alle former for passasjertransport i den enkelte medlemsstaten. Justisdepartementet må med dette mene passasjerbefordring i fartsområde

1 og 2, eventuelt passasjerbefordring med skip som frakter inntil 12 passasjerer, se forskrift 24. november 2009 nr. 1400 om drift av passasjerfartøy som fører 12 passasjerer eller færre § 1. På same måte som ovenfor foreslår vi at ansvarsreglene etter Athen-forordningen gjøres gjeldende for passasjerskip i denne kategorien, men ikke forsikringsplikten.

Ovennevnte innebærer behov for endringer i lovutkastet som foreslått av Justisdepartementet. Endring i forslag til ny sjølov § 418 annet ledd foreslås med følgende ordlyd: «Forordningen i første ledd gjelder tilsvarende for all passasjertransport til sjøs i Norge med skip som ikke er omfattet av klasse A og klasse B i artikkel 4 i *direktiv 2009/45/EF med unntak for forsikringsplikten etter Aten-konvensjonen 2002 artikkel 4bis*» (endringer markert i kursiv).

For alle tilfeller minner vi om at det ikke foreligger sertifiserings- eller registreringsplikt for passasjerdrift for passasjerfartøy som frakter inntil 12 passasjerer, jf. forskrift 24. november 2009 nr. 1400 om drift av passasjerfartøy som fører 12 passasjerer eller færre § 4 nummer 5. Det er derfor ikke mulig for tilsynsmyndigheten å kontrollere om nødvendig forsikring er oppfylt for denne gruppen.»

Til spørsmålet om forsikringsplikt uttalar *Sjøfartsdirektoratet*:

«Når det gjelder omfanget av forsikringsplikten anser Sjøfartsdirektoratet det vanskelig å vurdere dette ut fra tilgjengelig informasjon. Forsikringspris samt tilgang og antall leverandører er for oss hverken kjent eller lett tilgjengelig informasjon. Sett bort ifra kostnad, kan det være gode grunner til å kreve at alle typer passasjertransporter til sjøs har forsikring for passasjerskade, tap av liv og skade/tap av bagasje. Det at et fartøy er lite, innebærer ikke nødvendigvis mindre risiko for skade på passasjerer og bagasje. Her bør imidlertid risikoen og viktigheten av at hver enkelt type passasjertransport omfattes, vurderes opp mot de økonomiske konsekvensene.»

Skuld uttalar på si side:

«Vi ser ingen behov for at forsikringsplikt under Aten-forordningen skal gjelde for nasjonal transport med skip som faller innenfor kategoriene C og D. Det er meget usannsynlig at skip i denne kategorien opererer i Norge uten forsikring og det er gode grunner til å tro at

Endringer i sjøloven (reglar om passasjeransvar, m.a. gjennomføring av forordning (EF) nr. 392/2009) og samtykke til ratifikasjon av 2002-protokollen til Aten-konvensjonen om transport av passasjerar og deira reisegods til sjøs, 1974, m.m.

skadelidte allerede er sikret. Vi foreslår at implementering for C og D skip i innenlands trafikk utelates (alternativt utsettes). »

Norges Rederiforbund viser til at deira medlemmer berre driv utanriks passasjerskipsfart, men støttar likevel moglegheita for overgangsreglar med omsyn til forsikringsplikt dersom det ikkje er forsikringsordningar for nasjonal transport tilgjengeleg i marknaden. Av høyringsinstansane er det berre *Cefor* som spesifikt uttaler seg om situasjonen i den norske forsikringsmarknaden. *Cefor* uttalar:

«Når det gjelder forsikringsplikt for all nasjonal passasjertransport i forbindelse med gjennomføringen av Atenforordningen, er situasjonen i det norske markedet som før nevnt at noen kystkaskoassurandører forsikrer passasjeransvar for fartøy som kan ta opp til 12 passasjerer, andre henviser til P&I-klubbene *Gard* og *Skuld*. Det er derfor et marked for forsikringsplikt for all nasjonal passasjertransport under forutsetning av at det tas forbehold» for terrorforsikring som anbefalt av IMO.

Sjøfartsdirektoratet, *Cefor* og *Gard* er opptekne av spørsmålet om utferding av forsikringsbevis for nasjonal passasjertransport som ikkje fell inn under klasse A og klasse B. *Cefor* og *Gard* meiner at det er lite tenleg med eit krav om å utferde forsikringsbevis for slik passasjertransport. Om dette uttalar *Gard*:

«Det er fremmet forslag om at Aten-forordningen også skal gjelde for nasjonal transport. Vi vil bemerke at for innenlands befordring med skip som faller innenfor kategoriene C og D ser vi ikke behov for krav om at det skal utstedes et eget «blue card» for så vidt gjelder krav som utspringer av sjøfare, med de ekstra omkostninger og arbeid dette vil medføre. Skadelidtes posisjon er allerede sikret gjennom lov om forsikringsavtaler av 16. juni 1989 nr. 69 (FAL) § 7-8. Bestemmelsens første ledd lyder som følger / (vår understrekning):

«Hvis forsikring som nevnt i § 1-3 annet ledd dekker sikredes erstatningsansvar, er selskapet ansvarlig overfor skadelidte for at erstatningen ikke blir utbetalt til sikrede før denne godtgjør at skadelidte har fått dekning for sitt krav. Sikredes krav mot selskapet kan ikke være gjenstand for rettsfølging til dekning av annet krav enn erstatningskravet.

Er sikrede insolvent, gjelder bestemmelsene §§ 7-6 og 7-7, jfr. § 8-3 annet og tredje ledd.»

Kort oppsummert beskytter FAL § 7-8 skadelidte mot at assurandøren betaler ut forsikring til sikrede uten at skadelidtes krav er dekket, og mot at sikredes øvrige finanskreditorer tar utlegg i kravet mot forsikringsselskapet til fortrengsel for skadelidtes erstatningskrav. Annet ledd gir skadelidte mulighet for å fremme et direkte krav mot forsikringsselskapet ved norsk domstol dersom sikrede er insolvent, jfr. FAL § 7-6, femte ledd.

I den grad det måtte herske uklarheter om hvilke innsigelser forsikringstaker skal ha adgang til å gjøre gjeldende, herunder motregningsrett ved ubetalt premie, kan dette enkelt løses ved en presisering i lovteksten. Man kan materielt sett gi skadelidte en like god beskyttelse gjennom slik lovregulering som ved at det utstedes et særskilt «blue card». Vi vil presisere at dette først og fremst vil løse behovet for Non War Passenger Blue Card. For så vidt gjelder ansvar for krav med utspring i en krigsfare vil det kunne være behov for et særskilt War Passenger Blue Card gitt av en annen aktør idet en ordinær krigsfareassurandør vil ha behov for de beskyttelsesmekanismer kansellerings og opphørsbestemmelser vi har nevnt ovenfor gir.»

Cefor gjer på si side gjeldande:

«Når det gjelder spørsmålet om utstedelse av "blue card" og sertifikatplikt for klasse C og D skip, kan vi ikke se behovet for dette for nasjonal passasjertransport. Vi viser i den forbindelse til forsikringsavtalelovens § 7-8 om skadelidtes stilling ved ansvarsforsikring i tilknytning til større næringsvirksomhet m.v. som vil få anvendelse på rederansvarsforsikring. I følge denne bestemmelsen er assurandøren ansvarlig overfor skadelidte for at erstatningen ikke blir utbetalt til sikrede før denne godtgjør at skadelidte har fått dekning for sitt krav. Vi viser også til de synspunkter som et utviklet i Gards høringsuttalelse.

Vi filtrer de synspunkter departementet gjør gjeldende i høringsnotatets pkt 6.3, 11., 12. og 13. avsnitt og anmoder om at departementet tar hensyn til de synspunktene som rederiorganisasjonene gjør gjeldende her.

Dersom ovennevnte blir tatt til følge, kan vi ikke se at det er behov for overgangsregler for nasjonal transport, jfr. høringsnotatets pkt 6.4.»

Endringer i sjøloven (reglar om passasjeransvar, m.a. gjennomføring av forordning (EF) nr. 392/2009) og samtykke til ratifikasjon av 2002-protokollen til Aten-konvensjonen om transport av passasjerar og deira reisegods til sjøs, 1974, m.m.

Sjøfartsdirektoratet meiner òg at det vil ha lite for seg å innføre ei sertifikatplikt for passasjerfartøy som fører 12 passasjerer eller færre:

«For skip som omfattes av forskrift 24. november 2009 nr 1400 om drift av passasjerfartøy som fører 12 passasjerer eller færre foreligger det fra før ingen sertifiserings- eller registreringsplikt for passasjerdriften. Vi ser dermed et praktisk problem ved å innføre en sertifikatplikt for alle skip som befordrer passasjerer. Som følge av at rederiene, i de ovenfor nevnte tilfeller, selv skal sørge for å ha et sikkerhetsstyringssystem som dokumenterer at kravene er oppfylt, har sjøfartsdirektoratet ingen oversikt over hvor mange slike fartøy som eksisterer. Et sertifikatkrav for forsikring kan derfor innebære svært mye arbeid for sertifikatutstederen, uten at det ville være mulighet til å kontrollere om alle fartøyene overholder plikten. Da vi her ikke kan se at et sertifikat tilfører sikkerheten noe, bør det for disse skipene heller illegges en plikt til å ha forsikringsbeviset tilgjengelig om bord.

For å gi en oversikt over antallet skip som ikke omfattes av forordningen og konvensjonen eller klasse C og D per dags dato kan vi nevne at der er litt over 100 passasjerfartøy med sertifikat for helt innelukkede farvann (fartsområde 1; elver, innsjøer og indre deler av fjorder), rundt 200 passasjerfartøy med sertifikat for beskyttet farvann (fartsområde 2; farvann som er beskyttet mot bølger og vind fra åpent hav) samt at det var rundt 220 fartøy som drev med begrenset passasjerbefordring per år før forskrift 24. november 2009 nr 1400 om drift av passasjerfartøy som fører 12 passasjerer eller færre trådte i kraft. Hverken fartsområde 1 og 2, eller fartøy med inntil 12 passasjerer omfattes av direktiv 2009/45/EF.»

Direktoratet uttalar vidare:

«Det framgår av høringsnotatet at Justisdepartementet ser for seg at Sjøfartsdirektoratet skal utstede de pålagte sertifikatene jf. Atenkonvensjonen artikkel 4bis nr 2. Sjøfartsdirektoratet utsteder allerede sertifikater for CLC og CLB, og tar forslaget til etterretning. Vi innehar imidlertid ikke kompetanse til å vurdere forsikringsselskapene. For at vi skal utstede sertifikatene forutsetter vi dermed at et annet kompetent organ, f.eks. Kredittilsynet, tar seg av vurderingen av forsikringsselskapene/den som stiller sikkerhet.

Når det gjelder selve utstedelsen så blir dette en tilleggsoppgave for Sjøfartsdirektoratet. De økonomiske og administrative konsekvensene av denne oppgaven vil avhenge av hvor mange typer skip som vil omfattes av sertifikatplikten. I tråd med opplegget for sertifikater for forsikring og annen sikkerhet for oljesølsansvar for skip etter bunkerskonvensjonen 2001 og ansvarskonvensjonen 1992, bør Sjøfartsdirektoratet få adgang til å kreve gebyr for sertifikatutstedelsene, jf. Sjøfartsdirektoratets gebyrforskrift (forskrift 2. februar 1996 nr 115). Kontroll av at fremmede skip har forsikring vil inngå i den ordinære havnestatskontrollen, jf. havnestatskontrollforskriften (forskrift 30. desember 2010 nr 184 om kontroll med fremmede skip og flyttbare innretninger i norsk havn mv.)»

Nærings- og handelsdepartementet tek òg til orde for innføring av gebyr:

«Etter forskrift 2. februar 1996 nr. 115 om oppkreving av gebyr til statskassen for besiktelser, sertifikatutstedelse mv. som foretas i henhold til skipssikkerhetsloven mv. (Sjøfartsdirektoratets gebyrforskrift) kan Sjøfartsdirektoratet kreve særskilt gebyr for utstedelse av sertifikat om forsikring eller annen økonomisk sikkerhet for ansvar for skade ved oljesøl eller bunkersoljesøl, jf. § 24 første ledd, nummer 1 og 3. En tilsvarende hjemmel for å dekke inn utgiftene forbundet ved å utstede sertifikat om forsikring eller annen økonomisk sikkerhet for ansvar etter Athen-konvensjonen 2002 og Athen-forordningen bør også innføres. Videre, etter Sjøfartsdirektoratets gebyrforskrift § 35 kan Sjøfartsdirektoratet kreve gebyr for tilsvarende sertifikatutstedelse til utenlandske fartøyer. Også på dette punktet bør hjemmelen for å kreve gebyr endres til å omfatte Athen-konvensjonen 2002 og Athen-forordningen.»

Cefor, Norges Rederiforbund og Rederienes Landsforening går imot innføring av gebyr for utferding av sertifikat. Dei viser til at innføring av gebyr vil kunne verke negativt på konkurranseevna til norske skip og heller ikkje vil vere i tråd med arbeidet med å fremje sjøtransport.

8.3 Departementet si vurdering

Departementet har kome til at verkeområdet for reglane om ansvar og tvunge forsikring i Aten-forordninga bør utvidast til å gjelde for all nasjonal

Endringer i sjøloven (reglar om passasjeransvar, m.a. gjennomføring av forordning (EF) nr. 392/2009) og samtykke til ratifikasjon av 2002-protokollen til Aten-konvensjonen om transport av passasjerar og deira reisegods til sjøs, 1974, m.m.

passasjertransport. Departementet gjer likevel framlegg om einskilde tilpassingar av kravet til forsikring og forsikringsbevis.

For det første foreslår departementet at skip som ikkje fell under klasse A og B, ikkje skal vere ansvarlege ved terrorhendingar. Risikoen for at desse skipa vert involverte i hendingar som er omfatta av krigs- og terrorforsikring, verkar i utgangspunktet å vere heller liten. Samstundes har departementet lagt vekt på at moglegheita for å få terrorforsikring utanfor verkeområdet for 2002 Aten-konvensjonen og Aten-forordninga vil kunne vere usikker, og at ei slik krigs- og terrorforsikring i tilfelle truleg vil vere kostbar.

For det andre foreslår departementet at ein gjer unntak frå forsikringsmodellen i 2002 Aten-konvensjonen artikkel 4*bis* for skip som ikkje fell under klasse A og klasse B, jf. lovforslaget § 418 andre ledd første punktum i.f. Bakgrunnen for forslaget er at forsikringsmodellen i Aten-konvensjonen artikkel 4*bis* ikkje eignar seg for skip av den storleiken det er tale om her. Forsikringsmodellen i konvensjonen er utforma med tanke på P&I-systemet, og som også Cefor har peikt på i høyringa, varierer det om skip i denne storleiken har tilgang på P&I-forsikring. Unntaket frå forsikringsmodellen i Aten-konvensjonen 2002 inneber at skip som ikkje fell inn under klasse A og klasse B, heller ikkje er omfatta av kravet om sertifikat.

I staden foreslår departementet eit krav om ansvarsforsikring for skip som ikkje fell inn under klasse A og klasse B, men likevel slik at kravet om tvunge forsikring berre gjeld for skip som er sertifisert til å føre meir enn 12 passasjerar, jf. lovforslaget § 418 andre ledd andre punktum. Slik departementet ser det, er det ikkje grunnlag for å innføre eit generelt unnatak for forsikringsplikt for skip som ikkje fell inn under klasse A og klasse B. Så langt departementet forstår tilbagemeldingane i høyringa, er det i dagens forsikringsmarknad mogleg å få forsikring også for skip som ikkje fell inn under klasse A og klasse B. I samband med høyringa har fleire òg peikt på at det er usannsynleg at skip i klasse C og klasse D opererer i Noreg utan forsikring. Departementet kan ikkje utan vidare sjå at det at reiarar har teikna ansvarsforsikring på friviljug grunnlag i seg sjølv er eit argument mot å innføre tvunge ansvarsforsikring. Derimot har departementet etter ei nær-

are vurdering kome til at det er naturleg å avgrense kravet om tvunge forsikring til skip som er sertifiserte til å føre meir enn 12 passasjerar, slik som i 2002 Aten-konvensjonen artikkel 4*bis* nr. 1. Dersom det seinare skulle vise seg å vere naudsynt, er det mogleg å påleggje ansvarsforsikring òg for skip som fører 12 passasjerar eller mindre i medhald av § 432.

Som det er peikt på i høyringa, vil dei alminnelige reglane i forsikringsavtaleloven supplere kravet om ansvarsforsikring som er foreslått i sjøloven § 418 andre ledd andre punktum.

Departementet ser dei praktiske problema som kan reise seg ved å innføre krav om sertifikatplikt. Difor vert det i staden gjort framlegg om at ein får heimel til i forskrift å kunne gje reglar om at skip som ikkje fell inn under klasse A og klasse B, skal ha anna forsikringsbevis, jf. lovforslaget § 418 fjerde ledd.

Ein finn grunn til å gjere merksam på at Danmark, med same grunngjeving, langt på veg har valt ei tilsvarende løysing for passasjerskip i klasse C og D og skip som høgst transporterer 12 passasjerar, jf. Lovforslag nr. L 60, fremsat 21. desember 2011. Lovforslaget vart vedteke den 21. mars 2012, men har enno ikkje teke til å gjelde. Etter det opplyste vil reglane som gjeld skip omfatta av verkeområdet til forordninga, teke til å gjelde primo desember 2012. Reglane om passasjerskip i klasse C og D og om skip som høgst transporterar 12 passasjerar vil venteleg først teke til å gjelde våren 2013.

Departementet gjer ikkje framlegg om å nytte overgangsreglane for nasjonal transport etter forordninga artikkel 11.

Departementet gjer framlegg om ein heimel til å gje gebyr, jf. lovforslaget § 418 fjerde ledd.

Etter direktiv 2009/16/EF artikkel 13 nr. 1 bokstav a, jf. vedlegg IV, skal sertifikat etter Aten-forordninga kontrollerast i samband med hamnestatskontrollen. Som ein konsekvens av gjennomføring av direktiv 2009/16/EF i norsk rett finst sertifikat etter Aten-forordninga allereie på lista over sertifikat og dokument som skal inspiserast i samband med hamnestatskontrollen. Jf. her vedlegg 3 til forskrift 30. desember 2010 nr. 1849 om kontroll med fremmede skip og flyttbare innretningar i norsk havn mv. (havnestatskontrollforskriften).

9 Særskilt om ansvar for skade på passasjerar

9.1 Forslaget i høyringsnotatet

I høyringsnotatet punkt 6.2 (side 15-16) bad departementet om innspel frå høyringsinstansane om nivået på ansvarsgrensene for bortfraktaren sitt ansvar for skade på passasjerar.

For det første bad departementet om synspunkt på om det er grunn til å auke ansvarsgrensa for skade på passasjerar, utover nivået i 2002 Aten-konvensjonen artikkel 7 nr. 1.

Ansvarsgrensa for skade på passasjerar i 2002 Aten-konvensjonen artikkel 7 er allereie gjennomført i sjøloven § 422, som bestemmer at bortfraktaren sitt ansvar for personskade ikkje skal overstige 400 000 SDR for kvar passasjer. Departementet viste i høyringsnotatet til at det i samband med gjennomføringa av 2002 Aten-konvensjonen likevel er grunn til å vurdere om ein bør auke ansvarsgrensa. 2002 Aten-konvensjonen har berre ei nedre grense for bortfraktaren sitt ansvar. Etter 2002 Aten-konvensjonen artikkel 7 nr. 2 kan dei enkelte statane innføre høgare ansvarsgrenser dersom ein informerer IMOs generalsekretær om dette. Bakgrunnen for denne løysinga er mellom anna at konvensjonen om avgrensing av ansvar for sjørettslege krav 1976, som endra ved 1996-protokollen, opnar for høgare nasjonale ansvarsgrenser i globalavgrensinga av passasjerskadekrav.

I høyringsnotatet (på side 15) la ein til grunn at Aten-forordninga ikkje er til hinder for å auke ansvarsgrensene i tråd med 2002 Aten-konvensjonen artikkel 7. Det vart mellom anna vist til at Rådet for Den europeiske unionen har lagt til grunn same føresetnad i rådsavgjerda 3. mai 2011 om at EU skal tiltre 2002 Aten-protokollen. I rådsavgjerda heiter det:

«Medlemsstatene bevarer dog deres kompetence i forbindelse med en række bestemmelser i Athenprotokollen, for eksempel ikke-deltagelses-bestemmelsen, som giver medlemsstatene mulighed for at fastsætte højere grænser for erstatningsansvaret end dem, der er fastsat i Athenprotokollen.»

I samband med gjennomføringa av ansvarsgrensa på 400 000 SDR i sjøloven § 422, jf. Ot.prp. nr. 79 (2004-2005) s. 39, la ein avgjerande vekt på omsynet til internasjonal uniformitet i dei sjørettslege ansvarsbeløpa. Departementet uttala likevel at dersom beløpet på 400 000 SDR over tid skulle vise seg å vere for lågt, kan ein auke beløpet seinare.

Departementet gjorde ikkje framlegg om å auke ansvarsgrensa for skade på passasjerar i høyringsnotatet. Likevel bad departementet om innspel frå høyringsinstansane om dette.

Departementet bad òg om synspunkt frå høyringsinstansane til spørsmålet om det er grunn til å auke globalavgrensingsbeløpet i sjøloven § 175 nr. 1 for krav i samband med personskade som er valda skipets eigne passasjerar. Det vart uttala i høyringsnotatet (på side 16):

«Det er sjøloven § 175 nr. 1 som i dag set det samla øvre taket på ansvaret for skader på passasjerar etter ei og same hending. Dette beløpet er i dag på 175 000 SDR multiplisert med så mange passasjerar som skipet har sertifikat til å føre. Desse reglane er gitt til gjennomføring av artikkel 6 i 1996-protokollen til konvensjonen om avgrensing av ansvaret for sjørettslege krav, 1976. Også i denne konvensjonen er det opna for høgare nasjonale ansvarsgrenser. Departementet har tidlegare teke opp spørsmålet om ein bør endre denne ansvarsgrensa samstundes med gjennomføring av Aten-konvensjonen, sjå Ot.prp. nr. 79 (2004-2005) s. 37-38. Eit hensyn som taler for ei slik endring, er at ein passasjer som kjem til skade, bør ha rett til erstatning utan at dette er avhengig av kor mange passasjerar som kjem til skade i den same hendinga. Det kan i alle fall synest fornøftig at globalavgrensingsbeløpet i sjøloven § 175 nr. 1 er like høgt som forsikringsplikta etter Aten-konvensjonen 2002 artikkel 4bis på 250 000 SDR per passasjer. Departementet ber særskilt om innspel frå høyringsinstansane med omsyn til dette spørsmålet. Eit særskilt poeng er at skadar med maksimal erstatningsutbetaling sjeldan vil ramme alle passasjerane

Endringar i sjøloven (reglar om passasjeransvar, m.a. gjennomføring av forordning (EF) nr. 392/2009) og samtykke til ratifikasjon av 2002-protokollen til Aten-konvensjonen om transport av passasjerar og deira reisegods til sjøs, 1974, m.m.

på eit skip. Globalavgrensinga er uavhengig av kor mange passasjerar som reint faktisk er om bord i skipet; avgrensinga er knytt til kor mange passasjerar skipet er sertifisert for. Der-som globalavgrensingsbeløpet blir sett for høgt samanlikna med kva ein kan rekne med som reelle erstatningsutbetalingar, er det mogleg at dette kan påverke forsikringsmarknaden nega-tivt.»

9.2 Høyringsfråsegnene

Av høyringsinstansane har *Nærings- og handelsdepartementet*, *Cefor*, *Gard*, *Norges Rederiforbund* og *Skuld* uttala seg om behovet for å auke ansvars-grensa for bortfraktaren sitt ansvar for skade på passasjerar utover 400 000 SDR. Ingen av desse høyringsinstansane kjenner til noko som gjer det naudsynt å auke ansvarsgrensa på det noverande tidspunktet. *Nærings- og handelsdepartementet*, *Gard*, *Norges Rederiforbund* og *Skuld* understrekar at det er viktig med internasjonal uniformitet i dei sjørettslege ansvarsbeløpa, for å unngå tvist om kva for eit land sin rett som skal leggjast til grunn. Ein bør unngå at det går med tid og kostnader fordi kvar part prøver å ta skritt for å sikre det ver-netinget og lovvalet som han meiner er optimalt for interessa han har i saka - såkalla «forum shop-ping». *Nærings- og handelsdepartementet* uttalar likevel:

«Vi utelukker imidlertid ikke at det i fremtiden kan fremkomme opplysninger som tilsier at ansvarsgrensene etter Athen-konvensjonen 2002 artikkel 7 bør endres. I tråd med Justisde-partementets redegjørelse legger vi derfor til grunn at Athen-forordningen ikke avgrenser muligheten for å øke ansvarsgrensene dersom behovet for nasjonale særordninger melder seg i fremtiden.»

Når det gjeld spørsmålet om behovet for å auke globalavgrensingsbeløpet i sjøloven § 175 nr. 1, har *Nærings- og handelsdepartementet*, *Forbrukarombodet*, *Forbrukarrådet*, *Cefor*, *Gard*, *Norges Rederiforbund* og *Skuld* hatt synspunkt på dette. Synspunkta er ulike i dette spørsmålet, og skiljet går mellom næringa og forbrukarorganisasjo-nane.

Cefor, *Gard*, *Norges Rederiforbund* og *Skuld* viser til omsynet til internasjonal uniformitet i de sjørettslige ansvarsbeløpa, og gjer gjeldande at det ville vere uheldig om Noreg åleine innfører høgare globalavgrensingsbeløp for passasjeran-

svar enn det andre konvensjonsstatar har gjort eller vil kome til å gjere. *Gard*, *Norges Rederifor-bund* og *Skuld* uttalar at dei ikkje kan sjå at det er dokumentert eit behov for å auke globalavgrens-ingsbeløpet for passasjerskade.

Cefor og *Norges Rederiforbund* uttalar begge at ein auke kan påverke forsikringsmarknaden nega-tivt. I høyringsfråsegna frå *Cefor* heiter det:

«Vi ber også om at globalbegrensningsbeløpet og regelen i sjølovens § 175 nr 1 ikke økes. Vi ser ingen sammenheng i at det någjeldende globalbegrensningsbeløpet på 175 000 SDR må være like høyt som den nedre grense for forsi-kringsplikten for den enkelte passasjer. Global-begrensningsreglene gjelder som kjent rede-rens samlede ansvar. Det bygges stadig større passasjerskip som P&I-klubbene skal dekke rederansvaret til og hvor risikokapital må tilvei-ebringes. Det vil derfor få negativ innvirkning på det internasjonale forsikringsmarkedet der-som en eller flere stater beslutter å øke global-begrensningsbeløpet.»

Norges Rederiforbund meiner òg at ein auke av glo-balavgrensingsbeløpet i sjøloven § 175 nr. 1 kan vere ei påkjenning for forsikringsmarknaden:

«Selv om vi har sympati for departementets syn, mener vi at også andre hensyn må veies inn i vurderingen. Internasjonal uniformitet (rettsenhet) og forsikringsmessige hensyn til-sier, etter vårt syn, at Norge ikke bør øke glo-balbegrensningsbeløpene utover det som føl-ger av LLMC. Det store skadeutbetalingspo-tensial passasjerskip representerer medfører at dekning av passasjerkrav er et stadig mer utfordrende tema for P&I-systemet (Internatio-nal Group of P&I Clubs). Globalbegrensnings-beløp utover det som følger av LLMC kan der-for medføre ytterligere vanskeligheter med sikte på å sikre fremtidig dekning for passasjer-krav innenfor P&I systemet.»

Heller ikkje *Nærings- og handelsdepartementet* finn grunn til å støtte ein auke i globalavgrensingsbe-løpet i sjøloven § 175 nr. 1. *Nærings- og handelsde-partementet*, *Gard* og *Norges Rederiforbund* gjer gjeldande at eit eventuelt behov for å auke global-avgrensingsbeløpet for passasjerskade bør disku-terast og fastsettast av FNs sjøfartsorganisasjon IMO for å sikre rettslikskap på tvers av landegren-sene. I samband med dette legg *Nærings- og han-delsdepartementet* til:

Endringer i sjøloven (reglar om passasjeransvar, m.a. gjennomføring av forordning (EF) nr. 392/2009) og samtykke til ratifikasjon av 2002-protokollen til Aten-konvensjonen om transport av passasjerar og deira reisegods til sjøs, 1974, m.m.

«Det er forventet at forslag om økning av globalbegrensningsbeløpene for passasjerkrav etter LLMC 1996 artikkel 7 vil bli fremmet i nær fremtid på bakgrunn av nylige endringer av globalbegrensningsbeløpene etter LLMC 1996 artikkel 6(1) bokstavene a og b.»

Forbrukarombodet og *Forbrukarrådet* meiner at ein passasjer som kjem til skade, bør ha rett til erstatning utan at dette er avhengig av kor mange passasjerar som kjem til skade i den same hendinga, og at ein som eit minimum bør setje ansvarsgrensa i sjøloven § 175 nr. 1 like høgt som forsikringsplikta i 2002 Aten-konvensjonen artikkel 4bis, det vil seie til 250 000 SDR for kvar passasjer.

9.3 Departementet si vurdering

Departementet gjer ikkje framlegg om å auke ansvarsgrensa for bortfraktaren sitt ansvar for skade på passasjerar. Som nemnt i høyringsnotatet punkt 6.2 (side 15), kjenner ikkje departementet til noko som tilseier at ansvarsgrensa på 400 000 SDR er for låg. I samband med høyringa har det ikkje kome fram opplysningar som endrar dette. Dersom beløpet på 400 000 SDR over tid skulle vise seg å vere for lågt, kan ein auke beløpet seinare.

Departementet gjer framlegg om å endre globalavgrensningsbeløpet for passasjerskade i sjøloven § 175 nr. 1 til 250 000 SDR for kvar passasjer som skipet er sertifisert for.

På same måte som forbrukarorganisasjonane, meiner departementet at ein passasjer som kjem til skade, som utgangspunkt bør ha rett til erstatning uavhengig av kor mange passasjerar som kjem til skade i den same hendinga.

Når det gjeld næringa si utsegn om omsynet til internasjonal uniformitet i dei sjørettslege ansvarbeløpa, viser departementet til at globalavgrensningskonvensjonen sjølv legg opp til at ein kan fråvike prinsippet om uniforme ansvarbeløp når det gjeld passasjeransvar. Etter konvensjonen om avgrensing av ansvar for sjørettslege krav 1976, som endra ved 1996-protokollen, artikkel 15 nr. 3bis første ledd kan ein konvensjonsstat, uavhengig av ansvarsgrensene i artikkel 7 nr. 1, gje nasjonale reglar om det ansvarssystemet som skal gjelde for krav ved tap av liv eller skade på person, men likevel slik at ansvarsgrensene ikkje skal vere lågare enn det som følgjer av artikkel 7 nr.1. Det er likevel ein føresetnad at konvensjonsstaten gjer IMO's generalsekretær melding om dei

ansvarsgrensene ein har vedteke å innføre for passasjerskadar, jf. artikkel 15 3bis andre ledd.

Det er heller ikkje slik at Noreg er aleine om å foreslå ein auke av globalavgrensningsbeløpet etter artikkel 7 i konvensjonen. Departementet viser her til at Danmark har foreslått å heve globalavgrensningsbeløpet for passasjerskadar til 400 000 SDR for kvar passasjer som skipet har godkjenning til å føre, jf. Lovforslag nr. L 60, Folketinget 2011-12, fremsat 21. desember 2011, side 13-14:

«Globalbegrensningsbeløbet beregnes som 175.000 SDR multipliceret med det antal passagerer, som skibet har tilladelse til at medføre. Både efter de hidtil gældende regler og efter de foreslåede regler er det faktisk antal passagerer på den pågældende rejse uden betydning. Blev de 175.000 SDR fastholdt som grundlaget for beregning af globalbegrensningsbeløbet, ville det med de væsentligt højere ansvarsbeløb pr. passagerskader efter de nye regler i 2002 Athen-konventionen betyde, at der ved store passagerskibulykker kunne være betydelig risiko for, at globalbegrensningsretten reelt vil indebære en reduktion i erstatninger til de enkelte passagerer, i forhold til den erstatning passagererne ellers ville have krav på efter de nye passager-ansvarsregler. Erstatningsbeløbene er ved Athen-forordningens artikel 3, jf. 2002 Athen-konventionens artikel 7, stk.1, forhøjet betydeligt over for hver enkelt passager til 400.000 SDR, hvoraf der er objektivt ansvar for krav i forbindelse med en søulykke op til 250.000 SDR, jf. Athen-forordningens artikel 3, jf. atikel 3, stk. 1, i 2002 Athen-konventionen.[...] Hvis begrænsningsbeløbet på 175.000 SDR i søloven blev fastholdt, ville det således få betydning for størrelsen af den erstatning, som en passager vil få ved omfattende ulykker med et passagerskib, hvor hovedparten af passagererne dør eller påføres svære skader.

Med et så stort beløb er der reelt ingen risiko for afkortning i erstatningerne, selv om globalbegrensningsbeløbet ikke beregnes på grundlag af det faktiske antal transporterede passagerer. Fastholdelse af retten til globalbegrænsning har en væsentlig betydning for skibene, idet retten til globalbegrænsning giver visse beskyttelser, først og fremmest beskyttelse mod arrest af rederienes andre skibe, når begrænsningsfonden er oprettet.»

Ved vurderinga har departementet lagt vekt på å finne ei løysing som ikkje er til hinder for ein vel

Endringar i sjøloven (reglar om passasjeransvar, m.a. gjennomføring av forordning (EF) nr. 392/2009) og samtykke til ratifikasjon av 2002-protokollen til Aten-konvensjonen om transport av passasjerar og deira reisegods til sjøs, 1974, m.m.

fungerande forsikringsmarknad for sjørettslege krav. Ein har merka seg fråsegnene frå fleire høyringsinstansar om at det store skadeutbetalingspotensialet passasjerskip representerer, fører med seg at dekning av passasjerkrav er eit stadig vanskelegare tema for P&I-systemet. Departementet er innforstått med at retten til å avgrense ansvaret etter konvensjonen om avgrensing av ansvar for sjørettslege krav er ein viktig føresetnad for eit fungerande P&I-system. I høyringsfråsegna frå *Gard* er det opplyst at P&I-næringa ikkje har vore i stand til fullt ut å oppfylle dei forsikringsbehova som det nye ansvarsregimet for passasjerkrav etter 2002 Aten-konvensjonen, har skapt for dei største passasjerskipa. Ifølgje *Gard* har P&I-klubane innført ein særskilt forsikringssum (poliseavgrensingsbeløp) for passasjeransvar på USD 2 milliardar for kvart skip ved kvar hending, noko som ikkje er tilstrekkeleg til å dekke eit eventuelt maksimalansvar for dei aller største cruiseskipa.

Når departementet likevel gjer framlegg om å auke globalavgrensingsbeløpet i sjøloven § 175 nr. 1, slik at det svarer til forsikringsplikta etter 2002 Aten-konvensjonen artikkel 4*bis*, har dette for det første bakgrunn i at globalavgrensingsbeløpet på 175 000 SDR er langt lågare enn det alminnelege erstatningsnivået i norsk erstatningsrett. For det andre er det slik at reglane i 2002 Aten-konvensjonen inneber at reiarar av passasjerskip uansett må teikne forsikring på 250 000 SDR for kvar passasjer.

Sjølv om det er naturleg at ein arbeider for at spørsmålet vert drøfta i FNs sjøfartsorganisasjon IMO, kan ikkje departementet sjå at det skulle vere naudsynt å vente på utfallet av slike drøftingar for å endre nasjonal lovgjeving. Departementet er òg i tvil om utsiktene til eit snarleg framlegg om endring av ansvarsgrensene i artikkel 7 nr. 1 i konvensjonen.

10 Særskilt om ansvar for forseinking

10.1 Forslaget i høyringsnotatet

Som det går fram av punkt 3.4, har sjøloven kapittel 15 òg reglar om ansvar for forseinking av passasjerar og reisegods, og desse reglane er knytte tett opp mot reglane om ansvar for skade på passasjerar og reisegods. I høyringsnotatet punkt 7 (side 19) viste departementet til at gjennomføringa av 2002 Aten-konvensjonen og Aten-forordninga i norsk rett gjer det naudsynt å sjå nærare på reglane om forseinking i sjøloven kapittel 15. Samstundes vart det peikt på at Europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 1177/2010 av 24. november 2010 om rettar for båtpassasjerar til sjøs og på innanlandske vassvegar og om endring av forordning (EF) nr. 2006/2004 (passasjerrettsforordninga) gjer det naudsynt å vurdere innhaldet av forseinkingsreglane, og ikkje berre den lovtekniske utforminga. Forordning (EU) nr. 1177/2010, som er EØS-relevant, men enno ikkje innlemma i EØS-avtalen, har mellom anna reglar om rett til kompensasjon etter standardiserte satsar ved forseinking og kansellering. Spørsmålet er om reglane om forseinking i sjøloven kapittel 15 må endrast eller opphevast i samband med gjennomføringa av passasjerrettsforordninga og Aten-forordninga, og dermed 2002 Aten-konvensjonen, i norsk rett. I høyringsnotatet punkt 10.3 gjorde departementet framlegg om å vidareføre dagens reglar i sjøloven kapittel 15 om ansvar for forseinking, men slik at ein justerer ansvarsgrensene til same nivå som ansvarsgrensene i Aten-konvensjonen 2002. Departementet uttala i høyringsnotatet (side 29-30):

«Spørsmålet kjem på spissen når det gjeld reglane om ansvar for forseinking av passasjerar. Passasjerrettsforordninga artikkel 19 gir reglar om slikt ansvar. Reint konkret innfører forordninga eit kompensasjonssystem med standardiserte satsar som vert ytt uavhengig av økonomisk tap hos passasjeren. Det kan ikkje sjåast bort frå at ein passasjer kan få eit økonomisk tap, utover dei standardiserte kompensasjonssatsane, som står i rimeleg samanheng med kanselleringa eller forseinkinga. I så

måte kan det vere grunn til å vidareføre dei gjeldande reglane om ansvar for forseinking av passasjerar i sjøloven kapittel 15. [...] [F]orordninga [er] ikkje til hinder for at passasjerar kan krevje skadebot for tap som følgje av kansellering eller forseinking av transporttjenester etter nasjonale reglar.

Det kan spørjast om det er nødvendig å vidareføre ansvaret for forseinka utlevering av reisegods i sjøloven § 419 første ledd andre punktum, når Aten-konvensjonen 2002, slik han er gjennomført i Aten-forordninga, vert inkorporert i norsk rett. Aten-konvensjonen 2002 artikkel 1 nr. 7 har reglar om ansvar ved forseinka utlevering av reisegods, men slik at ansvaret er avgrensa til dei tilfella der utleveringa av reisegodset ikkje skjer «innan rimeleg tid». Sjølv om ei tilsvarende avgrensing ikkje uttrykkeleg følgjer av ansvarsregelen for forseinking av reisegods etter sjøloven § 419 første ledd andre punktum andre alternativ, er det neppe reell skilnad mellom reguleringa i sjøloven og reguleringa i konvensjonen. Etter departementets syn vil det nok vere naturleg å tolke inn i fraktavtalen at utleveringa av reisegods ikkje er forseinka så lenge utleveringa har skjedd innan «rimeleg tid». Kva som er å rekne som «rimeleg tid», kjem an på dei konkrete omstenda. Medan Aten-konvensjonen 2002 artikkel 1 nr. 7 gjeld ved sjøfartshendingar, er sjøloven § 419 første ledd andre punktum andre alternativ generell og bør derfor vidareførast.

Departementet nemner at dei gjeldande reglane i sjøloven kapittel 15 avsnitt III om ansvar for skade på passasjerar og reisegods og ansvar for at passasjerar og reisegods blir forseinka, er nært forbundne. Reglane om ansvar for at passasjerar og reisegods vert forseinka byggjer på reglane om ansvar for skade på passasjerar og reisegods, slik desse er basert på Aten-konvensjonen 1974. Dette gjeld både reglane om ansvarsgrunnlag (aktløyseansvar) og reglane om avgrensingar i ansvaret til bortfraktaren. Spørsmålet er om samanhengen mellom reglane om ansvar for skade og

Endringar i sjøloven (reglar om passasjeransvar, m.a. gjennomføring av forordning (EF) nr. 392/2009) og samtykke til ratifikasjon av 2002-protokollen til Aten-konvensjonen om transport av passasjerar og deira reisegods til sjøs, 1974, m.m.

reglane om ansvar for forseinking bør vidareførast, slik at ein mellom anna innfører trinnvist ansvar for forseinking med objektivt ansvar opp til ei nærare fastsett grense og aktløyseansvar over dette igjen. Departementet gjer ikkje framlegg om dette.

Slik departementet ser det, er det viktig at prinsippet om trygg befordring av passasjerar ligg til grunn for utforminga av reglane. Eit objektivt ansvar for forseinking kunne føre til situasjonar der transport vert gjennomført sjølv om det ligg føre vêrforhold som set drifta av skipet i fare. Departementet viser òg til at gjennomføringa av passasjerrettsforordninga, som har reglar om standardisert kompensasjon av billettprisen, saman med vidareføring av reglane om aktløyseansvar for tap som følgje av forseinking, langt på veg inneber ei ordning med trinnvist ansvar. Omsynet til trygg transport er likevel teke vare på, ettersom kompensasjonssplikta etter passasjerrettsforordninga [...] ikkje gjeld der dårleg vêr hindrar transporten eller det ligg føre ekstraordinære omstende som hindrar transporten, og som ikkje kunne ha vore unngått.

Departementet meiner at det er større grunn til å ha dei same (reviderte) ansvarsgrensene i Aten-konvensjonen 2002 for forseinkingsansvaret.»

10.2 Høyringsfråsegnene

Nærings- og handelsdepartementet, Forbrukarombodet, Cefor og Norges Rederiforbund støttar framlegget til departementet om å vidareføre reglane om forseinking. Ein av høyringsinstansane, *Forbrukarrådet*, meiner at ein ansvarsmodell basert på kontrollansvar ville vere det beste. *Forbrukarrådet* uttalar:

«Vi finner det svært positivt at departementet foreslår å opprettholde gjeldende regler om ansvar ved forsinkelse der disse supplerer og går ut over virkeområdet til EU-forordningen om båtpassasjerrettigheter. Vi vil imidlertid påpeke at det er mer i tråd med alminnelig

utvikling innen forbrukerretten å etablere en ansvarsmodell basert på kontrollansvar i stedet for feil og forsømmelse som foreslått.

Med en kontrollansvarsmodell vil ansvar for forsinkelser som skyldes teknisk svikt, svikt i bemanningen og dårlig organisering av tjenesten i utgangspunktet kunne legges på transportøren. Dette er forhold som transportøren i de aller fleste tilfeller vil ha anledning til å iverksette tiltak for å forhindre eller overkomme og som det derfor i utgangspunktet bør være en del av det erstatningsbetingende ansvaret. Culparegelen vil gjøre det vanskelig for passasjerer å nå frem med krav i forhold til teknisk svikt, bemanningsproblemer og lignende da det i tillegg må dokumenteres at svikten skyldes feil eller forsømmelse fra transportørens side. Med en kontrollansvarsmodell vil transportøren fortsatt kunne påberope seg dårlige værforhold og lignende som grunnlag for å fraskrive seg ansvar. Faren knyttet til et objektivt ansvar som påpekes av departementet, vil derfor kunne unngås.»

10.3 Departementet si vurdering

Departementet gjer framlegg om å vidareføre reglane om ansvar for forseinking av passasjerar og reisegods uendra, men med justerte ansvarsgrenser. Medan det er lagt opp til at ansvarsgrensene for tap av eller skade på reisegods i 2002 Aten-konvensjonen artikkel 8 skal gjelde tilsvarende for forseinking av reisegods, har konvensjonen ingen ansvarsgrenser som er eigna for avgrensinga av ansvaret for forseinking av passasjerar. Departementet har her sett på kva som gjeld på andre transportområde, og gjer framlegg om at ansvarsgrensa for forseinking av passasjerar er den same som det som gjeld ved lufttransport, jf. forskrift 6. januar 2011 nr. 9 om fraktførans ansvar for skade ved lufttransport av passasjerar, reisegods og gods § 1 andre ledd.

Departementet har merka seg synspunkta til *Forbrukarrådet*, men viser her til utgreiinga i høyringsnotatet om bakgrunnen for lovframlegget.

11 Atterhald ved ratifikasjon av 2002 Aten-konvensjonen

11.1 Spørsmålet om atterhald for terrorforsikring

11.1.1 Forslaget i høyringsnotatet

I høyringsnotatet peikte departementet på at IMO's retningslinjer, jf. Circular Letter No. 2758, etter Aten-forordninga skal vere bindande innanfor verkeområdet for Aten-forordninga. Noreg må med andre ord ta atterhald ved ratifikasjonen i tråd med plikta etter Aten-forordninga. Departementet bad likevel høyringsinstansane om å vurdere om grunngevinga for atterhaldet som IMO tilrår i sirkulæret, framleis reflekterer situasjonen i dagens forsikringsmarknad.

11.1.2 Høyringsfråsegnene

Av høyringsinstansane uttalar *Nærings- og handelsdepartementet*, *Cefor*, *Gard*, *Norges Rederiforbund*, *Rederienes landsforening (NHO Sjøfart)* og *Skuld* seg om spørsmålet. Høyringsinstansane er samde i at det, i tråd med tilrådinga frå IMO, bør takast atterhald for terrorforsikring ved ratifikasjon av 2002 Aten-konvensjonen. Høyringsinstansane er likevel delte i synet på om eit slikt atterhald er naudsynt ut frå situasjonen i dagens forsikringsmarknad.

Norges Rederiforbund og *Rederienes Landsforening* gjer gjeldande at det er viktig at ein nyttar reservasjonsretten i IMO's retningslinjer ved ratifikasjon av konvensjonen, slik at reiarane ikkje får plikter som det ikkje er forsikringsdekning for. *Norges Rederiforbund* uttaler vidare at «[d]et finnes i dag ikke forsikringer i markedet som dekker medansvar for terrorhandlinger, og P&I-forsikringen dekker heller ikke dette». Kva gjeld spørsmålet om atterhaldet IMO tilrår, reflekterer dagens situasjon i forsikringsmarknaden, eller om det har skjedd ei utvikling som gjer at atterhaldet ikkje lenger er naudsynt, viser *Norges Rederiforbund* til høyringsfråsegnene frå *Cefor* og *Gard*, som *Rederiforbundet* sluttar seg til.

I høyringsfråsegnen frå *Gard* heiter det:

«Særskilte retningslinjer for gjennomføring av Aten-konvensjonen ble vedtatt av IMO Legal Committee 19. oktober 2006 på basis av at P&I næringen ikke så seg i stand til å gi de garantier som kreves etter 2002 protokollens artikkel 4bis for så vidt gjelder ansvar forårsaket av krigsfare, hvilket i denne sammenheng i praksis dreier seg om ansvar med utspring i en terroristaksjon. I korthet åpner IMO's retningslinjer for at en stat kan ratifisere 2002 protokollen til Aten-konvensjonen med forbehold om at det innføres et særskilt begrensningsbeløp for ansvar med utspring i krigsfare og at garantiansvaret under artikkel 4bis begrenses tilsvarende.

Ansvarsgrensen for krav som utspringer av krigsfare er satt til SDR 250.000 pr. passasjer dog med et øvre tak på SDR 340 millioner pr. skip pr. hendelse (USD 513 millioner etter dagens omregningskurs). Videre åpner retningslinjene for at det utstedes to parallelle garantier, eller blue cards, der det ene dekket ansvar forårsaket av sjøfare (Non War Passenger Blue Card), mens det andre dekke ansvar forårsaket av krigsfare (War Passenger Blue Card). Det siste vil ha et maksimalansvar på SDR 340 millioner pr. skip pr. hendelse. (Til informasjon nevnes at Non War Passenger Blue Cards vil bli besørget av P&I assurandørene tilsluttet Gruppen på lik linje med det som i dag gjøres for CLC og Bunker blue cards.)

Krigsfare er ekskludert fra dekningsfeltet til tradisjonell P&I forsikring. Dette gjenspeiles også i Poolavtalen som regulerer klubbens felles kjøp av reassuranse. Bakgrunnen for dette er at forsikring mot krigsfare tradisjonelt tilbys av et begrenset antall assurandører eller gjensidige foreninger som har spesialisert seg innenfor denne nisjen. Forsikring mot krigsfare krever særskilte betingelser som følge av risikoen egenart. I en krig eller krigslignende situasjon vil betydelige tap og skader kunne oppstå innenfor et kort tidsrom. For å kunne håndtere denne risikoen er det normal markedspraksis at forsikringsavtaler som omfatter krigsfare kan sies opp av assurandøren med sju

Endringer i sjøloven (reglar om passasjeransvar, m.a. gjennomføring av forordning (EF) nr. 392/2009) og samtykke til ratifikasjon av 2002-protokollen til Aten-konvensjonen om transport av passasjerar og deira reisegods til sjøs, 1974, m.m.

– 7 – dagers varsel, og at dekningen under alle omstendigheter vil opphøre dersom det bryter ut krig mellom UK, USA, Russland, Kina eller Frankrike (stormaktskrig). Med bakgrunn i krigsrisikoens egenart har med andre ord forsikringsgiver en utstrakt mulighet til å beskytte seg i løpet av kontraktperioden dersom farebildet endrer seg. En slik mulighet har man ikke som garantist under et War Passenger Blue Card.

Norske rederier vil i de fleste tilfeller ta ut forsikring mot krigsfare i Den Norske Krigsforsikring for Skib (DNK). Standard betingelser for forsikring av skip mot krigsfare finner man i Norsk Sjøforsikringsplan av 1996 med senere endringer. Vi viser særlig til kapittel 15. En standard dekning mot krigsfare vil også omfatte P&I risiko, dog slik at dekningen beløpsmessig er begrenset til skipets verdi. Utover dette har samtlige P&I foreninger tilsluttet Gruppen på vegne av sine rederimedlemmer arrangert en dekning mot P&I krigsfare som beløpsmessig omfatter USD 500 millioner utover skipets verdi. Nærmere detaljer om dette kan legges frem om det er behov for det. Også denne dekningen inneholder standard bestemmelser om sju – 7 – dagers kansellering og opphør ved stormakts krig etc.

I forbindelse med gjennomføringen av Aten-forordningen ved utgangen av inneværende år har det i Gruppen blitt diskutert om P&I foreningene skal utvide sitt dekningsfelt til å omfatte krigsfare, og videre om P&I foreningene skal gi garantier for oppfyllelse av krav forårsaket av krigsfare, såkalt War Passenger Blue Cards. Spørsmålet er for tiden til behandling i styrene i de forskjellige P&I foreninger og er ennå ikke endelig avklart. For så vidt gjelder Gard er det besluttet at man ikke ønsker å utvide standard P&I-dekning til å omfatte krigsfare, og at man heller ikke vil gi de garantier som kreves under et War Passenger Blue Card. Bakgrunnen er at man som garantist under et War Passenger Blue Card ikke har den beskyttelse man normalt vil ha som krigsfareassurandør. Garantien kan blant annet kun sies opp med 30 dagers varsel. Etter de undersøkelser som er gjort i markedet er det begrenset reassuransekapasitet tilgjengelig til beskyttelse mot ansvar under en slik garanti, og mot den bakgrunn fant Gards styre det utilrådelig å eksponere klubbens balanse for et slikt garantiansvar. Mot denne bakgrunn var det heller ikke noe behov for å endre på dekningsfeltet for standard P&I forsikring.

Det arbeides aktivt med å finne alternative løsninger på spørsmålet om War Passenger Blue Cards for det tilfellet at det blir endelig bestemt at P&I klubbene ikke vil kunne gi disse.

For å oppsummere er det etter vår vurdering ikke skjedd noen endringer i forsikringsmarkedene siden 2006 som tilsier at det ikke lenger er behov for å sonde mellom sjøfare og krigsfare for så vidt gjelder ansvarsbeløp og forsikringsplikt. Forsikring og garantier til dekning mot krigsfare betinger etter vår vurdering spesielle beskyttelsesmekanismer for forsikringsgiveren som er uforenlig med kravene til garantier (War Passenger Blue Cards) under 2002 protokollen. Dette var tilfellet i 2006 og er tilfellet også i dag.

Mot denne bakgrunn henstilles det til at Norge benytter reservasjonsretten i IMOs retningslinjer slik at det blir mulig å utstede to blue cards, det ene for ansvar som utspringer av ordinær sjøfare (Non War Passenger Blue Card), som vil bli gitt av skipets ordinære P&I assurandør, og det andre for ansvar med utspring i krigsfare (War Passenger Blue Card) og som eventuelt vil bli gitt av en annen aktør.»

Cefor sluttar seg til Gards høringsfråsegn, men legg til:

«Dekning av tap som følge av terrorhandlinger er en krigsfare som ikke dekkes av P&I-klubbene. Vi viser i den forbindelse til de synspunkter som er gjort gjeldende i Gards høringsuttalelse og understreker særlig at vårt medlem som dekker krigsfare (herunder terrorhandlinger), Den Norske Krigsforsikring for Skib, ikke vil kunne utstede War Passenger Blue Card på grunnlag av de forsikringsvilkår klubben tilbyr.»

Skuld uttalar:

«Krigsforsikring er fortsatt begrenset og det er ingen grunn til å revurdere ansvarsgrensen på SDR 340 millioner under «War Risk Blue Card». Begrensninger i krigsforsikring er grunnen til at det ennå ikke er avklart hvordan rederiene skal få War Risk Blue Card.»

Nærings- og handelsdepartementet peiker på at så lenge Aten-forordninga gjer IMOs retningslinjer bindande, er det ikkje noko spørsmål om Noreg skal ta atterhald ved ratifikasjon av 2002 Aten-konvensjonen eller ikkje, og at Noreg tidlegare har

Endringar i sjøloven (reglar om passasjeransvar, m.a. gjennomføring av forordning (EF) nr. 392/2009) og samtykke til ratifikasjon av 2002-protokollen til Aten-konvensjonen om transport av passasjerar og deira reisegods til sjøs, 1974, m.m.

stadfesta at ein vil ta slikt atterhald, jf. IMO LEG99/10/1. Likevel er Nærings- og handelsdepartementet av den oppfatninga «at sirkulæret ikkje reflekterer dagens forsikringsmarked og at markedet vil være i stand til å tilby adekvat forsikringsdekning selv der transportøren holdes medansvarlig for eventuelle terrorhandlingar». Nærings- og handelsdepartementet tek derfor til orde for at det på sikt «bør [...] arbeides for at Athen-forordningen endres slik at nevnte sirkulær ikkje lenger er bindende».

11.1.3 Departementet si vurdering

Departementet gjer framlegg om at Noreg tek atterhald for terrorforsikring ved ratifikasjon av 2002 Aten-konvensjonen, i samsvar med IMOs retningslinjer. I høyringa har mellom anna Norges Rederiforbund vist til at det i dag ikkje finst forsikringar i marknaden som dekkjer medansvar for terrorhendingar, og at P&I-forsikringa heller ikkje dekker dette. Departementet er kjent med at reiarneringa har arbeidd for at dekninga etter P&I-forsikringa skal inkludere medansvar for terrorhendingar. Etter ein lengre prosess vedtok IG P&I sommaren 2012 ikkje å dekke slikt ansvar. Samstundes er det på det reine at det er andre aktørar i marknaden som arbeider med å utvikle terrorforsikring i tråd med krava i IMOs retningslinjer, slik at det skal ligge føre tilbod om forsikringsdekning frå det tidspunktet Aten-forordninga tek til å gjelde i EU, det vil seie 31. desember 2012. Departementet ser det difor som sannsynleg at marknaden vil kunne tilby forsikring for medansvar for terrorhendingar som oppfyller krava i IMOs retningslinjer.

11.2 Spørsmålet om atterhald for reglane om jurisdiksjon og anerkjenning og fullbyrding av avgjerder

I høyringsnotatet peikte departementet på at Aten-forordninga ikkje gjennomfører 2002 Aten-konvensjonen artikkel 17, som regulerer jurisdiksjon, og artikkel 17bis, som regulerer anerkjenning og fullbyrding av rettsavgjerder. Bakgrunnen for dette er at EU i staden gjer bruk av rådsforordning 22. desember 2000 (44/2001) om domsmyndigheit og om anerkjenning og fullbyrding av dommar i sivile og kommersielle saker (Brussel I), jf. Rådets vedtak 12. desember 2011 (2012/23/EU). I samband med EUs tiltreding til 2002 Aten-konvensjonen har EU gjeve ei erklæring der det går fram at medlemsstatane har avstått kompetanse til EU på dei områda som er regulerte i konvensjonen artikkel 17 og artikkel 17bis, og har tatt ein reservasjon i tilknytning til 2002 Aten-konvensjonen artikkel 17bis(3), jf. PAL.4/Circ 5 of 19 December 2011. Av denne går det fram at rettsavgjerder som ein domstol i EU-landa treffer om spørsmål som gjeld Aten-konvensjonen, skal verte anerkjende og fullbyrda etter dei relevante reglane i EU. Det går òg fram at rettsavgjerder som er omfatta av Lugano-konvensjonen, skal verte anerkjende og fullbyrda etter reglane i denne konvensjonen. Ettersom Noreg er part til Lugano-konvensjonen 2007, er det naudsynt å ta eit slikt atterhald med omsyn til 2002 Aten-konvensjonen artikkel 17bis(3) i samband med ratifikasjonen. Ingen av høyringsinstansane har uttala seg om dette spørsmålet. Departementet legg til grunn at ein tek eit atterhald som nemnt.

12 Økonomiske og administrative konsekvensar

Ratifikasjon av 2002 Aten-konvensjonen og gjennomføring av Aten-forordninga i norsk rett vil styrkje det erstatningsrettslege vernet for passasjerar ved skadar til sjøs. Samanlikna med dagens rettstilstand er det særleg reglane om tvunge ansvarsforsikring med direktekrav mot forsikringsgjevaren som har konsekvensar for passasjerane. Denne forsikringsplikta gjev passasjerane finansiell tryggleik for eventuelle erstatningskrav. På den andre sida er det mogleg at auka forsikringskostnader for næringa kan føre til ein viss auke i billettprisane.

Departementet reknar med at premiekostnadene for ansvarsforsikring vil auke som følgje av det nye ansvarsregimet og reglane om tvunge forsikring. Høgare forsikringskostnader for næringa kan også innebere høgare kostnader for staten og fylkeskommunane der innanlands båt- og ferjeruter inngår i offentlege kjøp av tenester. Auka i premiekostnader og skadeutbetalingar er vanskeleg å talfeste, men departementet går ut frå at premieauka vil vere avgrensa. I dag utgjer forsikringsutgiftene for ei «gjennomsnittsferje» 2 % av totalutgiftene. Departementet går ut frå at kostnadene for staten og fylkeskommunane ikkje vil bli påverka i særleg grad.

Premieinntektene for forsikringsgjevarane vil i utgangspunktet auke med det same beløpet som premiekostnadene aukar for bortfraktarane, men det er samstundes sannsynleg med fleire og større skadeutbetalingar, sidan ansvarsgrunnlaget til ei viss grad er objektivt etter forslaget, og på grunn av forsikringsplikta.

I høyringa har både *Nærings- og handelsdepartementet* og *Norges Rederiforbund* hatt synspunkt på premiekostnadene for ansvarsforsikring. *Norges Rederiforbund* uttalar:

«Vi deler departementets synspunkter mht. økte forsikringskostnader og at det er grunn til å tro at skadeutbetalingene vil kunne bli flere og større som følge av at ansvaret blir gjort objektivt.»

Nærings- og handelsdepartementet uttalar:

«På et generelt grunnlag er det forventet at premiekostnaden for ansvarsforsikring vil øke over tid som følge av utbetalinger i tråd med det nye ansvarsregimet som innføres gjennom Athen-konvensjonen 2002 og Athen-forordningen. Hvor stor denne økningen vil utgjøre er imidlertid umulig å fastslå. Vi legger til grunn at den økonomiske byrden for næringen vil bli minst dersom forsikringsplikten begrenses til passasjerfartøyer som kan klassifiseres i klasse A eller B. Vi forventer at premiekostnaden vil øke mest for fartøyer som ikke har tegnet nødvendig ansvarsforsikring gjennom en P&I-klubb. Bakgrunnen for dette er at den internasjonale gruppen av P&I-klubber er bedre rustet til å pulverisere økonomiske tap forbundet med ansvar etter internasjonale konvensjoner enn andre forsikringstilbydere.»

Gjennomføringa av 2002 Aten-konvensjonen og Aten-forordninga får administrative konsekvensar for sjøfartsstyresmaktene. Etter artikkel 4bis må sjøfartsstyresmaktene utferde sertifikat for norske passasjerskip som skal stadfeste at det aktuelle skipet har forsikring i tråd med konvensjonen. I tillegg må sjøfartsstyresmaktene etter artikkel 4bis nr. 13 kontrollere at skip som kjem i hamn eller seglar frå norsk hamn, og som har løyve til å frakte meir enn 12 passasjerar, har forsikring eller annan økonomisk tryggleik for beløpa i artikkel 4bis nr. 1. I høyringsnotatet la departementet til grunn at denne oppgåva skal leggjast til Sjøfartsdirektoratet, og departementet peikte på moglegheita for å gje Sjøfartsdirektoratet heimel for å krevje gebyr for å utferde sertifikatata. *Sjøfartsdirektoratet* har i samband med høyringa hatt følgjande merknad:

«Når det gjelder selve utstedelsen så blir dette en tilleggsoppgave for Sjøfartsdirektoratet. De økonomiske og administrative konsekvensene av denne oppgaven vil avhenge av hvor mange typer skip som vil omfattes av sertifikatplikten. I tråd med opplegget for sertifikater for forsikring og annen sikkerhet for oljesølansvar for skip etter bunkerskonvensjonen 2001 og

Endringer i sjøloven (reglar om passasjeransvar, m.a. gjennomføring av forordning (EF) nr. 392/2009) og samtykke til ratifikasjon av 2002-protokollen til Aten-konvensjonen om transport av passasjerar og deira reisegods til sjøs, 1974, m.m.

ansvarskonvensjonen 1992, bør Sjøfartsdirektoratet få adgang til å kreve gebyr for sertifikatutstedelsene, jf. Sjøfartsdirektoratets gebyrforskrift (forskrift 2. februar 1996 nr 115). Kontroll av at fremmede skip har forsikring vil inngå i den ordinære havnestatskontrollen, jf. havnestatskontrollforskriften (forskrift 30.

desember 2010 nr 184 om kontroll med fremmede skip og flyttbare innretninger i norsk havn mv.).»

Når det gjeld spørsmålet om gebyr, viser departementet til punkt 8.3.

13 Særskilde merknader til dei enkelte paragrafane

Til § 175 nr. 1

I *første ledd nr. 1* foreslår departementet at ansvarsgrensa aukar frå 175.000 SDR til 250.000 SDR, jf. punkt 9.3.

Til § 402

Det er teke inn ei tilvising til § 418. Samstundes vert § 430 andre ledd oppheva. Endringa er ein konsekvens av at reglane om ansvar for skade på passasjerar og reisegods etter forslaget følgjer av § 418. Ettersom Aten-forordninga og 2002 Aten-konvensjonen etter forslaget vert inkorporerte i norsk rett, jf. merknadene til utkastet § 418 nedanfor og punkt 7.3 om valet av gjennomføringsmåte, vil det følgje direkte av 2002 Aten-konvensjonen artikkel 18 kva for artikkelar som kan fråvikast ved avtale mellom partane.

Til § 404

Tilvisinga til § 418 og § 419 er erstatta med ei tilvising til § 418. Endringa er ein konsekvens av at reglane om ansvar for skade på passasjer og reisegods etter forslaget følgjer av § 418.

Til § 418

Første ledd inkorporerer Aten-forordninga i norsk rett, jf. punkt 7.3 om valet av gjennomføringsmåte. Forordninga skal gjelde som norsk lov innanfor sitt verkeområde.

Andre ledd gir nærare reglar om nasjonal passasjertransport med skip som ikkje fell under klasse A og klasse B i direktiv 98/18/EF, jf. punkt 8.3 om spørsmålet om utviding av verkeområdet til ansvarsregimet ved sjøulykker.

Etter andre ledd *første punktum* skal reglane i forordninga gjelde for all nasjonal passasjertransport. Forordninga gjeld i utgangspunktet ikkje for skip som ikkje er omfatta av klasse A og B i direktiv 2009/45/EF (tidlegare direktiv 98/18/EF) artikkel 4.

Andre ledd *første punktum* utvidar verkeområdet av forordninga til nasjonal passasjertransport,

men med visse tilpassingar. For det første er det presisert at bortfraktarens ansvar ikkje omfattar medansvar for terrorhendingar, jf. punkt 8.3 for ein nærare grunngjeving for dette unntaket. Med atterhald for unntaket for terroransvar følgjer omfanget av bortfraktarens ansvar av Aten-forordninga. For det andre er det bestemt at forsikringsmodellen etter Aten-konvensjonen artikkel 4*bis* ikkje gjeld for nasjonal passasjertransport med skip som ikkje fell inn under klasse A og klasse B, jf. punkt 8.3 for ei nærare grunngjeving for dette. Dette inneber òg at det ikkje gjeld sertifikatplikt for nasjonal passasjertransport med slike skip.

Etter andre ledd *andre punktum* er det eit krav om ansvarsforsikring for skip som ikkje fell inn under klasse A og klasse B, men likevel berre for skip som er sertifisert til å føre meir enn 12 passasjerar, jf. punkt 8.3 om bakgrunnen for dette. Ansvarsforsikringa etter andre ledd *andre punktum* skal omfatte det ansvaret for skade på personar og deira reisegods som bortfraktaren kan få etter § 418 andre ledd *første punktum*, det vil seie ansvaret etter Aten-forordninga, slik denne gjennomfører 2002 Aten-konvensjonen, men med unntak for medansvar for terrorhendingar, og med eigne reglar om ansvar for utstyr til passasjerar med funksjonshemming. Den nedre grensa for kva for skip som er omfatta av regelen om tvungen ansvarsforsikring, er i samsvar med 2002 Aten-konvensjonen artikkel 4*bis* nr. 1.

Tredje ledd inkorporerer 2002 Aten-konvensjonen i norsk rett, men likevel slik at dette gjeld utanfor verkeområdet for Aten-forordninga. Grunnen til dette er at Aten-forordninga til dels supplerer 2002 Aten-konvensjonen, og at Aten-forordninga heller ikkje gjennomfører alle føresegnene i konvensjonen. For å oppfylle pliktene Noreg har etter EØS-retten, bør ein gjere det klart at føresegnene i forordninga har forrang innanfor verkeområdet for forordninga.

Fjerde ledd gjev departementet heimel til i forskrift å gje nærare reglar om forsikring, forsikringsbevis, sertifikat og ilegging av gebyr. Føresegna byggjer på sjøloven § 186 fjerde ledd og § 198.

Endringar i sjøloven (reglar om passasjeransvar, m.a. gjennomføring av forordning (EF) nr. 392/2009) og samtykke til ratifikasjon av 2002-protokollen til Aten-konvensjonen om transport av passasjerar og deira reisegods til sjøs, 1974, m.m.

Til §§ 418 a til 423

Føresegnene svarer til §§ 418 til 423 i gjeldande lov, men slik at dei berre regulerer forseinking.

I § 422 *første ledd* foreslår departementet å auke ansvarsgrensa for forseinking av passasjerar til 4694 SDR for kvar passasjer. Grensa er i samsvare med det som gjeld ved lufttransport, jf. forskrift 6. januar 2011 nr. 9 om fraktførarens ansvar for skade ved lufttransport av passasjerar, reisegods og gods § 1 andre ledd. Sjå punkt 10.3 for grunngjevinga for denne løysinga.

I § 422 *andre ledd* foreslår departementet at ansvarsgrensa for tap eller skade av reisegods i 2002 Aten-konvensjonen òg vert lagt til grunn ved forseinking av reisegods, jf. punkt 10.3.

Til § 428

Paragrafen vert endra slik at det går fram at han berre gjeld for krav om erstatning for forseinking. I *første ledd* er formuleringa «kommet til skade eller» fjerna. Vidare er noverande *andre ledd* foreslått oppheva. Som ein konsekvens av at ansvar for skade på passasjerar og deira reisegods vil følgje direkte av internasjonale rettsakter, jf. § 418, vil eventuelle avgrensingar i kven som kan fremje krav om erstatning for død eller skade på passasjerar måtte forankrast i desse rettsaktene.

Til § 429

Første ledd er foreslått endra slik at det klart går fram at vernetingsreglane ikkje gjeld for tvistar om skade på personar og deira reisegods.

Andre ledd er på same vis endra til ikkje å gjelde tvistar om skade på personar og deira reisegods.

I *tredje ledd*, som er nytt, er det forslag om eigne reglar om verneting og anerkjenning og fullbyrding av dommar som gjeld ansvar for skade på passasjerar og deira reisegods. Som nemnt gjennomfører ikkje Aten-forordninga artikkel 17 og artikkel 17*bis* i 2002 Aten-konvensjonen, sjå punkt 5. Det er derfor naudsynt å gje eigne reglar for å gjennomføre prinsippa som er vedtekne av Rådet, jf. rådsvedtaket 2012/23/EU. For ei nærare utgreiing om dette, sjå punkt 11.3.

Tredje ledd første punktum bestemmer i tråd med rådsvedtaket 2012/23/EU fortalen premiss (4) at vernetingsreglane i 2002 Aten-konvensjonen artikkel 17 gjeld for krav etter § 418.

Tredje ledd andre punktum gjennomfører rådsvedtak 2012/23/EU artikkel 3 nr. 3, som bestem-

mer at reglane om anerkjenning og fullbyrding av dommar i Lugano-konvensjonen 2007 skal gjelde.

Etter *tredje ledd tredje punktum* går det fram at 2002 Aten-konvensjonen artikkel 17*bis* gjelder for krav etter § 418 som ikkje fell inn under verkeområdet til Aten-forordninga.

Til § 430

I *første ledd* er paragraftilvisingane endra for å reflektere endringane i nytt avsnitt IV §§ 419 følgjande.

Andre ledd vert foreslått oppheva. Høvet til å fråvike reglane om ansvar for skade på passasjerar og deira reisegods ved avtale på førehand følgjer no direkte av 2002 Aten-konvensjonen, jf. § 402, jf. § 418. Sjå òg merknaden til § 402.

Til § 431

I *første og andre ledd* er verkeområdet for regelen avgrensa til å gjelde for forseinkingsansvar ved at orda «for forsinkelse» er tilføyd etter «ansvaret» i begge ledd. Endringa er ei konsekvensendring av at reglane om ansvar for skade på passasjerar og deira reisegods etter forslaget vil følgje direkte av internasjonale rettsakter som er inkorporerte i norsk rett, jf. § 418.

Til § 432

I *første punktum* foreslår departementet på bakgrunn av endringane i avsnitt IV i kapittel 15 å oppheve tilvisinga til § 422 første ledd. Vidare vert heimelen avgrensa til berre å gjelde passasjerfrakt i innanriksfart med skip som ikkje er omfatta av klasse A og B i direktiv 2009/45/EF, og som fører 12 passasjerar eller mindre. Dette har samband med at passasjerskip i internasjonal fart mellom Noreg og utlandet er underlagd tvungen forsikringsplikt etter dei internasjonale rettsaktene som er inkorporerte i lovforslaget § 418 første og tredje ledd. Det same gjeld for innanriksfart med skip av klasse A og B etter direktiv 2009/45/EF, jf. lovforslaget § 418 første ledd. For innanriksfart med skip som ikkje er omfatta av klasse A og B, og som er sertifisert til å føre meir enn 12 passasjerar, stiller lovforslaget § 418 andre ledd andre punktum opp eit legalkrav om ansvarsforsikring. I *andre punktum* foreslår departementet å utvide forskriftsheimelen slik at Kongen kan gje reglar som stiller krav til forsikring m.m. etter første punktum, og om forsikringsbevis. Forslaget har samband med lovforslaget § 418. Sjå òg punkt 8.3.

Endringar i sjøloven (reglar om passasjeransvar, m.a. gjennomføring av forordning (EF) nr. 392/2009) og samtykke til ratifikasjon av 2002-protokollen til Aten-konvensjonen om transport av passasjerar og deira reisegods til sjøs, 1974, m.m.

Justis- og beredskapsdepartementet

t i l r å r :

At Dykkar Majestet godkjenner og skriv under eit framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om endringar i sjøloven (reglar om passasjeransvar, m.a. gjennomføring av forordning (EF) nr. 392/2009) og samtykke til ratifikasjon av 2002-protokollen til Aten-konvensjonen om transport av passasjerar og deira reisegods til sjøs, 1974, m.m.

Vi **HARALD**, Noregs Konge,

s t a d f e s t e r :

Stortinget blir bedt om å gjere vedtak til lov om endringar i sjøloven (reglar om passasjeransvar, m.a. gjennomføring av forordning (EF) nr. 392/2009) og vedtak om samtykke til ratifikasjon av 2002-protokollen til Aten-konvensjonen om transport av passasjerar og deira reisegods til sjøs, 1974, m.m., i samsvar med eit vedlagt forslag.

Endringer i sjøloven (reglar om passasjeransvar, m.a. gjennomføring av forordning (EF) nr. 392/2009) og samtykke til ratifikasjon av 2002-protokollen til Aten-konvensjonen om transport av passasjerer og deira reisegods til sjøs, 1974, m.m.

A Forslag

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

I

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

§ 175 første ledd nr. 1 skal lyde:

1. For krav i anledning personskaade tilføyet skipts egne passasjerer er ansvarsgrensen 250.000 SDR multiplisert med det antall passasjerer som skipet ifølge sitt sertifikat har adgang til å føre.

§ 402 første ledd skal lyde:

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

§ 404 første ledd skal lyde:

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

Kapittel 15 avsnitt III overskrifta skal lyde:

III Bortfrakterens ansvar for skade på passasjerer og reisegods

§ 418 skal lyde:

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

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

Forordningen nevnt i første ledd gjelder tilsvarende for all passasjertransport i Norge med skip som ikke er omfattet av klasse A og klasse B i direk-

tiv 2009/45/EF artikkel 4, men likevel slik at ansvaret ikke omfatter medansvar for terrorhendelser, jf. 2002 Atenkonvensjonen artikkel 3 nr. 1 bokstav b, og at forsikringsplikten etter 2002 Atenkonvensjonen artikkel 4bis ikke gjelder. For skip som ikke er omfattet av klasse A og klasse B i direktiv 2009/45/EF artikkel 4, skal bortfrakteren ha ansvarsforsikring dersom skipet er sertifisert til å føre mer enn 12 passasjerer.

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

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

Etter § 418 skal nytt avsnitt IV overskrifta lyde:

IV Bortfrakterens ansvar ved forsinkelse

I avsnitt IV skal ny § 418a lyde:

§ 418 a Ansvar ved forsinkelse av passasjer

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

§§ 419 til 423 skal lyde:

§ 419 Ansvar ved forsinkelse av reisegods

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

Endringer i sjøloven (reglar om passasjeransvar, m.a. gjennomføring av forordning (EF) nr. 392/2009) og samtykke til ratifikasjon av 2002-protokollen til Aten-konvensjonen om transport av passasjerar og deira reisegods til sjøs, 1974, m.m.

§ 420 Skadelidtes medvirkning

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

§ 421 Bevisbyrden

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

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

§ 422 Begrensning av bortfrakterens ansvar

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

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

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

§ 423 Passasjerens egenandel ved erstatning for forsinkelse

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

§ 428 første ledd skal lyde:

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

§ 428 andre ledd vert oppheva.

Kapittel 15 noverande avsnitt IV blir nytt avsnitt V.

§ 429 skal lyde:

§ 429 Vernetting mm

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

- på det sted hvor saksøkte har sitt bosted eller hovedsete for bedriften,
- på avgangsstedet eller bestemmelsesstedet i henhold til befordringsavtalen,

- i den stat hvor saksøkeren har bosted, dersom saksøkte har et forretningssted i denne staten og kan saksøkes der, eller

- i den stat hvor befordringsavtalen ble inngått, dersom saksøkte har et forretningssted i denne staten og kan saksøkes der.

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

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

Innleiinga til § 430 første ledd skal lyde:

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

§ 430 andre ledd vert oppheva.

§ 431 første og andre ledd skal lyde:

Uten hinder av § 430 kan bortfrakteren ved befordring av passasjer fraskrive seg ansvaret for forsinkelse etter dette kapittel for tiden før passasjerer går om bord og etter at passasjerer er kommet i land, men likevel ikke for sjøtransport mellom skipet og land som er inkludert i billettprisen eller utføres med transportmiddel stilt til rådighet av bortfrakteren.

For så vidt gjelder håndreisegods som ikke befinner seg i eller på medført kjøretøy, kan bortfrakteren likeledes fraskrive seg ansvaret for forsinkelse etter dette kapittel for tiden før godset blir brakt om bord og etter at det er brakt i land, men ikke for sjøtransport mellom skipet og land som nevnt i første ledd, og heller ikke for den tid bortfrakteren har hånd om godset mens passasjerer befinner seg på kai eller på en terminal eller stasjon eller et annet anlegg i havn.

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

§ 432 første ledd skal lyde:

Kongen kan bestemme at det for skip som ikke er omfattet av klasse A og klasse B i direktiv 2009/45/EF, som fører 12 passasjerer eller mindre og som brukes til passasjerbefordring i norsk innenriksfart, skal tegnes forsikring eller stilles sikkerhet til dekning av det ansvar for person-

Endringer i sjøloven (reglar om passasjeransvar, m.a. gjennomføring av forordning (EF) nr. 392/2009) og samtykke til ratifikasjon av 2002-protokollen til Aten-konvensjonen om transport av passasjerar og deira reisegods til sjøs, 1974, m.m.

skade som bortfrakteren kan få etter § 418, jf. § 171, § 172 og § 175 nr. 1. Kongen kan i forskrift gi regler om hvilke skip dette skal gjelde for, og kan gi regler om forsikringen eller sikkerhetstilnelsen, herunder om *hvilke vilkår forsikringen eller sikkerhetstilnelsen må oppfylle for å kunne god-*

kjennes, om virkningen av at de ikke holdes i kraft, og om forsikringsbevis.

II

Lova gjeld frå den tida Kongen fastset.

B

Forslag

til vedtak om samtykke til ratifikasjon av 2002-protokollen til Aten-konvensjonen om transport av passasjerar og deira reisegods til sjøs, 1974, m.m.

I

1. Stortinget samtykkjer i ratifikasjon av 2002-protokollen til Aten-konvensjonen om transport av passasjerar og deira reisegods til sjøs, 1974.
2. Ved ratifikasjonen skal Noreg ta følgjande atterhald:
 - a)
 - «[1.1.] Forbehold i forbindelse med Norges regjerings ratifisering av Aten-konvensjonen av 2002 om transport av passasjerer og deres bagasje til sjøs («konvensjonen»).

Ansvarsbegrensning for transportører osv.

- [1.2.] Norges regjering forbeholder seg retten til og forplikter seg til å begrense et eventuelt erstatningsansvar i henhold til nr. 1 eller 2 i artikkel 3 i konvensjonen ved en passasjers dødsfall eller personskade, som skyldes én av de risikoene som er nevnt i nr. 2.2 i IMOs retningslinjer for gjennomføring av Aten-konvensjonen, til det laveste av følgende beløp:
 - 250 000 regneenheter per passasjer per skadetilfelle, eller
 - 340 millioner regneenheter i alt per fartøy per skadetilfelle.
- [1.3.] Norges regjering forbeholder seg videre retten til og forplikter seg til å anvende nr. 2.1.1. og 2.2.2 i IMOs retningslinjer for gjennomføring av Aten-konvensjonen med tilsvarende endringer på et slikt erstatningsansvar.
- [1.4.] Erstatningsansvaret for undertransportøren i henhold til artikkel 4 i konvensjonen, erstatningsansvaret for trans-

portørens eller undertransportørens ansatte og agenter i henhold til artikkel 11 i konvensjonen, og grensen for det samlede erstatningsbeløpet i henhold til artikkel 12 i konvensjonen, skal begrenses på samme måte.

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

Lovpliktig forsikring og forsikringsgivers ansvarsbegrensning

- [1.6.] Norges regjering forbeholder seg retten til og forplikter seg til å begrense kravet i nr. 1 i artikkel 4bis om å være i besittelse av en forsikring eller annen økonomisk sikkerhet ved en passasjers dødsfall eller personskade, som skyldes én av de risikoene som er nevnt i nr. 2.2 i IMOs retningslinjer for gjennomføring av Aten-konvensjonen, til det laveste av følgende beløp:
 - 250 000 regneenheter per passasjer per skadetilfelle, eller
 - 340 millioner regneenheter i alt per fartøy per skadetilfelle.
- [1.7.] Norges regjering forbeholder seg retten til og forplikter seg til å begrense erstatningsansvaret til forsikringsgiver eller en annen person som yter økonomisk sikkerhet i henhold til nr. 10 i artikkel 4bis, ved en passasjers dødsfall eller personskade, som skyldes én av de

Endringer i sjøloven (reglar om passasjeransvar, m.a. gjennomføring av forordning (EF) nr. 392/2009) og samtykke til ratifikasjon av 2002-protokollen til Aten-konvensjonen om transport av passasjerar og deira reisegods til sjøs, 1974, m.m.

risikoene som er nevnt i nr. 2.2 i IMOs retningslinjer for gjennomføring av Aten-konvensjonen, til en høyeste grense for forsikringsbeløpet eller annen økonomisk sikkerhet som transportøren skal være i besittelse av i henhold til nr. 1.6 i dette forbeholdet.

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

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

Utstedelse av sertifikat

[1.10.] Norges regjering forbeholder seg retten til og forplikter seg til å utstede forsikringssertifikater i henhold til nr. 2 i artikkel 4*bis* i konvensjonen, som:

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

[1.11.] Norges regjering forbeholder seg retten til og forplikter seg til å godta slike forsikringssertifikater som er utstedt av andre stater som er part i konvensjonen, i henhold til et lignende forbehold.

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

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

[1.13.] Rettighetene i henhold til dette forbeholdet skal utøves idet det tas behørig hensyn til IMOs retningslinjer for gjennomføring av Aten-konvensjonen, eller

til eventuelle endringer av den, med henblikk på å sikre ensartethet. Deresom et forslag om å endre IMOs retningslinjer for gjennomføring av Aten-konvensjonen, herunder begrensningene, er blitt godkjent av Den internasjonale sjøfartsorganisasjons juridiske komité, skal disse endringene få anvendelse fra det tidspunktet som er fastsatt av komiteen. Dette skal skje med forbehold for folkerettens regler når det gjelder en stats rett til å heve eller endre sitt forbehold.»

b)

«Erklæring vedrørende Artikkel 17*bis*(3) i 1974 Aten-konvensjonen, som endret ved Artikkel 11 i 2002 Aten-protokollen

Norges regjering erklærer at rettsavgjørelser vedrørende forhold omfattet av Aten-konvensjonen om transport av passasjerer og deres reisegods til sjøs, 2002 (Konvensjonen) skal, når truffet av en domstol i en Stat som er part i Lugano-konvensjonen om domsmyndighet og om anerkjennelse og fullbyrdelse av dommer i sivile og kommersielle saker av 30. oktober 2007 eller Lugano-konvensjonen om domsmyndighet og om anerkjennelse og fullbyrdelse av dommer i sivile og kommersielle saker av 16. september 1988, skal anerkjennes og fullbyrdes i Norge i samsvar med den konvensjonen.»

II

1. Stortinget samtykkjer i at Noreg gir erklæring om at Noreg gjer bruk av retten til å fastsetje nasjonale ansvarsgrenser etter artikkel 15 3*bis* i Konvensjon om avgrensing av ansvaret for sjørettslege krav 1976, som endra ved 1996-endringsprotokollen.

2. Noreg gir følgjande erklæring:

«Norges regjering vil benytte seg at muligheten i artikkel 15 (3*bis*) i 1976 Konvensjon om begrensning av ansvaret for sjørettslige krav, som endret ved 1996 Protokollen, til ved særlige nasjonale bestemmelser regulere det ansvarssystem som skal anvendes på krav for tap av liv eller skade på person hos et skips passasjerer. Ansvarsgrensen i artikkel 7 nr. 1 på 175 000 per passasjer økes i norsk rett til 250 000 SDR per passasjer.»

Vedlegg 1

Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 392/2009 av 23. april 2009 om transportørers erstatningsansvar ved ulykker under sjøtransport av passasjerer

EUROPAPARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPEISKE UNION HAR —

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

under henvisning til forslag fra Kommisjonen, under henvisning til uttalelse fra Den europeiske økonomiske og sosiale komité¹,

under henvisning til uttalelse fra Regionkomiteen²,

etter framgangsmåten fastsatt i traktatens artikkel 251, på grunnlag av Forlikskomiteens felles forslag av 3. februar 2009³, og

ut fra følgende betraktninger:

1. Innenfor rammen av den felles transportpolitikk må det vedtas ytterligere tiltak for å styrke sikkerheten for sjøtransport. Disse tiltakene bør omfatte regler om erstatningsansvar for passasjerer som har lidt skade, ettersom det er viktig å sikre et passende erstatningsnivå for passasjerer som rammes av ulykker til sjøs.
2. Protokollen av 2002 til Athen-konvensjonen av 1974 om transport av passasjerer og deres bagasje til sjøs ble vedtatt 1. november 2002 i regi av Den internasjonale sjøfartsorganisasjon (IMO). Fellesskapet og dets medlemsstater er i ferd med å avgjøre om de skal tiltre eller ratifisere nevnte protokoll. Dens bestemmelser som er innarbeidet ved denne forordning, bør under alle omstendigheter få anvendelse i Fellesskapet senest 31. desember 2012.
3. Athen-konvensjonen av 1974 om transport av passasjerer og deres bagasje til sjøs, som endret ved protokollen av 2002 («Athen-kon-

vensjonen»), får utelukkende anvendelse på internasjonal transport. Det skilles ikke lenger mellom nasjonal og internasjonal transport på det indre marked for sjøtransport, og det vil derfor være hensiktsmessig å ha samme nivå og type av erstatningsansvar når det gjelder både internasjonal og nasjonal transport i Fellesskapet.

4. De forsikringsordningene som er påkrevd i henhold til Athen-konvensjonen, skal ta hensyn til skipsredere og forsikringsselskaperes økonomiske muligheter. Skipsredere skal være i stand til å forvalte sine forsikringsordninger på en økonomisk akseptabel måte, særlig når det gjelder mindre skipsrederier som utfører nasjonal sjøtransport, bør det tas hensyn til deres virksomheters sesongbestemte karakter. Når det opprettes forsikringsordninger i henhold til denne forordning, bør det derfor tas hensyn til de forskjellige fartøyklassene.
5. Det er hensiktsmessig å pålegge transportøren å utbetale et forskudd ved en passasjers dødsfall eller personskade, med forbehold om at denne forskuddsutbetalingen ikke er å anse som en erkjennelse av erstatningsansvar.
6. Passasjerene bør før avreise motta passende opplysninger om sine rettigheter, eller, dersom dette ikke er mulig, senest ved avreise.
7. Den internasjonale sjøfartsorganisasjons juridiske komité vedtok 19. oktober 2006 IMOs forbehold og retningslinjer for gjennomføring av Athen-konvensjonen (IMOs retningslinjer) for å løse viktige spørsmål i forbindelse med Athen-konvensjonen, særlig spørsmålet om erstatning for skade i forbindelse med terrorisme. IMOs retningslinjer kan derfor anses som en særbestemmelse.
8. Ved denne forordning er det innarbeidet deler av IMOs retningslinjer som gjøres bindende. Verbet «bør» i bestemmelsene i IMOs retningslinjer bør derfor forstås som «skal».
9. Bestemmelsene i Athen-konvensjonen (vedlegg I) og i IMOs retningslinjer (vedlegg II)

¹ EUT C 318 av 23.12.2006, s. 195.

² EUT C 229 av 22.9.2006, s. 38.

³ Europaparlamentsuttalelse av 25. april 2007 (EUT C 74 E av 20.3.2008, s. 562), Rådets felles holdning av 6. juni 2008 (EUT C 190 E av 29.7.2008, s. 17), Europaparlaments holdning av 24. september 2008 (ennå ikke offentliggjort i EUT), rådsbeslutning av 26. februar 2009 og Europaparlamentets lovgivningsmessige resolusjon av 11. mars 2009 (ennå ikke offentliggjort i EUT).

Endringer i sjøloven (reglar om passasjeransvar, m.a. gjennomføring av forordning (EF) nr. 392/2009) og samtykke til ratifikasjon av 2002-protokollen til Aten-konvensjonen om transport av passasjerar og deira reisegods til sjøs, 1974, m.m.

bør får tilsvarende anvendelse i Fellesskapets regelverk.

10. Den ordningen for erstatningsansvar som er fastsatt ved denne forordning, bør gradvis utvides til å omfatte forskjellige fartøyklasser som fastsatt i artikkel 4 i rådsdirektiv 98/18/EF av 17. mars 1998 om sikkerhetsstandarder for passasjerskip⁴. Det bør tas hensyn til følgene når det gjelder takster og markedets mulighet for å oppnå forsikringsdekning til overkommelige priser på det nivået som kreves, og det politiske ønsket om å forbedre passasjerens rettigheter samt visse sesongbestemte transporttjenester til sjøs.
11. De spørsmålene som er omfattet av artikkel 17 og 17a i Athen-konvensjonen, hører inn under Fellesskapets enekompetanse i den utstrekning disse artiklene påvirker de reglene som er fastsatt ved rådsforordning (EF) nr. 44/2001 av 22. desember 2000 om domsmyndighet og om anerkjennelse og fullbyrding av dommer i sivile og kommersielle saker⁵. I denne forbindelse vil disse to bestemmelsene utgjøre en del av Fellesskapets rettsorden når Fellesskapet tiltrer Athen-konvensjonen.
12. I denne forordning bør det med uttrykket «eller er registrert i en medlemsstat» menes at flaggstaten i forbindelse med registrering av fartøyer som leies ut til totalbefraktning, enten skal være en medlemsstat eller en avtalepart i Athen-konvensjonen. Medlemsstatene og Kommisjonen bør treffe de tiltakene som er nødvendige for å anmode IMO om å utvikle retningslinjer for begrepet registrering av fartøyer som leies ut til totalbefraktning.
13. I denne forordning bør uttrykket «utstyr til bevegelseshemmede personer» ikke anses som verken bagasje eller kjøretøyer i henhold til artikkel 8 i Athen-konvensjonen.
14. De tiltak som er nødvendige for å gjennomføre denne forordning, bør vedtas i samsvar med rådsbeslutning 1999/468/EF av 28. juni 1999 om fastsettelse av nærmere regler for utøvelsen av den gjennomføringsmyndighet som er tillagt Kommisjonen⁶.
15. Kommisjonen bør særlig få fullmakt til å endre denne forordning for å innarbeide senere endringer til internasjonale konvensjoner, protokoller, regelverk og resolusjoner i forbindelse med dette. Ettersom disse tiltakene er allmenne og har som formål å endre ikke-grunn-

leggende bestemmelser i denne forordning eller å utfylle den med nye ikke-grunnleggende bestemmelser, skal de vedtas etter framgangsmåten med forskriftskomite med kontroll fastsatt i artikkel 5a i beslutning 1999/468/EF.

16. Det europeiske sjøsikkerhetsbyrå, opprettet ved europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1406/2002⁷, bør bistå Kommisjonen med å utarbeide et utkast til en framdriftsrapport om hvordan reglene fastsatt i henhold til denne forordning, fungerer.
17. De nasjonale myndighetene, særlig havnemyndighetene, spiller en grunnleggende og avgjørende rolle i forbindelse med identifikasjon og forvaltning av de forskjellige risikoene for sjøsikkerhet.
18. Medlemsstatene har i sin erklæring av 9. oktober 2008 om sjøsikkerhet gitt fast tilsagn om at de senest 1. januar 2012 samtykker i å være bundet av den internasjonale konvensjonen av 1976 om begrensning av ansvaret for sjørettslige krav, som endret ved protokollen av 1996. Medlemsstatene kan benytte seg av den muligheten som er fastsatt i artikkel 15 nr. 3a i nevnte konvensjon for ved hjelp av spesifikke bestemmelser i denne forordning å regulere hvilken ordning for begrensning av erstatningsansvar som skal gjelde for passasjerer.
19. Ettersom målet for denne forordning, nemlig å etablere felles regler for transportørers og passasjerers rettigheter ved sjøulykker, ikke kan nås i tilstrekkelig grad av medlemsstatene, og derfor på grunn av tiltakets omfang og virkninger bedre kan nås på fellesskapsplan, kan Fellesskapet treffe tiltak i samsvar med nærhetsprinsippet som fastsatt i traktatens artikkel 5. I samsvar med forholdsmessighetsprinsippet fastsatt i nevnte artikkel går denne forordning ikke lenger enn det som er nødvendig for å nå dette målet.

VEDTATT DENNE FORORDNING:

Artikkel 1

Formål

1. Ved denne forordning fastsettes fellesskapsordningen når det gjelder erstatningsansvar og forsikring for transport av passasjerer til sjøs slik det er angitt i relevante bestemmelser i:
 - a) Athen-konvensjonen av 1974 om transport av passasjerer og deres bagasje til sjøs,

⁴ EFT L 144 av 15.5.1998, s. 1.

⁵ EFT L 12 av 16.1.2001, s. 1.

⁶ EFT L 184 av 17.7.1999, s. 23.

⁷ EFT L 208 av 5.8.2002, s. 1.

Endringer i sjøloven (reglar om passasjeransvar, m.a. gjennomføring av forordning (EF) nr. 392/2009) og samtykke til ratifikasjon av 2002-protokollen til Aten-konvensjonen om transport av passasjerar og deira reisegods til sjøs, 1974, m.m.

endret ved protokollen av 2002 («Athen-konvensjonen») og fastsatt i vedlegg I; og

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

Artikkel 2

Virkeområde

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

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

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

Artikkel 3

Erstatningsansvar og forsikring

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

Artikkel 4

Erstatning med hensyn til utstyr til bevegelseshemmede personer eller annet spesifikt utstyr

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

Artikkel 5

Overordnet ansvarsbegrensning

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

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

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

Artikkel 6

Forskuddsbetaling

1. Dersom en passasjers dødsfall eller personskade er forårsaket av en sjøulykke, skal den transportøren som faktisk utførte hele eller en del av transporten da sjøulykken fant sted, betale et forskudd for å dekke de umiddelbare økonomiske behovene, som står i forhold til omfanget av den skaden som er forvoldt, innen 15 dager etter at den erstatningsberettigede er blitt identifisert. Ved dødsfall skal denne forskuiddsbetalingen være minst 21 000 euro.

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

Endringer i sjøloven (reglar om passasjeransvar, m.a. gjennomføring av forordning (EF) nr. 392/2009) og samtykke til ratifikasjon av 2002-protokollen til Aten-konvensjonen om transport av passasjerar og deira reisegods til sjøs, 1974, m.m.

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

Artikkel 7

Informasjon til passasjerer

Med forbehold for reisearrangørers forpliktelser i henhold til rådsdirektiv 90/314/EØF av 13. juni 1990 om pakkereiser, herunder pakkeferier og pakketurer⁸, skal transportøren og/eller undertransportøren sikre at passasjerene får tilstrekkelige og forståelige opplysninger om sine rettigheter i henhold til denne forordning.

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

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

Artikkel 8

Rapportering

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

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

Artikkel 9

Endringer

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

Idet det tas hensyn til følgene for takster og markedets mulighet for å oppnå forsikringsdekning til overkommelige priser på det nivået som kreves, og på bakgrunn av det politiske ønsket om å forbedre passasjerenes rettigheter samt visse sesongbestemte transporttjenester til sjøs, skal Kommisjonen på grunnlag av en egnet konsekvensanalyse senest 31. desember 2016 treffe tiltak om de grensene som er fastsatt i vedlegg I for fartøyer i klasse B i henhold til artikkel 4 i direktiv 98/18/EF. Disse tiltakene, som skal endre ikke-grunnleggende bestemmelser i denne forordning, skal vedtas etter framgangsmåten med forskriftskomite med kontroll nevnt i artikkel 10 nr. 2 i denne forordning.

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

Artikkel 10

Komitéframgangsmåte

1. Kommisjonen skal bistås av Komiteen for sjøsikkerhet og hindring av forurensning fra skip (COSS), nedsatt ved artikkel 3 i europa-parlaments- og rådsforordning (EF) nr. 2099/2002⁹.
2. Når det vises til dette nummer, får artikkel 5a nr. 1–4 og artikkel 7 i beslutning 1999/468/EF anvendelse, samtidig som det tas hensyn til bestemmelsene i beslutningens artikkel 8.

⁸ EFT L 158 av 23.6.1990, s. 59.

⁹ EFT L 324 av 29.11.2002, s. 1.

Endringer i sjøloven (reglar om passasjeransvar, m.a. gjennomføring av forordning (EF) nr. 392/2009) og samtykke til ratifikasjon av 2002-protokollen til Aten-konvensjonen om transport av passasjerar og deira reisegods til sjøs, 1974, m.m.

Artikkel 11

Overgangsbestemmelser

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

Artikkel 12

Ikraftttredelse

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

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

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

Utferdiget i Strasbourg, 23. april 2009.

For Europaparlamentet For Rådet

H.-G. PÖTTERING P. NEČAS

President Formann

Vedlegg I

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

Artikkel 1

Definisjoner

I denne konvensjon menes med:

1. a) «transportør» en person som inngår en transportavtale, eller på hvis vegne en slik avtale er inngått, uavhengig av om transporten faktisk utføres av denne eller av en undertransportør,
- b) «undertransportør» en annen person enn transportøren, som eier, leier eller driver et

fartøy, og som faktisk utfører hele transporten eller en del av den, og

- c) «transportør som faktisk utfører hele transporten eller en del av den» undertransportøren eller transportøren selv dersom denne faktisk utfører transporten,
2. «transportavtale» en avtale om sjøtransport av en passasjer eller en passasjer og dennes bagasje som inngås av en transportør eller på dennes vegne,
3. «fartøy» bare sjøgående fartøyer, men ikke luftputebåter,
4. «passasjer» enhver person som blir transportert av et fartøy:
 - a) på grunnlag av en transportavtale, eller
 - b) for, med transportørens samtykke, å ledsage et kjøretøy eller levende dyr som omfattes av en avtale om godstransport som ikke er berørt av denne konvensjon,
5. «bagasje» enhver gjenstand eller ethvert kjøretøy som transporteres av transportøren på grunnlag av en transportavtale, bortsett fra:
 - a) gjenstander og kjøretøyer som transporteres på grunnlag av en befraktningsavtale, et konnossement eller en annen avtale som i hovedsak gjelder godstransport, og
 - b) levende dyr,
6. «håndbagasje» bagasje som passasjeren har i sin lugar eller på annen måte i sin besittelse, i forvaring eller til rådighet. Med unntak fra anvendelse av nr. 8 i denne artikkel og artikkel 8 omfatter håndbagasje også bagasje som passasjeren har i eller på sitt kjøretøy,
7. «tap av eller skade på bagasje» omfatter materielle tap som skyldes at bagasjen ikke er blitt utlevert til passasjeren innen rimelig tid etter at det fartøyet som har eller skulle ha transport bagasjen, er ankommet, men omfatter ikke forsinkelser på grunn av arbeidskonflikter,
8. «transport» omfatter følgende tidsrom:
 - a) Med hensyn til passasjeren og dennes håndbagasje, det tidsrommet der passasjeren og/eller dennes håndbagasje befinner seg om bord på fartøyet, eller under ombord- eller ilandstigning, og det tidsrommet passasjeren og dennes håndbagasje transporteres til sjøs fra land til fartøyet eller omvendt, dersom denne transporten er inkludert i taksten, eller dersom det fartøyet som benyttes til denne transporten, er stilt til rådighet for passasjeren av transportøren. Når det gjelder passasjeren, omfatter ikke transporten det tidsrommet som passasjeren oppholder seg i en havneterminal

Endringar i sjøloven (reglar om passasjeransvar, m.a. gjennomføring av forordning (EF) nr. 392/2009) og samtykke til ratifikasjon av 2002-protokollen til Aten-konvensjonen om transport av passasjerar og deira reisegods til sjøs, 1974, m.m.

- eller på en havnestasjon eller på kai eller i eller på et annet havneanlegg,
- b) når det gjelder håndbagasje, også det tidsrommet der passasjerer oppholder seg på en havneterminal eller havnestasjon eller på kai eller i eller på et annet havneanlegg, dersom bagasjen er blitt overtatt av transportøren eller én av dennes ansatte eller agenter og ikke er blitt utlevert til passasjerer,
 - c) når det gjelder annen bagasje som ikke er håndbagasje, tidsrommet fra den overtas av transportøren eller én av dennes ansatte eller agenter i land eller om bord, inntil den utleveres av transportøren eller én av dennes ansatte eller agenter,
9. «internasjonal transport» enhver transport dersom avgangs- og bestemmelsesstedet i henhold til transportavtalen ligger i to forskjellige stater, eller i den samme staten, dersom det i henhold til transportavtalen eller den fastsatte reiseruten er en mellomliggende anløpshavn i en annen stat,
 10. «organisasjon» Den internasjonale sjøfartsorganisasjon,
 11. «generalsekretær» generalsekretæren i organisasjonen.

Artikkel 1a

Vedlegg

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

Artikkel 2

Virkeområde

1. [...]*
2. Uten hensyn til nr. 1 i denne artikkel får ikke denne konvensjon anvendelse dersom den aktuelle transporten i henhold til en annen internasjonal konvensjon om andre former for transport av passasjerer og deres bagasje er omfattet av en ordning om erstatningsansvar etter den aktuelle konvensjonens bestemmelser, forutsatt at disse bestemmelsene er bindende for transport til sjøs.

* Ikke gjengitt.

Artikkel 3

Transportørens erstatningsansvar

1. Ved tap som skyldes en passasjers dødsfall eller personskade som følge av en sjøulykke,

er transportøren erstatningspliktig i det omfanget skaden som gjelder den aktuelle passasjerer per skadetilfelle, ikke overskrider 250 000 regneenheter, med mindre transportøren kan bevise at ulykken:

- a) skjedde som følge av en krigshandling, fiendtligheter, en borgerkrig, et opprør eller en naturbegivenhet av uvanlig karakter som ikke kunne unngås, og med følger som ikke kunne unngås, eller
- b) utelukkende skyldtes at tredjemann gjennomførte en handling eller unnlatelse med overlegg for å framkalle ulykken.

Dersom tapet overskrider den nevnte grensen, er transportøren ytterligere erstatningspliktig, med mindre vedkommende kan bevise at den hendelsen som forårsaket skaden, ikke oppstod gjennom feil eller forsømmelse fra transportørens side.

2. Ved tap som skyldes en passasjers dødsfall eller personskade i forbindelse med en annen hendelse enn en sjøulykke, er transportøren erstatningspliktig dersom den hendelsen som forårsaket skaden, oppstod som følge av feil eller forsømmelse fra transportørens side. Bevisbyrden for feil eller forsømmelse skal ligge hos skadelidte.
3. Ved tap som skyldes tap av eller skade på håndbagasje, er transportøren erstatningspliktig dersom den hendelsen som forårsaket skaden, oppstod som følge av feil eller forsømmelse fra transportørens side. Feil eller forsømmelse fra transportørens side skal antas å foreligge dersom skaden skyldes en sjøulykke.
4. Ved tap som skyldes tap av eller skade på annen bagasje enn håndbagasje, er transportøren erstatningspliktig, med mindre vedkommende kan bevise at den hendelsen som forårsaket skaden, ikke oppstod som følge av feil eller forsømmelse fra transportørens side.
5. I denne artikkel menes med:
 - a) «sjøulykke» skipsforlis, kantring, kollisjon eller stranding av fartøyet, eksplosjon eller brann om bord på fartøyet, eller feil på fartøyet,
 - b) «feil eller forsømmelse fra transportørens side» omfatter feil eller forsømmelse som begås av transportørens ansatte når de utfører sitt arbeid,
 - c) «feil på fartøyet» funksjonsfeil, svikt eller manglende overholdelse av gjeldende sikkerhetsregler når det gjelder alle deler av fartøyet eller fartøyets utstyr som brukes til

Endringer i sjøloven (reglar om passasjeransvar, m.a. gjennomføring av forordning (EF) nr. 392/2009) og samtykke til ratifikasjon av 2002-protokollen til Aten-konvensjonen om transport av passasjerar og deira reisegods til sjøs, 1974, m.m.

- redning og evakuering av passasjerer, til ombord- og ilandstigning, eller til framdrift, styring, sikker seiling, fortøyning, ankring, for å legge til eller fra kai eller ankringsplass, eller til havarikontroll etter vannfylling, eller til utsetting av redningsutstyr, og
- d) «tap» som ikke medfører noen form for straffeerstatning.
6. Transportørens erstatningsansvar i henhold til denne artikkel gjelder bare tap som skyldes hendelser som inntreffer under transporten. Bevisbyrden for at den hendelsen som forårsaket tapet, er inntruffet under transporten, og for tapets omfang ligger hos skadelidte.
7. Bestemmelsene i denne konvensjon påvirker ikke transportørens regressrett overfor tredjemann eller til å påberope seg uaktsom oppreden i henhold til artikkel 6 i denne konvensjon. Denne artikkel påvirker ikke retten til ansvarsbegrensning i henhold til artikkel 7 eller 8 i denne konvensjon.
8. Antakelser om en parts feil eller forsømmelse eller plassering av bevisbyrden hos en part er ikke til hinder for at beviser til denne parts fordel tas i betraktning.

Artikkel 4

Undertransportør

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

Artikkel 4a

Lovpliktig forsikring

1. Når passasjerene transporteres om bord på et fartøy som er registrert i en stat som er part i konvensjonen, og som har tillatelse til å transportere over tolv passasjerer, og denne konvensjon får anvendelse, skal den transportøren som faktisk utfører hele transporten eller en del av den, være i besittelse av en forsikring eller annen økonomisk sikkerhet som bankgaranti eller lignende, som kan dekke erstatningsansvaret i henhold til denne konvensjon i tilfelle passasjerene utsettes for et dødsfall eller en personskade. Grensen for den lovpliktige forsikringen eller annen økonomisk sikkerhet skal ikke være under 250 000 regneenheter per passasjer per skadetilfelle.
2. Til hvert fartøy skal det utstedes et sertifikat som bekrefter at kravene til forsikring eller annen økonomisk sikkerhet er oppfylt i samsvar med bestemmelsene i denne konvensjon, når vedkommende myndighet i en stat som er part i konvensjonen, har fastslått at kravene i nr. 1 er oppfylt. For et fartøy som er registrert i en stat som er part i konvensjonen, skal et slikt sertifikat utstedes eller bekreftes av vedkommende myndighet i fartøyets registreringsstat; for et fartøy som er registrert i en stat som er part i konvensjonen, kan det utstedes eller bekreftes av vedkommende myndighet i alle stater som er part i konvensjonen. Dette sertifikatet skal være i samsvar med malen som er angitt i vedlegget til denne konvensjon, og det skal inneholde følgende opplysninger:
- a) fartøyets navn, kjenningsnummer eller -bokstaver og hjemsted,
 - b) navnet på den transportøren som faktisk utfører transporten eller en del av den, og stedet der transportøren har sitt hovedforetak,
 - c) fartøyets IMO-identifikasjonsnummer,
 - d) sikkerhetens art og gyldighetsperiode,
 - e) navn på og hovedforetak til forsikringsgiver eller en annen person som yter økonomisk sikkerhet, og eventuelt forretningsstedet der forsikringen eller annen økonomisk sikkerhet er tegnet, og

Endringer i sjøloven (reglar om passasjeransvar, m.a. gjennomføring av forordning (EF) nr. 392/2009) og samtykke til ratifikasjon av 2002-protokollen til Aten-konvensjonen om transport av passasjerar og deira reisegods til sjøs, 1974, m.m.

- f) sertifikatets gyldighetsperiode som ikke skal overskride forsikringens eller den annen økonomiske sikkerhets gyldighetsperiode.
- 3.
- a) En stat som er part i konvensjonen, kan gi en institusjon eller en organisasjon som er godkjent av staten, myndighet til å utstede sertifikatet. Denne institusjonen eller organisasjonen skal underrette nevnte stat om hvert sertifikat som utstedes. Den staten som er part i konvensjonen, skal i alle tilfeller garantere for at det utstedte sertifikatet er fullstendig og nøyaktig, og treffe de tiltakene som er nødvendige for å oppfylle denne forpliktelsen.
 - b) En stat som er part i konvensjonen, skal underrette generalsekretæren om:
 - i) det særlige ansvaret og de særlige vilkårene som følger med den myndigheten som den har overdratt til en godkjent institusjon eller organisasjon,
 - ii) tilbakekalling av en slik myndighet, og
 - iii) tidspunktet for når denne myndigheten eller tilbakekallingen trer i kraft.En overdragelse av myndighet kan først tre i kraft tre måneder etter at generalsekretæren ble underrettet om dette.
 - c) Den institusjonen eller organisasjonen som har fått myndighet til å utstede sertifikater i samsvar med dette nummer, skal minst ha myndighet til å tilbakekalle disse sertifikatene dersom vilkårene for utstedelse ikke oppfylles. Institusjonen eller organisasjonen skal i alle tilfeller underrette den staten som sertifikatet ble utstedt på vegne av, om en slik tilbakekalling.
4. Sertifikatet skal utarbeides på det eller de offisielle språkene i medlemsstaten som utsteder dem. Dersom det språket som anvendes, ikke er engelsk, fransk eller spansk, skal sertifikatet inneholde en oversettelse til ett av disse språkene, og statens offisielle språk kan utelates dersom nevnte stat treffer en beslutning om det.
5. Sertifikatet skal finnes om bord på fartøyet, og en kopi skal legges hos de myndighetene som fører fartøyets register, eller, dersom fartøyet ikke er registrert i en stat som er part i konvensjonen, hos myndighetene i den staten der sertifikatet er utstedt eller påtegnet.
6. En forsikring eller en annen økonomisk sikkerhet oppfyller ikke denne artikkels krav dersom den opphører av andre årsaker enn ved den utløpte gyldighetstiden som er

- angitt i sertifikatet, innen tre måneder etter det tidspunktet de myndighetene som er nevnt i nr. 5, ble underrettet om dens opphør, med mindre sertifikatet er blitt overlatt til disse myndighetene, eller et nytt sertifikat er blitt utstedt i samme tidsrom. Disse bestemmelsene gjelder også endringer som medfører at forsikringen eller den annen økonomiske sikkerheten ikke lenger oppfyller kravene i denne artikkel.
7. Den staten der fartøyet er registrert, fastsetter vilkårene for utstedelse og gyldighet med forbehold for bestemmelsene i denne artikkel.
8. Ingen bestemmelse i denne konvensjon skal forstås som at den hindrer en stat som er part i konvensjonen, fra å støtte seg til opplysninger fra andre stater eller organisasjonen eller andre internasjonale organisasjoner om den økonomiske stillingen for forsikringsgiver eller den som yter annen økonomisk sikkerhet i henhold til denne konvensjon. En stat som er part i konvensjonen, og som støtter seg til slike opplysninger, fritas i slike tilfeller ikke fra sitt ansvar i egenskap av stat som utsteder sertifikatet.
9. Sertifikater som er utstedt eller påtegnet i henhold til myndigheten til en stat som er part i konvensjonen, skal med henblikk på denne konvensjon godtas av de andre statene som er part i konvensjonen, og som anser dem som sertifikater med samme gyldighet som dersom de selv hadde utstedt eller påtegnet dem, også selv om de er utstedt eller påtegnet for et fartøy som ikke er registrert i en stat som er part i konvensjonen. En stat som er part i en konvensjon, kan på et hvilket som helst tidspunkt be om samråd med den staten som utsteder eller påtegner, dersom den mener at den forsikringsgiveren eller garantisten som er nevnt i forsikringssertifikatet, ikke har økonomisk evne til å oppfylle de forpliktelsene som følger av denne konvensjon.
10. Ethvert krav om erstatning som er dekket av forsikring eller annen økonomisk sikkerhet i henhold til denne artikkel, kan reises direkte mot forsikringsgiver eller en annen person som yter økonomisk sikkerhet. I slike tilfeller får det beløpet som er angitt i nr. 1, anvendelse på ansvarsgrensene til forsikringsgiver eller en annen person som yter økonomisk sikkerhet, selv om transportøren eller undertransportøren ikke er underlagt noen ansvarsbegrensning. Den saksøkte kan

Endringer i sjøloven (reglar om passasjeransvar, m.a. gjennomføring av forordning (EF) nr. 392/2009) og samtykke til ratifikasjon av 2002-protokollen til Aten-konvensjonen om transport av passasjerar og deira reisegods til sjøs, 1974, m.m.

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

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

15. Dersom et fartøy som eies av en stat som er part i konvensjonen, ikke er dekket av forsikring eller annen økonomisk sikkerhet, er dette fartøyet heller ikke omfattet av bestemmelsene i denne artikkel, men fartøyet skal ledsages av et sertifikat som er utstedt av vedkommende myndighet i fartøyet registreringsstat, som angir at fartøyet eies av denne staten, og at erstatningsansvaret er dekket innenfor det beløpet som er fastsatt i nr. 1. Dette sertifikatet skal så nøyaktig som mulig følge den malen som er fastsatt i nr. 2.

Artikkel 5

Verdisaker

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

Artikkel 6

Egen feil

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

Artikkel 7

Ansvarsgrenser ved dødsfall eller personskade

1. Transportørens erstatningsplikt ved en passasjers dødsfall eller personskade i henhold til artikkel 3 skal ikke under noen omstendigheter overstige 400 000 regneenheter per passasjer per skadetilfelle. Dersom domstolen i henhold til loven på det stedet der søksmålet reises, tilkjenner erstatning i form av løpende utbetalinger, skal den tilsvarende kapitalverdien til disse utbetalingene ikke overstige den nevnte grensen.
2. En stat som er part i konvensjonen, kan ved særlige bestemmelser i den nasjonale lovgivningen regulere den ansvarsgrensen som er

Endringer i sjøloven (reglar om passasjeransvar, m.a. gjennomføring av forordning (EF) nr. 392/2009) og samtykke til ratifikasjon av 2002-protokollen til Aten-konvensjonen om transport av passasjerar og deira reisegods til sjøs, 1974, m.m.

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

Artikkel 8

Ansvarsgrense ved tap av eller skade på bagasje og kjøretøyer

1. Transportørens erstatningsansvar ved tap av eller skade på håndbagasje kan under ingen omstendigheter overstige 2 250 regneenheter per passasjer per transport.
2. Transportørens erstatningsansvar ved tap av eller skade på kjøretøyer, herunder all bagasje som transporteres i eller på kjøretøyet, kan under ingen omstendigheter overstige 12 700 regneenheter per kjøretøy per transport.
3. Transportørens erstatningsansvar ved tap av eller skade på annen bagasje enn den som er nevnt i nr. 1 og 2, skal under ingen omstendigheter overstige 3 375 regneenheter per passasjer per transport.
4. Transportøren og passasjerer kan avtale at transportørens erstatningsansvar er underlagt en egenandel som ikke overstiger 330 regneenheter ved skade på et kjøretøy og 149 regneenheter per passasjer ved skade på eller tap av annen bagasje, og at dette beløpet skal trekkes fra beløpet for tapet eller skaden.

Artikkel 9

Regneenheter og omregning

1. Den regneenheten som benyttes i denne konvensjon, er den spesielle trekkrettigheten som er definert av Det internasjonale valutafondet. De beløpene som er nevnt i artikkel 3 nr. 1, artikkel 4a nr. 1, artikkel 7 nr. 1 og artikkel 8, skal omregnes til nasjonal valuta i den staten der søksmålet er reist, på grunnlag av denne valutaens verdi i forhold til de spesielle trekkrettighetene på den dagen dommen avsies, eller på den dagen partene er blitt enige om. Dersom en stat som er part i konvensjonen, ikke er medlem av Det internasjonale valutafond, beregnes verdien på statens nasjonale valuta i henhold

til den spesielle trekkrettigheten på grunnlag av den verdivurderingsmetoden som Det internasjonale valutafond anvender på det aktuelle tidspunktet i forbindelse med sin virksomhet og sine transaksjoner. Dersom en stat som er part i konvensjonen, ikke er medlem av Det internasjonale valutafond, beregnes verdien på statens nasjonale valuta i henhold til den spesielle trekkrettigheten på den måten som nevnte stat som er part i konvensjonen, fastsetter.

2. Stater som ikke er medlemmer av Det internasjonale valutafond, og hvis lovgivning ikke tillater anvendelse av nr. 1, kan likevel ved ratifisering, godtakelse, godkjenning eller tiltredelse av denne konvensjon eller på et hvilket som helst senere tidspunkt erklære at den spesielle trekkrettigheten i nr. 1 skal tilsvare minst 15 gullfrancs. En gullfranc nevnt i dette nummer, tilsvarer 65,5 mg gull av 0,900 finhet. Gullfranc omregnes til nasjonal valuta i samsvar med den berørte statens lovgivning.
3. Beregningen nevnt i siste setning i nr. 1, og omregningsmetoden nevnt i nr. 2, skal utføres på en slik måte at beløpene i artikkel 3 nr. 1, artikkel 4a nr. 1, artikkel 7 nr. 1 og artikkel 8 så langt det er mulig får den samme realverdien i den nasjonale valutaen til de statene som er part i konvensjonen, som de ville ha fått ved anvendelse av de tre første setningene i nummer 1. Statene skal underrette generalsekretæren om hvilken beregningsmetode som benyttes i samsvar med nr. 1, eller om resultatet for omregningen i samsvar med nr. 2, når de deponerer ratifiserings-, godtakelses-, godkjennings- eller tiltredelsesdokumentet til denne konvensjon, eller dersom det skjer endringer i beregningsmetoden eller resultatene.

Artikkel 10

Tilleggsbestemmelser om ansvarsgrenser

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

Artikkel 11

Innsigelsesrett og ansvarsbegrensning for transportørens ansatte

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

Artikkel 12

Sammenlegging av krav

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

Artikkel 13

Tap av retten til ansvarsbegrensning

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

2. Transportørens eller undertransportørens ansatte eller agenter har ikke rett til å påberope seg ansvarsbegrensning dersom det er bevist at skaden er forvoldt ved en forsettlig handling eller unnlatelse fra deres side, eller at de har utvist uforsiktighet vel vitende om at det sannsynligvis ville kunne oppstå en slik skade.

Artikkel 14

Grunnlag for erstatningskrav

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

Artikkel 15

Melding om tap av eller skade på bagasje

1. Passasjeren skal skriftlig melde fra til transportøren eller dennes agent:
 - a) ved åpenbar skade på bagasjen:
 - i) for håndbagasje: før eller i forbindelse med passasjerens ilandstigning,
 - ii) for all annen bagasje: før eller i forbindelse med ulevering av denne,
 - b) ved skade på bagasje som ikke er åpenbar, eller ved tap av bagasje: senest 15 dager etter tidspunktet for ilandstigning eller utlevering eller fra det tidspunktet da denne utleveringen skulle ha funnet sted.
2. Dersom passasjeren ikke oppfyller bestemmelsene i denne artikkel, anses vedkommende for å ha mottatt bagasjen i uskadet stand, med mindre annet er bevist.
3. Det er ikke nødvendig å innlevere skriftlig melding dersom bagasjens tilstand på tidspunktet for mottakelse har vært gjenstand for felles kontroll eller inspeksjon.

Artikkel 16

Søksmålsfrist

1. Erstatningssøksmål i forbindelse med en passasjers dødsfall eller personskade eller tap av eller skade på bagasje er foreldede etter et tidsrom på to år.
2. Foreldelsesfristen skal beregnes på følgende måte:
 - a) ved personskade: fra tidspunktet for når passasjeren går i land,
 - b) ved dødsfall under transporten: fra det tidspunktet passasjeren skulle ha gått i land, og

Endringer i sjøloven (reglar om passasjeransvar, m.a. gjennomføring av forordning (EF) nr. 392/2009) og samtykke til ratifikasjon av 2002-protokollen til Aten-konvensjonen om transport av passasjerar og deira reisegods til sjøs, 1974, m.m.

ved personskade under transport med dødsfall til følge etter ilandstigningen: fra tidspunktet for dødsfallet, forutsatt at dette tidsrommet ikke overskrider tre år fra tidspunktet for ilandstigning,

- c) ved tap av eller skade på bagasje: fra tidspunktet for ilandstigning eller fra det tidspunktet ilandstigningen skulle ha funnet sted, avhengig av hvilket tidspunkt som kommer sist.

3. Utsettelse eller avbrudd av foreldelsesfrister skjer i henhold til loven der søksmålet reises, men det kan under ingen omstendigheter reises søksmål på grunnlag av denne konvensjon etter at én av følgende frister utløper:

- a) et tidsrom på fem år fra det tidspunktet passasjerer går i land, eller fra det tidspunktet dette skulle ha skjedd, avhengig av hvilket av disse tidspunktene som kommer sist, eller dersom denne fristen er tidligere
- b) et tidsrom på tre år fra det tidspunktet den skadelidte hadde kjennskap til den personskaden som var forvoldt, det tapet eller den skaden som var forvoldt, eller med rimelighet burde ha hatt det.

4. Uten hensyn til nr. 1, 2 og 3 i denne artikkel kan foreldelsesfristen forlenges ved en erklæring fra transportøren eller etter avtale mellom partene når søksmål er reist. Erklæringen eller avtalen skal være skriftlig.

Artikkel 17

Vedkommende jurisdiksjon(*)

Artikkel 17a

Anerkjennelse og fullbyrdelse(*)

(*) Ikke gjengitt.

Artikkel 18

Ugyldige kontraktsbestemmelser

Kontraktsbestemmelser som er inngått før den hendelsen som har forvoldt en passasjers dødsfall eller personskade eller tap av eller skade på dennes bagasje, og som har til formål å fritta personer som er erstatningspliktige i henhold til denne konvensjon, for deres erstatningsansvar overfor passasjerer, eller fastsette en lavere ansvarsgrense enn den som, bortsett fra artikkel 8 nr. 4, er fastsatt i konvensjonen, samt bestemmelser som har til formål å flytte bevisbyrden fra transportøren eller undertransportøren eller innebærer en inn-

skrenkning av valgmulighetene i artikkel 17 nr. 1 og 2, er ugyldige, men deres ugyldighet innebærer ikke at selve transportavtalen er ugyldig når den ellers overholder bestemmelsene i denne konvensjon.

Artikkel 20

Atomskader

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

- a) dersom den ansvarlige for et atomanlegg har erstatningsansvar i henhold til Paris-konvensjonen av 29. juli 1960 om erstatningsansvar på atomenergiens område, som endret ved tilleggsprotokoll av 28. januar 1964, eller Wien-konvensjonen av 21. mai 1963 om erstatningsansvar for atomskader, eller gjeldende endringer eller protokoller til dem, eller
- b) dersom den ansvarlige for et atomanlegg har erstatningsansvar som følge av nasjonal lovgivning om erstatningsansvar for slike skader, forutsatt at denne lovgivningen i alle sammenhenger er like gunstig for skadelidte som Paris-konvensjonen eller Wien-konvensjonen, eller gjeldende endringer eller protokoller til dem.

Artikkel 21

Kommersiell transport utført av offentlige myndigheter

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

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

Artikkel 22

Revisjon og endring(*)

(*) Ikke gjengitt.

Artikkel 23

Endring av ansvarsgrensene

1. Med forbehold for bestemmelsene i artikkel 22 gjelder den særlige framgangsmåten i denne artikkel bare for endring av de ansvarsgrensene som er angitt i artikkel 3 nr. 1, artikkel 4a nr. 1, artikkel 7 nr. 1 og

Endringer i sjøloven (reglar om passasjeransvar, m.a. gjennomføring av forordning (EF) nr. 392/2009) og samtykke til ratifikasjon av 2002-protokollen til Aten-konvensjonen om transport av passasjerar og deira reisegods til sjøs, 1974, m.m.

- artikkel 8 i konvensjonen, som revidert ved denne protokoll.
2. På anmodning fra minst halvparten av de statene som er part i konvensjonen, men under ingen omstendigheter færre enn seks, skal generalsekretæren sende rundt et forslag om endring av ansvarsgrensene, herunder også av selvrisikoen, fastsatt i artikkel 3 nr. 1, artikkel 4a nr. 1, artikkel 7 nr. 1 og artikkel 8 i konvensjonen, som revidert ved denne protokoll, til alle medlemmene i organisasjonen og til samtlige stater som er part i konvensjonen.
 3. Forslag til endringer som sendes rundt slik det er beskrevet ovenfor, legges fram for organisasjonens juridiske komité (heretter kalt «den juridiske komité») til behandling senest seks måneder etter tidspunktet for da det ble sendt rundt.
 4. Alle stater som er part i konvensjonen, som revidert ved denne protokoll, kan, uansett om de er medlemmer av organisasjonen eller ikke, delta i den juridiske komiteens behandling og vedtakelse av endringer.
 5. Endringer vedtas med to tredels flertall blant de statene som er part i konvensjonen, som revidert ved denne protokoll, og som er til stede og avgir stemme i den juridiske komité, som er utvidet i samsvar med nr. 4, forutsatt at minst halvparten av de statene som er part i konvensjonen, som revidert ved denne protokoll, er til stede under avstemningen.
 6. Når den juridiske komité behandler et forslag om endring av ansvarsgrensene, skal den ta hensyn til inntrufne hendelser og særlig til omfanget av de skadene som er forårsaket av disse hendelsene, til endringer av pengeverdien og til den foreslåtte endringens virkning på forsikringskostnadene.
 7. a) Det kan ikke gjøres endringer av ansvarsgrensene i henhold til denne artikkel før om fem år regnet fra det tidspunktet denne protokollen ble lagt ut for underskriving, eller før om fem år fra det tidspunktet en tidligere endring i henhold til denne artikkel trådte i kraft.
 - b) Ingen ansvarsgrense kan forhøyes slik at beløpet kommer til å overstige den grensen som er fastsatt i konvensjonen, som revidert ved denne protokoll, forhøyet med 6 % per år, beregnet kumulativt fra det tidspunktet denne protokollen ble lagt ut for undertegning.
 - c) Ingen ansvarsgrense kan forhøyes slik at beløpet kommer til å overstige den grensen som er fastsatt i konvensjonen, som revidert ved denne protokoll, multiplisert med tre.
 8. Organisasjonen skal underrette om endringer som vedtas i samsvar med nr. 5, til alle stater som er part i konvensjonen. En endring anses for godkjent etter at det er gått 18 måneder regnet fra da det ble underrettet om den, med mindre en firedel av de statene som var part i konvensjonen på det tidspunktet da endringen ble vedtatt, underretter generalsekretæren om at de ikke kan godkjenne endringen, som da forkastes og ikke får noen virkning.
 9. En endring som anses for godkjent i samsvar med nr. 8, skal tre i kraft 18 måneder etter at den er godkjent.
 10. Alle stater som er part i konvensjonen, skal være bundet av endringen dersom de ikke sier opp protokollen i samsvar med artikkel 21 nr. 1 og 2 senest seks måneder før endringen trer i kraft. Oppsigelsen får virkning når endringen trer i kraft.
 11. En endring som er blitt vedtatt, men hvis godkjenningsperiode ennå ikke er utløpt, er bindende for en stat som blir part i konvensjonen i denne perioden, dersom endringen trer i kraft. En stat som blir part i konvensjonen etter at denne perioden har utløpt, er bundet av endringen dersom den er blitt godkjent i samsvar med nr. 8. I de tilfellene som er angitt i dette nummer, blir en endring bindende for en stat når endringen trer i kraft, eller når denne protokoll trer i kraft for nevnte stat, dersom dette skjer senere.

Endringer i sjøloven (reglar om passasjeransvar, m.a. gjennomføring av forordning (EF) nr. 392/2009) og samtykke til ratifikasjon av 2002-protokollen til Aten-konvensjonen om transport av passasjerar og deira reisegods til sjøs, 1974, m.m.

Vedlegg til Athen-konvensjonen

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

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

Fartøy- ets navn	Kjenningsnummer eller -bokstaver	Fartøyets IMO- identifikasjons- nummer	Hjemsted	Navn på den transportøren som faktisk utfører transporten, og fullstendig adresse til det stedet der denne har sitt hovedforetak
Det bekreftes med dette at det for ovennevnte fartøy foreligger en forsikring eller annen økonomisk sikkerhet som oppfyller kravene i artikkel 4a i Athen-konvensjonen av 2002 om transport av passasjerer og deres bagasje til sjøs.				
Sikkerhetens art				
Sikkerhetens gyldighetsperiode				
Navn og adresse på forsikringsgiver(e) og/eller garantist(er)				
Navn				
Adresse				
Dette sertifikatet er gyldig til				
Utstedt eller påtegnet av regjeringen i				
(statens offisielle betegnelse)				
Eller				
Følgende tekst bør anvendes når en stat som er part i konvensjonen, benytter seg av artikkel 4a nr. 3:				
Dette sertifikatet er utstedt etter fullmakt fra regjeringen i (statens offisielle betegnelse) av (institusjonens eller organisasjonens navn)				
.			den	
(Sted)			(Dato)	
(Underskriften og tittelen til den tjenestemannen som utsteder og påtegner)				

Forklarende merknader

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

Endringer i sjøloven (reglar om passasjeransvar, m.a. gjennomføring av forordning (EF) nr. 392/2009) og samtykke til ratifikasjon av 2002-protokollen til Aten-konvensjonen om transport av passasjerer og deira reisegods til sjøs, 1974, m.m.

Vedlegg II

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

IMOs forbehold og retningslinjer for gjennomføring av Athen-konvensjonen

Forbehold

1. Athen-konvensjonen bør ratifiseres med følgende forbehold eller med en erklæring som har samme formål:
«[1.1.] Forbehold i forbindelse med ... regjerings ratifisering av Athen-konvensjonen av 2002 om transport av passasjerer og deres bagasje til sjøs («konvensjonen»).

Ansvarsbegrensning for transportører osv.

- [1.2.] ... regjering forbeholder seg retten til og forplikter seg til å begrense et eventuelt erstatningsansvar i henhold til nr. 1 eller 2 i artikkel 3 i konvensjonen ved en passasjers dødsfall eller personskade, som skyldes én av de risikoene som er nevnt i nr. 2.2 i IMOs retningslinjer for gjennomføring av Athen-konvensjonen, til det laveste av følgende beløp:
 - 250 000 regneenheter per passasjer per skadetilfelle,
 - eller
 - 340 millioner regneenheter i alt per fartøy per skadetilfelle.
- [1.3.] ... regjering forbeholder seg videre retten til og forplikter seg til å anvende nr. 2.1.1. og 2.2.2 i IMOs retningslinjer for gjennomføring av Athen-konvensjonen med tilsvarende endringer på et slikt erstatningsansvar.
- [1.4.] Erstatningsansvaret for undertransportøren i henhold til artikkel 4 i konvensjonen, erstatningsansvaret for transportørens eller undertransportørens ansatte og agenter i henhold til artikkel 11 i konvensjonen, og grensen for det samlede erstatningsbeløpet i henhold til artikkel 12 i konvensjonen, skal begrenses på samme måte.
- [1.5.] Forbeholdet og forpliktelsen i nr. 1.2 får uansett anvendelse på ansvarsgrunnlaget i henhold til nr. 1 og 2 i artikkel 3, og uten hensyn til eventuelle bestemmelser om det motsatte i konvensjonens artikkel 4 eller 7, men dette forbeholdet og denne

forpliktelsen påvirker ikke anvendelsen av artikkel 10 og 13.

Lovpliktig forsikring og forsikringsgivers ansvarsbegrensning

- [1.6.] ... regjering forbeholder seg retten til og forplikter seg til å begrense kravet i nr. 1 i artikkel 4a om å være i besittelse av en forsikring eller annen økonomisk sikkerhet ved en passasjers dødsfall eller personskade, som skyldes én av de risikoene som er nevnt i nr. 2.2 i IMOs retningslinjer for gjennomføring av Athen-konvensjonen, til det laveste av følgende beløp:
 - 250 000 regneenheter per passasjer per skadetilfelle,
 - eller
 - 340 millioner regneenheter i alt per fartøy per skadetilfelle.
- [1.7.] ... regjering forbeholder seg retten til og forplikter seg til å begrense erstatningsansvaret til forsikringsgiver eller en annen person som yter økonomisk sikkerhet i henhold til nr. 10 i artikkel 4a, ved en passasjers dødsfall eller personskade, som skyldes én av de risikoene som er nevnt i nr. 2.2 i IMOs retningslinjer for gjennomføring av Athen-konvensjonen, til en høyeste grense for forsikringsbeløpet eller annen økonomisk sikkerhet som transportøren skal være i besittelse av i henhold til nr. 1.6 i dette forbeholdet.
- [1.8.] ... regjering forbeholder seg også retten til og forplikter seg til å anvende IMOs retningslinjer for gjennomføring av Athen-konvensjonen, herunder anvendelse av de klausulene som er nevnt i nr. 2.1 og 2.2 i retningslinjene, når det gjelder alle former for lovpliktig forsikring i henhold til konvensjonen.
- [1.9.] ... regjering forbeholder seg retten til og forplikter seg til å frita forsikringsgiver eller den personen som yter økonomisk sikkerhet i henhold til nr. 1 i artikkel 4a, for eventuelt erstatningsansvar som vedkommende ikke har påtatt seg.

Utstedelse av sertifikat

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

Endringer i sjøloven (reglar om passasjeransvar, m.a. gjennomføring av forordning (EF) nr. 392/2009) og samtykke til ratifikasjon av 2002-protokollen til Aten-konvensjonen om transport av passasjerar og deira reisegods til sjøs, 1974, m.m.

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

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

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

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

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

Retningslinjer

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

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

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

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

2.1.3. innsigelser og begrensninger for den personen som stiller lovpliktig økonomisk sikkerhet i henhold til konvensjonen slik den er endret ved disse retningslinjene, særlig grensen på 250 000 regneenheter per passasjer per skadetilfelle,

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

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

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

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

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

Endringer i sjøloven (reglar om passasjeransvar, m.a. gjennomføring av forordning (EF) nr. 392/2009) og samtykke til ratifikasjon av 2002-protokollen til Aten-konvensjonen om transport av passasjerar og deira reisegods til sjøs, 1974, m.m.

- 2.2.2. Dersom krav fra enkelte passasjerer til sammen overstiger et beløp som tilsvarer 340 millioner regneenheter per fartøy per skadetilfelle, kan transportøren påberope seg retten til å få begrense sitt erstatningsansvar til 340 millioner regneenheter, utelukkende forutsatt at:
- beløpet bør fordeles mellom skadelidte i forhold til størrelsen på de kravene de har reist,
 - fordelingen av dette beløpet kan foretas i ett eller flere delbeløp til de skadelidte som det på tidspunktet for utdeling, foreligger kunnskap om, og
 - fordelingen av dette beløpet kan foretas av forsikringsgiveren, domstolen eller en annen vedkommende myndighet som forsikringsgiveren har henvendt seg til, i en hvilken som helst stat som er part i konvensjonen, der det er innledet rettsforfølgning for krav som angivelig er omfattet av forsikringen.
- 2.2.3. Klausul om oppsigelse med 30 dagers varsel som ikke er omfattet av nr. 2.2.1.
- 2.3. En ikke-krigsforsikring bør dekke alle risikoer som er omfattet av en lovpliktig forsikring, bortsett fra de risikoene som er nevnt i nr. 2.2, uansett om de er omfattet av de unntakene, begrensningene eller kravene som er nevnt nr. 2.1 og 2.2.
3. Et eksempel på en rekke forsikringer (Blue Cards) og et forsikringssertifikat som alle gjenspeiler disse retningslinjene, er angitt i tillegg B.

Tillegg A

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

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

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

1. Denne forsikringen dekker under ingen omstendigheter erstatningsansvar ved tap eller skade som direkte eller indirekte er forårsaket av eller skyldes:
 - 1.1. ioniserende stråling fra eller forurensning forårsaket av radioaktivitet fra kjer-

- nebrensel eller atomavfall eller fra forbrenning av kjernebrensel,
- 1.2. radioaktive, giftige, eksplosive eller andre farlige eller forurensende egenskaper ved et atomanlegg, en kjernereaktor eller andre av deres atomdeler eller –komponenter,
- 1.3. ethvert våpen eller enhver innretning som bruker atom- eller kjernespløtning og/eller fusjon eller andre lignende reaksjoner eller radioaktive krefter eller stoffer,
- 1.4. radioaktive, giftige, eksplosive eller andre farlige eller forurensende egenskaper ved et radioaktivt stoff. Ansvarsfraskrivelsen nevnt i denne klausulen, omfatter ikke radioaktive isotoper, bortsett fra kjernebrensel når slike isotoper framstilles, transporteres, lagres eller brukes i kommersielle, landbruksmessige, medisinske, vitenskapelige eller andre lignende fredelige formål,
- 1.5. kjemiske, biologiske, biokjemiske eller elektromagnetiske våpen.

Klausul om ansvarsfraskrivelse ved Internettangrep (klausul nr. 380 av 10.11.2003)

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

Endringar i sjøloven (reglar om passasjeransvar, m.a. gjennomføring av forordning (EF) nr. 392/2009) og samtykke til ratifikasjon av 2002-protokollen til Aten-konvensjonen om transport av passasjerar og deira reisegods til sjøs, 1974, m.m.

Klausul om ansvarsfraskrivelse og automatisk opphør av dekning ved krig

1.1. Automatisk opphør av dekning

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

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

1.1.2. når det gjelder fartøyer som er dekket av denne forsikringen, dersom et slikt far-

tøy beslaglegges som eiendom eller for bruk.

1.2. Krig mellom de fem stormaktene

Denne forsikringen dekker ikke

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

1.2.2. beslagleggelse som eiendom eller for bruk.

Tillegg B

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

Blue Card utstedt av en forsikringsgiver som dekker krigsrisikoer

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

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

Endringer i sjøloven (reglar om passasjeransvar, m.a. gjennomføring av forordning (EF) nr. 392/2009) og samtykke til ratifikasjon av 2002-protokollen til Aten-konvensjonen om transport av passasjerar og deira reisegods til sjøs, 1974, m.m.

Blue Card utstedt av en forsikringsgiver som ikke dekker krigsrisikoer

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

Fartøyets navn:	Fartøyets IMO-identifikasjonsnummer:	Hjemsted:	Eierens navn og adresse:
-----------------	--------------------------------------	-----------	--------------------------

Det bekreftes med dette at for ovennevnte fartøy, som eies av ovennevnte eier, gjelder en forsikring som oppfyller kravene i artikkel 4a i Athen-konvensjonen av 2002 om transport av passasjerer og deres bagasje til sjøs, med forbehold for alle unntak og begrensninger som gjelder for ikke-krigsforsikring i henhold til konvensjonen og de retningslinjene for gjennomføring som er fastsatt av Den internasjonale sjøfartsorganisasjons juridiske komité i oktober 2006, herunder særlig følgende klausuler: [Her kan konvensjonsteksten og retningslinjene med tillegg settes inn i ønsket omfang]

Forsikringen gjelder fra: 20. februar 2007

til: 20. februar 2008

Forsikringsgiveren kan annullere dette sertifikatet ved å gi tre måneders skriftlig varsel til ovennevnte myndighet, hvorefter forsikringsgivers erstatningsansvar således opphører fra nevnte tidsrom utløper, men bare for hendelser som inntreffer deretter.

Dato:

Dette sertifikatet er utstedt av:

.....

Forsikringsgivers underskrift

PANDI P&I[Adresse]

Utelukkende som agent for PANDI P&I

Endringer i sjøloven (reglar om passasjeransvar, m.a. gjennomføring av forordning (EF) nr. 392/2009) og samtykke til ratifikasjon av 2002-protokollen til Aten-konvensjonen om transport av passasjerar og deira reisegods til sjøs, 1974, m.m.

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

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

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

Fartøyet navn	Kjennings- nummer eller - bokstaver	Fartøyet IMO-identifi- kasjonsnum- mer	Hjemsted	Navn på den transportøren som faktisk utfører transporten, og fullstendig adresse til det stedet der denne har sitt hovedforetak
Det bekreftes med dette at det for ovennevnte fartøy foreligger en forsikring eller annen økonomisk sikkerhet som oppfyller kravene i artikkel 4a i Athen-konvensjonen av 2002 om transport av passasjerer og deres bagasje til sjøs.				
Sikkerhetens art				
Sikkerhetens gyldighetsperiode				
Navn og adresse på forsikringsgiver(e) og/eller garantist(er)				
Den forsikringsdekningen som her bekreftes, er delt inn i en krigsforsikring og en ikke-krigsforsikring i henhold til de retningslinjene for gjennomføring som er fastsatt av Den internasjonale sjøfartsorganisasjons juridiske komité i oktober 2006. Begge disse delene av forsikringsdekningen omfattes av alle de unntakene og begrensningene som gjelder i henhold til konvensjonen og retningslinjene for gjennomføring. Forsikringsgiverne hefter ikke solidarisk. Forsikringsgiverne er:				
For krigsrisikoer: War Risks, Inc., [adresse]				
For ikke-krigsrisikoer: Pandi P&I, [adresse]				
Dette sertifikatet er gyldig til				
Utstedt eller påtegnet av regjeringen i				
(statens offisielle betegnelse)				
Eller				
Følgende tekst bør anvendes når en stat som er part i konvensjonen, benytter seg av nr. 3 i artikkel 4a:				
Dette sertifikatet er utstedt etter fullmakt fra regjeringen i (statens offisielle betegnelse) av (institusjonens eller organisasjonens navn)				
. den .				
Sted		Dato		
(Underskriften og tittelen til den tjenestemannen som utsteder og påtegner)				

Forklarende merknader

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

Vedlegg 2

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

DE KONTRAHERENDE STATER,

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

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

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

Er blitt enige om følgende:

Artikkel 1

I denne protokollen skal:

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

Artikkel 2

Artikkel 1, paragraf 1 i konvensjonen erstattes av følgende tekst:

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

- (c) "bortfrakter som faktisk utfører hele eller en del av befordringen" betyr utførende bortfrakter, eller bortfrakter for så vidt bortfrakter faktisk utfører befordringen.

Artikkel 3

1 Artikkel 1, paragraf 10 i konvensjonen erstattes av følgende tekst:

- 10 "Organisasjon" betyr den internasjonale sjøfartsorganisasjonen

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

- 11 "Generalsekretær" betyr Organisasjonens Generalsekretær.

Artikkel 4

Artikkel 3 i konvensjonen erstattes av følgende tekst:

Artikkel 3

Bortfrakterens ansvar

- 1 For tap som følge av en passasjers død eller personskade forårsaket av en skipsfartshendelse, skal bortfrakteren være ansvarlig i den utstrekning tapet for hver passasjer ved en og samme hendelse ikke overstiger 250 000 regneenheter, med mindre bortfrakteren beviser at hendelsen:
 - (a) skyldes krigshandling, eller lignende handling under væpnet konflikt, borgerkrig, eller opprør eller en naturbegivenhet av usedvanlig, uunngåelig eller uimotståelig karakter; eller
 - (b) i sin helhet skyldes en handling eller unnlatelse utført av tredjemann i den hensikt å forårsake hendelsen;Hvis og i den utstrekning tapet overstiger det ovennevnte begrensingsbeløpet, skal bortfrakteren være ytterligere ansvarlig med mindre bortfrakteren beviser at hendelsen som

Endringer i sjøloven (reglar om passasjeransvar, m.a. gjennomføring av forordning (EF) nr. 392/2009) og samtykke til ratifikasjon av 2002-protokollen til Aten-konvensjonen om transport av passasjerar og deira reisegods til sjøs, 1974, m.m.

forårsaket tapet inntraff uten feil eller forsømmelse fra bortfrakterens side.

- 2 For tap som følge av en passasjers død eller personskade som ikke er forårsaket av en skipsfartshendelse, er bortfrakteren ansvarlig hvis hendelsen som forårsaket tapet skyldes feil eller forsømmelse fra bortfrakterens side. Bevisbyrden for at det foreligger feil eller forsømmelse skal påhvile den som krever erstatning.
- 3 For tap som følge av tap av eller skade på håndbagasje, er bortfrakteren ansvarlig hvis hendelsen som forårsaket tapet skyldes feil eller forsømmelse fra bortfrakterens side. Feil eller forsømmelse på bortfrakterens side skal presumeres for tap som er forårsaket av en skipsfartshendelse.
- 4 For tap som følge av tap av eller skade på annen bagasje enn håndbagasje, er bortfrakteren ansvarlig med mindre bortfrakteren beviser at hendelsen som forårsaket tapet inntraff uten feil eller forsømmelse fra bortfrakterens side.
- 5 I denne artikkelen skal:
 - (a) "skipsfartshendelse" bety forlis, kantring, sammenstøt, stranding, eksplosjon eller brann i skipet, eller en defekt ved skipet;
 - (b) "feil eller forsømmelse fra bortfrakterens side" inkludere feil eller forsømmelse av personer i bortfrakterens tjeneste, som handler i tjenesten;
 - (c) "feil ved skipet" bety enhver feil, svikt eller manglende overholdelse av gjeldende sikkerhetsbestemmelser med hensyn til enhver del av skipet eller dets utstyr når det brukes ved rømning, evakuering, ombordstigning eller ilandstigning av passasjerer; eller når det brukes ved manøvrering, styring, sikker navigering, fortøyning, ankring, ankomst eller avgang fra kai eller ankring eller skadekontroll etter oversømmelse; eller når det brukes ved sjøsetting av redningsutstyr; og
 - (d) "tap" ikke inkludere ikke-økonomisk tap.
- 6 Bortfrakterens ansvar etter denne artikkelen gjelder bare for tap som springer ut fra hendelser som inntreffer under befordringen. Bevisbyrden for at hendelsen som forårsaket skaden inntraff under befordringen skal påhvile den som krever erstatning.
- 7 Bestemmelsene i denne konvensjonen skal ikke avskjære den rett til regress som bortfrakteren måtte ha mot tredjemann, eller skadelidtes medvirkning etter artikkel 6 i denne konvensjonen. Bestemmelsene i

denne artikkelen skal ikke avskjære retten til ansvarsbegrensning etter artikkel 7 eller 8 i denne konvensjonen.

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

Artikkel 5

Følgende tekst legges til som artikkel 4bis i konvensjonen:

Artikkel 4bis

Tvungen forsikring

- 1 Når passasjerer fraktes om bord i et skip registrert i en kontraherende stat, som har tillatelse til å frakte mer enn 12 passasjerer, og denne konvensjonen får anvendelse, skal enhver bortfrakter som faktisk utfører hele eller deler av befordringen ha forsikring eller annen økonomisk sikkerhet, som garanti fra en bank eller lignende finansieringsinstitusjon, for å dekke sitt ansvar under denne konvensjonen for en passasjers død eller personskade. Den tvungne forsikringen eller annen økonomisk sikkerhet skal ikke være mindre enn 250 000 regneenheter per passasjer for en og samme hendelse.
- 2 Et sertifikat der det bekreftes at det foreligger gjeldende forsikring eller annen økonomisk sikkerhet i samsvar med bestemmelsene i denne konvensjonen skal utstedes for hvert skip etter at vedkommende myndighet i en kontraherende stat har fastslått at bestemmelsene i paragraf 1 er overholdt. For skip registrert i en kontraherende stat skal slikt sertifikat utstedes av eller attesteres av vedkommende myndighet i registreringsstaten; for skip som ikke er registrert i en kontraherende stat kan slikt sertifikat utstedes av eller attesteres av vedkommende myndighet i enhver kontraherende stat. Sertifikatet skal være i utformet i samsvar med modellen i Vedlegg I, og skal inneholde følgende opplysninger:
 - (a) skipets navn, kjennetegn i nummer eller bokstaver, og registreringshavn;
 - (b) navn og hovedforretningssted til bortfrakteren som faktisk utfører hele eller endel av befordringen;
 - (c) IMO identifikasjonsnummer,
 - (d) sikkerhetens art og gyldighetstid

Endringer i sjøloven (reglar om passasjeransvar, m.a. gjennomføring av forordning (EF) nr. 392/2009) og samtykke til ratifikasjon av 2002-protokollen til Aten-konvensjonen om transport av passasjerar og deira reisegods til sjøs, 1974, m.m.

- (e) navn og hovedforretningssted til forsikringsgiveren eller annen som har stilt økonomisk sikkerhet, og i tilfelle det forretningssted hvor forsikringen er ytet eller den økonomiske sikkerheten stilt; og
 - (f) sertifikatets gyldighetstid, som ikke må være lengre enn forsikringens eller den økonomiske sikkerhetens gyldighetstid.
- 3 (a) En kontraherende stat kan bemyndige en institusjon eller organisasjon som den anerkjenner til å utstede sertifikat som nevnt i paragraf 2. En slik institusjon eller organisasjon skal informere den staten om hvert sertifikat som utstedes. I ethvert tilfelle skal den kontraherende staten fullt ut innestå for at sertifikatene er fullstendige og nøyaktige, og skal sørge for de nødvendige ordninger for å overholde denne forpliktelsen.
- (b) En kontraherende stat skal underrette Generalsekretæren:
- (i) om de særskilte forpliktelsene og vilkårene for bemyndigelsen til en institusjon eller organisasjon som den anerkjenner;
 - (ii) om inndragningen av slik bemyndigelse; og
 - (iii) om hvilken dato bemyndigelsen eller tilbaketrekning av bemyndigelsen gjelder fra.
- (c) Den institusjonen eller organisasjonen som er bemyndiget til å utstede sertifikater i samsvar med denne paragrafen skal, som et minimum, også være bemyndiget til å trekke tilbake sertifikatene dersom betingelsene for utstedelsen ikke blir overholdt. I ethvert tilfelle skal institusjonen eller organisasjonen rapportere om slik inndragning til den staten som sertifikatet ble utstedt på vegne av.
- 4 Sertifikatet skal utferdiges på det eller de offisielle språk i den stat hvor det utstedes. Er det språk som anvendes verken engelsk, fransk eller spansk, skal teksten inneholde en oversettelse til et av disse språkene. Staten kan bestemme at statens eget offisielle språk kan utelates.
- 5 Sertifikatet skal medføres om bord på skipet, og en kopi skal deponeres hos skipets registreringsmyndighet, eller, hvis skipet ikke er registrert i en kontraherende stat, hos vedkommende myndighet som har utstedt eller attestert sertifikatet.
- 6 En forsikring eller annen økonomisk sikkerhet fyller ikke vilkårene i denne artikkel om
- den kan opphøre å gjelde – av annen grunn enn at forsikringens eller sikkerhetens gyldighetsperiode som er angitt i sertifikatet er utløpt – før det er gått tre måneder fra den dag melding om oppsigelsen ble gitt den myndighet som er nevnt i paragraf 5, med mindre sertifikatet er levert tilbake til myndigheten eller nytt sertifikat er utstedt før utløpet av denne frist. Bestemmelsene foran gjelder tilsvarende for enhver endring som medfører at forsikringen eller den økonomiske sikkerheten ikke lenger fyller vilkårene i denne artikkel.
- 7 Registreringsstaten fastsetter vilkårene for utstedelse av sertifikat og for dets gyldighet, etter bestemmelsene i denne artikkel.
- 8 Bestemmelsene i denne konvensjonen skal ikke være til hinder for at en kontraherende stat kan basere seg på informasjon innhentet fra andre stater, Organisasjonen eller andre internasjonale organisasjoner vedrørende den finansielle situasjonen til forsikringsgivere eller personer som stiller økonomisk sikkerhet etter bestemmelsene i denne konvensjonen. I slike tilfeller er ikke den kontraherende staten som baserer seg på slik informasjon fritatt fra sine forpliktelser som sertifikatutsteder.
- 9 Forsikringssertifikater som er utstedt eller attestert etter myndighet fra en kontraherende stat skal anerkjennes av andre kontraherende stater ved anvendelsen av denne konvensjonen, og skal av disse stater anses å ha samme gyldighet som forsikringssertifikater utstedt eller bekreftet av dem, også når det gjelder utstedelse eller attestering i anledning skip som ikke er registrert i en kontraherende stat. En kontraherende stat kan når som helst anmode om konsultasjon med den utstedende eller attesterende stat dersom den tror at den forsikringsgiver eller garantist som er nevnt i sertifikatet ikke er økonomisk i stand til å oppfylle forpliktelsene etter denne konvensjonen.
- 10 Krav om erstatning for skade som er dekket av forsikring eller annen økonomisk sikkerhet etter denne artikkel kan reises direkte mot forsikringsgiveren eller den som har stilt økonomisk sikkerhet. I et slikt tilfelle gjelder beløpene i paragraf 1 som ansvarsbegrensning for forsikringsgiveren eller den som har stilt økonomisk sikkerhet, uten hensyn til om bortfrakteren eller den utførende bortfrakteren er berettiget til begrensning av ansvaret. Saksøkte kan også gjøre gjeldende

Endringer i sjøloven (reglar om passasjeransvar, m.a. gjennomføring av forordning (EF) nr. 392/2009) og samtykke til ratifikasjon av 2002-protokollen til Aten-konvensjonen om transport av passasjerar og deira reisegods til sjøs, 1974, m.m.

de innsigelsene som bortfrakteren nevnt i paragraf 1 selv ville hatt rett til å gjøre gjeldende (med unntak for innsigelser som bygger på at skipseieren er gått konkurs eller at hans bo er tatt under likvidasjon), i samsvar med denne konvensjonen. Videre kan saksøkte gjøre gjeldende den innsigelse at skaden skyldes sikredes forsettlige feil, men saksøkte kan ikke gjøre gjeldende andre innsigelser som han ville hatt rett til å gjøre gjeldende i søksmål anlagt av sikrede mot saksøkte. Saksøkte skal alltid ha rett til å kreve at bortfrakter og utførende bortfrakter skal tre inn i saken.

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

forsikring og sikkerhet i denne artikkel ikke anvendelse på skipet, men skipet skal være utstyrt med et sertifikat, utstedt av vedkommende myndighet i registreringsstaten, der det bekreftes at skipet eies av vedkommende stat og at ansvaret er dekket innen de grenser som er angitt i paragraf 1. Dette sertifikat skal så langt som mulig svare til den modell som er påbudt i paragraf 2.

Artikkel 6

Artikkel 7 i konvensjonen erstattes av følgende tekst:

Artikkel 7

Begrensning av ansvaret for død og personskade

- 1 Bortfrakterens ansvar etter artikkel 3 for en passasjers død eller personskade skal ikke i noe tilfelle overstige 400 000 regneenheter per passasjer ved en og samme hendelse. I tilfelle hvor erstatningen ifølge domstollandets rett blir fastsatt i form av periodiske betalinger, skal kapitalverdien av disse ikke overstige den nevnte grense.
- 2 En kontraherende stat kan regulere ansvarsgrensen som angitt i paragraf 1, forutsatt at den nasjonale ansvarsgrensen, hvis det settes noen slik, ikke settes lavere enn beløpet i paragraf 1. En kontraherende stat som gjør bruk av muligheten som er foreskrevet i denne paragrafen, skal informere Generalsekretæren om hva slags ansvarsgrense som gjelder, eller om det ikke er noen ansvarsgrense.

Artikkel 7

Artikkel 8 i konvensjonen erstattes av følgende tekst:

Artikkel 8

Begrensning av ansvaret for tap av eller skade på bagasje og kjøretøy

- 1 Bortfrakterens ansvar for tap av eller skade på håndbagasje skal ikke i noe tilfelle overstige 2 250 regneenheter per passasjer per befording.
- 2 Bortfrakterens ansvar for tap av eller skade på kjøretøy, innbefattet all bagasje som fraktes i eller på kjøretøyet, skal ikke i noe tilfelle overstige 12 700 regneenheter per kjøretøy per befording.

Endringer i sjøloven (reglar om passasjeransvar, m.a. gjennomføring av forordning (EF) nr. 392/2009) og samtykke til ratifikasjon av 2002-protokollen til Aten-konvensjonen om transport av passasjerar og deira reisegods til sjøs, 1974, m.m.

- 3 Bortfrakterens ansvar for tap av eller skade på annen bagasje enn nevnt i paragraf 1 og 2, skal ikke i noe tilfelle overstige 3 375 regneenheter per passasjer per befordring.
- 4 Bortfrakteren og passasjeren kan avtale at bortfrakterens ansvar skal være gjenstand for et fradrag på ikke over 330 regneenheter i tilfelle skade på kjøretøy og ikke over 149 regneenheter pr. passasjer i tilfelle av tap av eller skade på annen bagasje. Beløpet skal trekkes fra tapet eller skaden.

Artikkel 8

Artikkel 9 i konvensjonen erstattes av følgende tekst:

Artikkel 9

Regneenhet og omregning

- 1 Regneenheten nevnt i denne konvensjon er den spesielle trekkrettighet (SDR) slik den er definert av Det internasjonale valutafond. Beløpene nevnt i artikkel 3 paragraf 1, artikkel 4bis paragraf 1, artikkel 7 paragraf 1, og artikkel 8 skal omregnes til domstolslandets nasjonale valuta på basis av denne valutas forhold til den spesielle trekkrettigheten, den dag dommen blir avsagt, eller en annen dag som partene er enige om. For en kontraherende stat som er medlem av Det internasjonale valutafond, skal verdien av dens nasjonale valuta i forhold til den spesielle trekkrettighet beregnes i samsvar med den vurderingsmåte som Det internasjonale valutafond anvender for sine operasjoner og transaksjoner på vedkommende dag. For en kontraherende stat som ikke er medlem av Det internasjonale valutafond, skal verdien av dens nasjonale valuta i forhold til den spesielle trekkrettighet beregnes på en måte som denne stat fastsetter.
- 2 Likevel kan en stat som ikke er medlem av Det internasjonale valutafond og hvis lov ikke tillater anvendelsen av bestemmelsene i paragraf 1, erklære ved ratifikasjon, vedtakelse, godkjennelse eller tiltredelse til denne konvensjonen, eller når som helst senere at regneenheten nevnt i paragraf 1 skal tilsvare 15 gullfranc. Den gullfranc som er omhandlet i denne paragrafen tilsvarer 65,5 milligram gull av finhet 99/1000. Omregningen fra gullfranc til nasjonal valuta skal skje i samsvar med vedkommende stats lover.
- 3 Den i siste setning i paragraf 1 nevnte beregning og den i paragraf 2 nevnte omregning

skal foretas på en slik måte at man så langt det er mulig, får uttrykt i de kontraherende staters nasjonale valuta den samme reelle verdi for de i artikkel 3 paragraf 1, artikkel 4bis paragraf 1, artikkel 7 paragraf 1, og artikkel 8 nevnte beløp som ville følge av anvendelsen av de tre første setningene i paragraf 1. De kontraherende statene skal underrette Generalsekretæren om beregningsmåten etter paragraf 1, henholdsvis om resultatet av omregning etter paragraf 2, ved deponeringen av et dokument ved ratifikasjon, vedtakelse, godkjennelse eller tiltredelse og når som helst det skjer forandring i noen av disse.

Artikkel 9

Artikkel 16, paragraf 3 i konvensjonen erstattes av følgende tekst:

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

Artikkel 10

Artikkel 17 i konvensjonen erstattes av følgende tekst:

Artikkel 17

Kompetent domstol

- 1 Søksmål etter artikkel 3 og 4 i denne konvensjonen skal, etter saksøkerens valg, anlegges ved en av de nedenfor angitte domstoler, forutsatt at domstolen har sitt sete i en kontraherende stat, og i henhold til hver stats lov som regulerer rett verneting innenfor stater med flere mulige verneting.
 - (a) domstolen i den stat hvor saksøkte har sin bopel eller hovedkontoret for sin forretning, eller
 - (b) domstolen i den stat hvor avgangsstedet eller bestemmelsesstedet i henhold til befordringsavtalen er, eller

Endringer i sjøloven (reglar om passasjeransvar, m.a. gjennomføring av forordning (EF) nr. 392/2009) og samtykke til ratifikasjon av 2002-protokollen til Aten-konvensjonen om transport av passasjerar og deira reisegods til sjøs, 1974, m.m.

- (c) en domstol i den stat hvor saksøkeren har domil eller bopel, dersom saksøkte har en forretningsavdeling og er underkastet jurisdiksjon i nevnte stat, eller
 - (d) en domstol i den stat hvor befordringsavtalen ble inngått, dersom saksøkte har en forretningsavdeling og er underkastet jurisdiksjon i nevnte stat.
- 2 Søksmål etter artikkel 4bis i denne konvensjonen skal, etter saksøkerens valg, anlegges ved en av domstolene hvor søksmål kunne vært anlagt mot bortfrakteren eller den utførende bortfrakteren etter paragraf 1.
 - 3 Etter den hendelsen som har voldt skaden, kan partene avtale at erstatningskravet skal henskytes til en hvilken som helst domstol eller voldgift.

Artikkel 11

Følgende tekst legges til som artikkel 17bis i konvensjonen:

Artikkel 17bis

Anerkjennelse og fullbyrdelse

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

Artikkel 12

Artikkel 18 i konvensjonen erstattes av følgende tekst:

Artikkel 18

Ugyldighet av kontraktsbestemmelser

Enhver kontraktsbestemmelse som er avtalt før den hendelsen som har voldt en passasjers død eller legemsskade eller tap av eller skade på pas-

asjerens bagasje inntreffer, og som tilsikter å frita en person som er ansvarlig etter denne konvensjonen for ansvaret overfor passasjerer eller å fastsette en lavere ansvarsgrense enn bestemt i denne konvensjon, unntatt det som er angitt i artikkel 8, paragraf 4, eller å snu den bevisbyrden som påhviler bortfrakteren eller den utførende bortfrakteren, eller som innskrenker valgretten etter artikkel 17 paragrafene 1 og 2, skal være ugyldig, men ugyldigheten av en slik bestemmelse skal ikke gjøre befordringsavtalen ugyldig, som skal forbli underkastet bestemmelsene i denne konvensjon.

Artikkel 13

Artikkel 20 i konvensjonen erstattes av følgende tekst:

Artikkel 20

Atomskade

Denne konvensjon medfører ikke ansvar for skade ved atomulykke:

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

Artikkel 14

Sertifikatmodell

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

”Artikkel 1bis
Vedlegg
Vedlegget til denne konvensjonen utgjør en integrert del av konvensjonen.”

Endringer i sjøloven (reglar om passasjeransvar, m.a. gjennomføring av forordning (EF) nr. 392/2009) og samtykke til ratifikasjon av 2002-protokollen til Aten-konvensjonen om transport av passasjerer og deira reisegods til sjøs, 1974, m.m.

Artikkel 15

Tolkning og anvendelse

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

Artikkel 16

Følgende tekst legges til som artikkel 22bis i konvensjonen:

Artikkel 22bis

Avsluttende bestemmelser i konvensjonen

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

AVSLUTTENDE BESTEMMELSER

Artikkel 17

Signatur, ratifikasjon, tiltredelse, vedtakelse og godkjenning

- 1 Denne konvensjonen skal være åpen for undertegning ved Organisasjonens hovedkontor fra 1. mai 2003 til 30. april 2004, og skal deretter være åpen for tiltredelse.
- 2 Stater kan gi uttrykk for sin tilslutning til denne konvensjonen ved:
 - (a) signatur uten reservasjon for ratifikasjon, vedtakelse eller godkjenning; eller
 - (b) signatur med forbehold om ratifikasjon, vedtakelse eller godkjenning som etterfølges av ratifikasjon, vedtakelse eller godkjenning; eller
 - (c) tiltredelse.
- 3 Ratifikasjon, vedtakelse, godkjenning eller tiltredelse skjer ved å deponere et dokument med dette innhold hos Generalsekretæren.

- 4 Ethvert dokument for ratifikasjon, vedtakelse, godkjenning eller tiltredelse som deponeres etter ikrafttredelsen av en endring av denne protokollen som gjelder alle eksisterende kontraherende stater, eller etter at alle de nødvendige foranstaltninger for å sette endringene i kraft for disse stater er fullført, skal anses for å gjelde protokollen slik den er etter disse endringene.
- 5 En stat skal ikke gi uttrykk for sin tilslutning til denne protokollen med mindre den sier opp:
 - (a) Athen-konvensjonen om befordring av passasjerer og deres bagasje til sjøs, vedtatt i Athen 13. desember 1974;
 - (b) Protokollen til Athen-konvensjonen om befordring av passasjerer og deres bagasje til sjøs, vedtatt i London 19. november 1976;
 - (c) Protokollen til Athen-konvensjonen om befordring av passasjerer og deres bagasje til sjøs, vedtatt i London 29. mars 1990;med virkning fra det tidspunktet denne protokollen trer i kraft for den staten i samsvar med artikkel 20.

Artikkel 18

Stater med mer enn ett rettssystem

- 1 Hvis en stat har to eller flere territoriale enheter der flere forskjellige rettssystemer er anvendelige i forhold til saker som omfattes av denne protokollen, kan den på tidspunktet for signering, ratifikasjon, vedtakelse, godkjenning eller tiltredelse erklære at denne protokollen skal gjelde alle territoriale enheter, eller kun en eller flere av disse. En slik erklæring kan når som helst endres ved avgivelse av en ny erklæring.
- 2 En slik erklæring skal notifiseres til Generalsekretæren og skal angi spesifikt hvilke territoriale enheter denne protokollen skal gjelde for.
- 3 I forhold til stater som har avgitt slik erklæring:
 - (a) skal referansen til skipsregisteret i en stat og den stat som foretar utstedelse og attesting av forsikringssertifikater, bety den territoriale enheten hvor henholdsvis skipet er registrert og sertifikatet er utstedt eller attestert;
 - (b) skal referanse til bestemmelsene i nasjonal lovgivning, nasjonale ansvarsgrenser og nasjonal valuta, bety referanse til bestemmelsene i lovgivningen, ansvarsgrensene

Endringer i sjøloven (reglar om passasjeransvar, m.a. gjennomføring av forordning (EF) nr. 392/2009) og samtykke til ratifikasjon av 2002-protokollen til Aten-konvensjonen om transport av passasjerar og deira reisegods til sjøs, 1974, m.m.

og valutaen som gjelder for den aktuelle territoriale enheten; og

- (c) skal referanse til domstoler, og til dommer som skal anerkjennes i de kontraherende stater, bety referanse henholdsvis til domstoler og dommer som skal anerkjennes i den aktuelle territoriale enheten.

Artikkel 19

Regionale organisasjoner for økonomisk integrasjon

- 1 En regional organisasjon for økonomisk integrasjon bestående av suverene stater som har overført kompetanse på visse områder som omfattes av denne protokollen til denne organisasjonen, kan undertegne, ratifisere, tiltre, vedta eller godkjenne denne protokollen. En regional organisasjon for økonomisk integrasjon som er part til denne protokollen skal ha de samme rettigheter og plikter som en kontraherende stat, for så vidt organisasjonen har kompetanse på områder som omfattes av denne protokollen.
- 2 Når en regional organisasjon for økonomisk integrasjon benytter sin stemmerett på områder der den har kompetanse, har den tilsvarende antall stemmer som det antall kontraherende stater til protokollen som har overført sin kompetanse til organisasjonen på det aktuelle området. En regional organisasjon for økonomisk integrasjon kan ikke benytte sin stemmerett dersom dens medlemsland benytter sin stemmerett, og motsatt.
- 3 Når antall kontraherende stater har betydning for denne protokollen – inkludert men ikke begrenset til artikkel 20 og 23 – skal ikke den regionale organisasjonen for økonomisk integrasjon regnes som en kontraherende stat i tillegg til de av dens medlemsland som er kontraherende stater.
- 4 På tidspunktet for ratifikasjon, tiltredelse, vedtakelse eller godkjennelse skal den regionale organisasjonen for økonomisk integrasjon erklære overfor Generalsekretæren på hvilke områder, som omfattes av denne protokollen, den har fått overført kompetanse av sine medlemsland som er signatarmakter eller kontraherende stater til denne protokollen, samt hvilke begrensninger som måtte foreligge i denne kompetansen. Den regionale organisasjonen for økonomisk integra-

sjon skal informere Generalsekretæren snarlig om eventuelle endringer i dens kompetanse, innbefattet nye kompetanseoverføringer som er angitt i erklæringen etter denne paragrafen. Slike erklæringer skal være tilgjengelige hos Generalsekretæren i henhold til artikkel 24 i denne protokollen.

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

Artikkel 20

Ikrafttredelse

- 1 Denne protokollen trer i kraft 12 måneder etter den dato da 10 stater enten har undertegnet uten forbehold om ratifikasjon, vedtakelse eller godkjenning, eller har deponert ratifikasjons-, vedtakelse -, godkjennelses- eller tiltredelsesdokument hos Generalsekretæren.
- 2 For enhver stat som ratifiserer, vedtar, godkjenner eller tiltrer protokollen etter at vilkårene i paragraf 1 er oppfylt, trer denne konvensjonen i kraft tre måneder etter at staten har deponert vedkommende dokument, men ikke før denne protokollen har trådt i kraft etter paragraf 1.

Artikkel 21

Oppsigelse

- 1 Denne protokollen kan sies opp av enhver kontraherende stat når som helst etter den dag da protokollen trådte i kraft for vedkommende stat.
- 2 Oppsigelse skal skje ved deponering av et oppsigelsesdokument hos Generalsekretæren.
- 3 Oppsigelsen får virkning 12 måneder etter at oppsigelsesdokumentet ble deponert hos Generalsekretæren, eller på det senere tidspunkt som er angitt i dokumentet.
- 4 Mellom de kontraherende stater til denne protokollen skal ikke oppsigelse av konvensjonen etter artikkel 25 i konvensjonen innebære oppsigelse av konvensjonen som endret ved denne protokollen.

Endringer i sjøloven (reglar om passasjeransvar, m.a. gjennomføring av forordning (EF) nr. 392/2009) og samtykke til ratifikasjon av 2002-protokollen til Aten-konvensjonen om transport av passasjerar og deira reisegods til sjøs, 1974, m.m.

Artikkel 22

Revideringer og endringer

- 1 Organisasjonen kan innkalle til en konferanse med det formål å revidere eller endre denne protokollen.
- 2 Organisasjonen skal innkalle til en konferanse for de kontraherende stater for å revidere eller endre denne protokollen på anmodning av minst en tredel av de kontraherende stater.

Artikkel 23

Endringer av begrensningsbeløp

- 1 Med forbehold for bestemmelsene i artikkel 22, skal de spesielle prosedyrene etter denne artikkel gjelde kun for endringer av begrensningsbeløpene i artikkel 3 paragraf 1, artikkel 4bis paragraf 1, artikkel 7 paragraf 1 og artikkel 8 i konvensjonen som endret ved denne protokollen.
- 2 På forlangende av minst halvparten, men ikke under seks, kontraherende stater til denne protokollen, skal generalsekretæren la ethvert forslag om endringer av begrensningsbeløpene, innbefattet egenandelene, som er fastsatt i artikkel 3 paragraf 1, artikkel 4bis paragraf 1, artikkel 7 paragraf 1 og artikkel 8 i konvensjonen som endret ved denne protokollen, sirkulere til alle Organisasjonens medlemmer og til alle kontraherende stater.
- 3 Enhver endring som blir foreslått og sirkulert slik det er nevnt ovenfor skal sendes til Organisasjonens juridiske komité (heretter kalt "juridisk komité") for vurdering tidligst seks måneder etter sirkulasjonsdatoen.
- 4 Alle kontraherende stater til konvensjonen som endret ved denne protokollen skal – uten hensyn til om disse er medlemmer av Organisasjonen eller ikke – ha rett til å delta under saksbehandlingen til juridisk komité for vurdering og vedtagelse av endringer.
- 5 Endringer skal vedtas med to tredelers majoritet av de kontraherende stater til konvensjonen som endret ved denne protokollen, som er tilstede og stemmer i juridisk komité, utvidet slik det er bestemt i paragraf 4, under forutsetning av at minst halvparten av de kontraherende stater til konvensjonen som endret ved denne protokollen, er tilstede ved avstemningen.
- 6 Ved behandling av et forslag om endring av begrensningsbeløpene skal komitéen vur-

dere erfaring med hensyn til ulykker, spesielt omfanget av de skader disse har resultert i, endringer i valutaverdiene, og virkningen av den foreslåtte endring på forsikringskostnadene.

- 7 (a) Ingen endring i begrensningsbeløpene etter denne artikkel kan vurderes før tidligst fem år fra den dag denne protokollen åpnes for signatur, og tidligst fem år etter den dag en foregående endring etter denne artikkelen trådte i kraft.
- (b) Intet begrensningsbeløp kan heves slik at det overstiger et beløp som tilsvarer den begrensning som er fastsatt i konvensjonen som endret ved denne protokollen, med en 6 prosent økning pr år beregnet på akkumulert basis fra den dag denne konvensjonen åpnes for signatur.
- (c) Intet begrensningsbeløp kan heves slik at det overstiger et beløp som tilsvarer den begrensning som er fastsatt i konvensjonen som endret ved denne protokollen, multiplisert med tre.
- 8 Organisasjonen skal gi melding til alle kontraherende stater om enhver endring som er vedtatt i samsvar med paragraf 5. Endringen skal anses å være vedtatt etter en periode på atten måneder regnet fra den dag meldingen ble gitt, med mindre minst en fjerdedel av statene som var kontraherende stater på det tidspunkt da endringen ble vedtatt av komitéen har underrettet Generalsekretæren i løpet av denne periode om at de ikke vedtar endringen, i hvilket tilfelle endringen blir forkastet og skal være uten virkning.
- 9 En endring som anses å være vedtatt i samsvar med paragraf 8 trer ikraft atten måneder etter vedtagelsen.
- 10 Alle kontraherende stater skal være bundet av endringen med mindre de sier opp denne protokollen i samsvar med artikkel 21 paragrafene 1 og 2, minst seks måneder før endringen trer i kraft. En slik oppsigelse gjelder fra det tidspunkt endringen trer i kraft.
- 11 Når en endring er blitt vedtatt, men attenmånedersperioden for dens vedtagelse ennå ikke er utløpt, skal en stat som i løpet av denne periode blir en kontraherende stat være bundet av endringen hvis den trer i kraft. En stat som blir en kontraherende stat etter at denne perioden er utløpt, skal være bundet av en endring som er blitt vedtatt etter paragraf 8. I de tilfelle som er nevnt i denne paragrafen blir en stat bundet av en endring når endringen trer i kraft, eller når

Endringar i sjøloven (reglar om passasjeransvar, m.a. gjennomføring av forordning (EF) nr. 392/2009) og samtykke til ratifikasjon av 2002-protokollen til Aten-konvensjonen om transport av passasjerar og deira reisegods til sjøs, 1974, m.m.

denne protokollen trer i kraft for vedkommende stat, dersom dette skjer på et senere tidspunkt.

Artikkel 24

Depositär

- 1 Denne protokollen og enhver endring vedtatt under artikkel 23 skal deponeres hos Generalsekretæren.
- 2 Generalsekretæren skal:
 - (a) underrette alle stater som har undertegnet eller tiltrådt denne protokollen om:
 - (i) enhver ny undertegning eller deponering av et ratifikasjons- vedtagelses-, godkjennelses- eller tiltredelsesdokument, samt datoen for denne;
 - (ii) hver erklæring og underretning i samsvar med artikkel 9 paragraf 2 og 3, artikkel 18 paragraf 1 og artikkel 19 paragraf 4 i konvensjonen som endret ved denne protokollen;
 - (iii) datoen for protokollens ikrafttredelse;
 - (iv) ethvert forslag til endring av beløpsgrensene, som er blitt fremsatt i samsvar med artikkel 23 paragraf 2 i denne protokollen;
 - (v) enhver endring som er vedtatt i samsvar med artikkel 23 paragraf 5;
 - (vi) enhver endring som anses å være godkjent etter artikkel 23 paragraf 8 i denne

protokollen, samt datoen for denne endringens ikrafttredelse i henhold til paragrafene 9 og 10 i den artikkelen;

- (vii) deponeringen av ethvert dokument for oppsigelse av denne protokollen, samt datoen dokumentet er mottatt og datoen oppsigelsen får virkning; og
- (viii) enhver underretning som kreves etter noen artikkel i denne protokollen; og
- (b) oversende bekreftede kopier av denne protokollen til alle statene som har signert eller tiltrådt protokollen.
- 3 Så snart denne protokollen trer i kraft, skal Generalsekretæren sende en bekreftet kopi av den til sekretariatet i De Forente Nasjoner for registrering og offentliggjøring i samsvar med artikkel 102 i De Forente Nasjoners Pakt.

Artikkel 25

Språk

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

Utferdiget i London 1. november 2002.

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

Endringer i sjøloven (reglar om passasjeransvar, m.a. gjennomføring av forordning (EF) nr. 392/2009) og samtykke til ratifikasjon av 2002-protokollen til Aten-konvensjonen om transport av passasjerar og deira reisegods til sjøs, 1974, m.m.

Vedlegg

Sertifikat om forsikring eller annen økonomisk sikkerhet for ansvar for passasjerers død eller personskade

Utferdiget i samsvar med bestemmelsene i artikkel 4bis i Aten-konvensjonen om befordring av passasjerer og deres bagasje til sjøs, 2002.

Skipets navn	Identifikasjons- bokstaver eller -tall	IMO skips- registrerings- nummer	Registrerings- sted	Navn og full adresse til hovedforretnings- stedet til bortfrakteren som faktisk utfører hele eller en del av befordringen
Undertegnede bekrefter herved at det for skip som er omtalt ovenfor, foreligger forsikring eller annen økonomisk sikkerhet som oppfyller vilkårene i artikkel 4bis i Aten-konvensjonen om befordring av passasjerer og deres bagasje til sjøs, 2002.				
Sikkerhetens art.....				
Sikkerhetens gyldighetstid.....				
Navn og adresse til forsikringsgiveren og/eller den (de) person(er) som har stilt annen økonomisk sikkerhet				
Navn.....				
Adresse.....				
.....				
Dette sertifikatet er gyldig til.....				
Utferdiget eller bekreftet av regjeringen i.....				
.....				
(Statens fullstendige navn)				
Eller				
Følgende tekst skal brukes når en kontraherende stat benytter seg av artikkel 4bis, paragraf 3:				
Dette sertifikatet er utstedt i henhold til fullmakt fra regjeringen i				
(Statens fullstendige navn) av (navn på institusjon eller organisasjon)				
..... den				
(sted)	(dato)			
.....				
(Signatur og tittel til den tjenestemann som utferdiger eller bekrefter sertifikatet)				

=====

Offentlege institusjonar kan tinge fleire
eksemplar frå:
Departementenes servicesenter
Internett: www.publikasjoner.dep.no
E-post: publikasjonsbestilling@dss.dep.no
Telefon: 22 24 20 00

Opplysningar om abonnement, laussal og
pris får ein hos:
Fagbokforlaget
Postboks 6050, Postterminalen
5892 Bergen
E-post: offpub@fagbokforlaget.no
Telefon: 55 38 66 00
Faks: 55 38 66 01
www.fagbokforlaget.no/offpub

Publikasjonen finst på internett:
www.regjeringen.no

Trykk: A/S O. Fredr. Arnesen, 12/2012

