

Prop. 52 S

(2011–2012)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens vedtak nr. 17/2011 av 1. april 2011 om innlemming i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 392/2009 av 23. april 2009 om erstatningsansvar for transportørar ved ulykker under sjøtransport av passasjerar

*Tilråding frå Utanriksdepartementet 16. desember 2011,
godkjend i statsråd same dagen.
(Regjeringa Stoltenberg II)*

1 Innleiing

EØS-komiteen vedtok 1. april 2011 (vedtak nr. 17/2011) å endre vedlegg XIII (transport) til EØS-avtalen slik at europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 392/2009 av 23. april 2009 om erstatningsansvar for transportørar ved ulykker under sjøtransport av passasjerar («Aten-forordninga») vert innlemma i EØS-avtalen.

Ettersom gjennomføringa av forordninga i norsk rett gjer det naudsynt med lovvedtak, jf. Grunnloven § 26 andre ledd, vart vedtaket i EØS-komiteen gjort med atterhald om samtykke frå Stortinget. Gjennom denne proposisjonen vert Stortinget invitert til å gje sitt samtykke til godkjenning av vedtaket i EØS-komiteen.

Vedtaket frå EØS-komiteen og europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 392/2009 i uoffisiell norsk omsetjing følgjer som trykte vedlegg til proposisjonen.

2 Nærmare om forordninga

Aten-forordninga gjennomfører dei sentrale hovudføresegnene i Aten-konvensjonen 1974 om transport av passasjerar og deira reisegods til sjøs (Aten-konvensjonen 1974), slik denne er endra ved protokollen av 2002 (Aten-protokollen 2002), i EU. Aten-konvensjonen 1974, slik den er endra ved Aten-protokollen 2002, er i denne proposisjonen omtalt som Aten-konvensjonen 2002. Medan Aten-konvensjonen 1974 byggjer på eit prinsipp om aktløyseansvar for skade på passasjerar og deira reisegods, har Aten-konvensjonen 2002 reglar om objektivt ansvar for transportøren ved skade på passasjerar og deira reisegods i samband med sjøulykker. Ansvar for død og personskade er gjort objektivt for skipsfartshendingar (forlis, samanstyrt, stranding, kantring, eksplosjon, brann eller feil ved skipet). Det objektive ansvaret strekkjer seg opp til ei grense på 250 000 SDR per passasjer per hending. Over denne grensa er ansvaret ved sjøulykker subjektivt (aktløyseansvar), men med snudd bevisbyrde. Aktløyseansvaret strekkjer seg opp til ei grense på

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens vedtak nr. 17/2011 av 1. april 2011 om innlemming i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 392/2009 av 23. april 2009 om erstatningsansvar for transportørar ved ulykker under sjøtransport av passasjerar

400 000 SDR per passasjer per hending. Utanfor området for skipsfartshendingar vil ansvar for død og personskade krevje aktløyse.

Aten-konvensjonen 2002 innfører krav om tvungen ansvarsforsikring for passasjerskip inntil eit beløp som svarer til 250 000 SDR multiplisert med så mange passasjerar som skipet er sertifisert til å føre, og med høve til direktekrav mot forsikringsgjevaren. Regelen om tvungen ansvarsforsikring gjeld berre for passasjerskip som er sertifisert for meir enn 12 passasjerar.

Aten-forordninga bestemmer at reglane i Aten-konvensjonen 2002 skal gjelde frå 31. desember 2012 i EU, uavhengig av om konvensjonen vert sett i verk globalt. Med andre ord etablerer Aten-forordninga ei regional ordning basert på internasjonalt framforhandla reglar som er meint for global bruk. Aten-forordninga har derfor reglar som gjer tilpassingar i Aten-konvensjonens reglar.

På den indre marknaden for sjøtransport i EU og EØS sonerar ein ikkje lenger mellom nasjonal og internasjonal transport. Medan Aten-konvensjonen 2002 berre gjeld for internasjonal transport, utvidar Aten-forordninga derfor verkeområdet for reglane til å omfatte nasjonal fart og internasjonal og nasjonal fart på innanlandske vassvegar for skip i klassene A og B i direktiv 98/18/EF artikkel 4. Samstundes følgjer det av Aten-forordninga at dei ikkje-bindande retningslinene til Aten-konvensjonen 2002, som er vedtekne av IMO, skal vere bindande.

Aten-konvensjonen 2002 er enno ikkje i kraft internasjonalt. Ein viktig grunn til dette er at mange statar har venta på slutføringa av EUs arbeid med forordninga. Det er utsikter til at Aten-konvensjonen 2002 vil tre i kraft om ikkje så lang tid. Europaparlamentet har nyleg slutta seg til at EU tiltrer Aten-konvensjonen 2002, jf. Europaparlamentets lovgivningsmæssige beslutning af 15. november 2011 om udkast til Rådets afgørelse om Den Europæiske Unions tiltrædelse af protokollen af 2002 til Athenkonventionen om transport af passagerer og deres bagage til søs, 1974, undtagen artikel 10 og 11 (08663/2011 - C7-0142/2011 - 2003/0132A(NLE)). Vedtaket vil no verte fremja for COREPER og Rådet. Alle EU-landa vil no samla gjennomføre Aten-konvensjonen 2002.

Gjennomføringa av Aten-forordninga har samanheng med spørsmålet om ratifikasjon og gjennomføring av Aten-konvensjonen 2002 i norsk rett. Noreg var ein pådrivar i arbeidet med Aten-protokollen 2002. Aten-konvensjonen 2002 er underteikna av Noreg, men arbeidet med ratifikasjon og gjennomføring av konvensjonen har vorte utsett til EUs arbeid med Aten-forordninga var

slutført. Justisdepartementet arbeider med framlegg til gjennomføring av Aten-konvensjonen 2002 i norsk rett.

3 EØS-komiteens vedtak

EØS-komiteens vedtak nr. 17/2011 av 1. april 2011 inneber at EØS-avtalens vedlegg XIII (transport) skal endrast.

Artikkel 1 slår fast at europaparlaments- og rådsforordning (EF) 392/2009 av 23. april 2009 om transportørars erstatningsansvar ved ulykker under sjøtransport av passasjerar skal innlemmast som nytt nr. 56x i EØS-avtalen vedlegg XIII.

Artikkel 2 fastset at teksten til forordninga på islandsk og norsk, som skal kunngjerast i EØS-tillegget til *Den europeiske unions tidende*, skal gjelde.

Artikkel 3 slår fast at vedtaket vert sett i verk 2. april 2011, under føresetnad av at EØS-komiteen har motteke alle meldingar etter avtalen artikkel 103 nr. 1.

Artikkel 4 bestemmer at vedtaket skal kunngjerast i EØS-avdelinga av og EØS-tillegget til *Den europeiske unions tidende*.

4 Forholdet til norsk rett

Gjennomføringa av Aten-forordninga krev ein del endringar i lovverket.

Hovudsakelig dreier Aten-forordninga, jf. Aten-konvensjonen 2002, seg om rettslege spørsmål som det i dag er reglar om i lov 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten (sjøloven) kapittel 15. Sjøloven kapittel 15 regulerer også enkelte andre rettslege spørsmål (ansvar for forseinking og ansvar for andre skadelidne enn passasjerar) enn dei Aten-forordninga har reglar om, jf. Aten-konvensjonen 2002. Dette gjer at gjennomføringa av Aten-forordninga, jf. Aten-konvensjonen 2002, i norsk rett fører til endringar, iallfall av regelteknisk karakter, i sjøloven kapittel 15 også for spørsmål som ikkje er regulert i desse rettsaktene.

Noreg har ikkje ratifisert Aten-konvensjonen 1974. Sjøloven kapittel 15 avsnitt III (§§ 418 flg.) har likevel reglar som svarer til reglane i 1974-konvensjonen. Desse reglane har bakgrunn i eit ønske om nordisk rettslikskap, jf. Ot.prp. nr. 32 (1982-83) side 59-60. Utgangspunktet etter norsk rett er aktløyseansvar med alminneleg bevisbyrde for skade på passasjer, men for sjøfartshendingar er bevisbyrden snudd, jf. sjøloven §§ 418 og 419.

Noreg har eigne og høgare individuelle ansvarsgrenser for skade på passasjerar i sjølova § 422. Regelen gjennomfører den individuelle

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens vedtak nr. 17/2011 av 1. april 2011 om innlemming i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 392/2009 av 23. april 2009 om erstatningsansvar for transportørar ved ulykker under sjøtransport av passasjerar

ansvarsgrensa for skade på passasjerar i Aten-konvensjonen 2002 i norsk rett, jf. Ot.prp. nr.79 (2004-2005) side 37-40 (punkt 4.1). Sjøloven kapittel 15 har ikkje reglar om tvungen ansvarsforsikring, sjølv om sjøloven § 432 gir heimel for å innføre reglar om dette.

Normalt vert forordningar inkorporerte i norsk rett. I dette høvet vil det likevel vere naudsynt med supplerande reglar.

Ein må ha eigne reglar for dei delane av nasjonal transport som ikkje er omfatta av forordninga. I samband med dette må det vurderast om reglane i forordninga skal gjelda generelt, eller om ein skal ha særskilde reglar for slik transport.

Aten-forordninga gjennomfører ikkje Aten-konvensjonens artikkel 17 (jurisdiksjon), artikkel 17bis (godkjenning og handheving), artikkel 19 (høvet til andre ansvarskonvensjonar) og artikkel 22 (revisjon og endringar). Dersom Noreg ratifiserer Aten-konvensjonen 2002, vil det vere naudsynt med eigne reglar på desse punkta for å oppfylle pliktene etter konvensjonen.

Sjøloven kapittel 15 avsnitt III regulerer, som allereie nemnt, òg bortfraktarens ansvar for forseinking. Reglane om ansvar for forseinking byggjer på reglane om ansvar for skade på passasjerar og deira reisegods. Gjennomføringa av Aten-forordninga gjer det derfor naudsynt å revidere også reglane om forseinkingsansvar. I samband med dette må ein ta omsyn til gjennomføringa av forordning (EU) nr. 1177/2010 av 24. november 2010 om rettigheter for båtpassasjerer til sjøs og på innenlandske vannveier og om endring av forordning (EF) nr. 2006/2004 i norsk rett.

Justisdepartementet vil legge fram ein proposisjon til Stortinget med dei naudsynte lovendringane.

5 Administrative og økonomiske konsekvensar

For reiarneringa vil premiekostnadene truleg auke som ei følge av reglane i Aten-konvensjonen 2002 om obligatorisk forsikring opp til 250 000 SDR per passasjer per hending. Auka forsikringskostnader for næringa vil igjen kunne føre til auka billettprisar for passasjerane.

For forsikringsgivarane vil premieinntektene auke tilsvarende beløpet som premiekostnadene vil auke for reiarane. Samstundes kan det òg ten-

kjast at skadeutbetalingane vil auke. Kor stor denne auken blir, vil avhenge av kva slags og kor mange sjøulykker som skjer.

For norske styresmakter vil gjennomføringa av Aten-konvensjonen 2002 og Aten-forordninga føre til at Noreg pliktar å innføre kontroll av at passasjerskip har gyldig forsikrings sertifikat. Dette vil føre til ein viss auke av den kontrollen skipsfartsstyresmaktene gjer av skipssertifikat. Norske styresmakter (Sjøfartsdirektoratet) vil dessutan måtte gi ut sertifikat for norske passasjerskip. Gjennomføringa av forordninga i Noreg har ikkje nemnande økonomiske eller administrative konsekvensar for det offentlege.

6 Konklusjon og tilråding

Noreg har vore ein pådrivar i arbeidet med Aten-protokollen 2002. Det er ein fordel at Aten-forordninga inneber at alle EU-landa no samla gjennomfører Aten-konvensjonen 2002.

Nye ansvarsreglar, høgare ansvarsgrenser og obligatorisk forsikring er ei klar styrking av dei erstatningsrettslege rettane for passasjerar ved sjøulykker. I Norden har passasjerane i praksis stort sett fått utbetalt full erstatning frå forsikringselskapa til tross for dei låge ansvarsgrensene. I realiteten vil dei auka ansvarsgrensene derfor neppe i seg sjølve føre til at utbetalingane frå forsikringsselskapa aukar i same utstrekning som ansvarsgrensene i konvensjonen er auka. Fordelen med dei nye reglane er at den skadelidne får finansiell tryggleik for erstatningskravet sitt.

Justisdepartementet tilrår innlemming i EØS-avtalen av Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 392/2009 av 23. april 2009. Utanriksdepartementet sluttar seg til dette.

Utanriksdepartementet

tilrår:

At Dykkar Majestet godkjenner og skriv under eit framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens vedtak nr. 17/2011 av 1. april 2011 om innlemming i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 392/2009 av 23. april 2009 om erstatningsansvar for transportørar ved ulykker under sjøtransport av passasjerar.

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens vedtak nr. 17/2011 av 1. april 2011 om innlemming i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 392/2009 av 23. april 2009 om erstatningsansvar for transportørar ved ulykker under sjøtransport av passasjerar

Vi HARALD, Noregs Konge,

s t a d f e s t e r :

Stortinget blir bedt om å gjere vedtak om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens vedtak nr. 17/2011 av 1. april 2011 om innlemming i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 392/2009 av 23. april 2009 om erstatningsansvar for transportørar ved ulykker under sjøtransport av passasjerar, i samsvar med eit vedlagt forslag.

Forslag

**til vedtak om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens
vedtak nr. 17/2011 av 1. april 2011 om innlemming i EØS-
avtalen av forordning (EF) nr. 392/2009 av 23. april 2009 om
erstatningsansvar for transportørar ved ulykker under
sjøtransport av passasjerar**

I

Stortinget samtykker i godkjenning av EØS-komiteens vedtak nr. 17/2011 av 1. april 2011 om innlemming i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 392/2009 av 23. april 2009 om erstatningsansvar for transportørar ved ulykker under sjøtransport av passasjerar.

Vedlegg 1

EØS-komiteens beslutning nr. 17/2011 av 1. april 2011 om endring av EØS-avtalens vedlegg XIII (Transport)

EØS-KOMITEEN HAR –

under henvisning til avtalen om Det europeiske økonomiske samarbeidsområde, endret ved protokollen om justering av avtalen om Det europeiske økonomiske samarbeidsområde, heretter kalt "avtalen", særlig artikkel 98, og på følgende bakgrunn:

1. Avtalens vedlegg XIII er endret ved EØS-komiteens beslutning nr. 5/2011 av 11. februar 2011¹.
2. Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 392/2009 av 23. april 2009 om transportørers erstatningsansvar ved ulykker under sjøtransport av passasjerer² skal innlemmes i avtalen –

BESLUTTET FØLGENDE:

Artikkel 1

I avtalens vedlegg XIII etter nr. 56w (europaparlaments- og rådsdirektiv 2009/20/EF) skal nytt nr. 56x lyde:

"56x. **32009 R 0392:** Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 392/2009 av 23. april 2009 om transportørers erstatningsansvar ved ulykker under sjøtran-

sport av passasjerer (EUT L 131 av 28.5.2009, s. 24)."

Artikkel 2

Teksten til forordning (EF) nr. 392/2009 på islandsk og norsk, som skal kunngjøres i EØS-tillegget til *Den europeiske unions tidende*, skal gis gyldighet.

Artikkel 3

Denne beslutning trer i kraft 2. april 2011, forutsatt at EØS-komiteen har mottatt alle meddelelser etter avtalens artikkel 103 nr. 1³.

Artikkel 4

Denne beslutning skal kunngjøres i EØS-avdelingen av og EØS-tillegget til *Den europeiske unions tidende*.

Utferdiget i Brussel, 1. april 2011.

For EØS-komiteen

Gianluca Grippa

Fungerende formann

¹ EUT L 93 av 7.4.2011, s. 33, og EØS-tillegget til EUT nr. 19 av 7.4.2011, s. 9.

² EUT L 131 av 28.5.2009, s. 24.

³ Forfatningsrettslige krav angitt.

Vedlegg 2

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

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).

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens vedtak nr. 17/2011 av 1. april 2011 om innlemming i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 392/2009 av 23. april 2009 om erstatningsansvar for transportører ved ulykker under sjøtransport av passasjerar

(vedlegg II) 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 begrensningsansvaret 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 begrensningsansvar 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:

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.

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens vedtak nr. 17/2011 av 1. april 2011 om innlemming i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 392/2009 av 23. april 2009 om erstatningsansvar for transportører ved ulykker under sjøtransport av passasjerar

- a) Athen-konvensjonen av 1974 om transport av passasjerer og deres bagasje til sjøs, endret ved protokollen av 2002 («Athen-konvensjonen») og fastsatt i vedlegg I; og
 - b) IMOs forbehold og retningslinjer for gjennomføring av Athen-konvensjonen, vedtatt av IMOs juridiske komité 19. oktober 2006 (IMOs retningslinjer), som fastsatt i vedlegg II.
2. Ved denne forordning er dessuten anvendelsen av disse bestemmelsene utvidet til også å omfatte transport av passasjerer til sjøs i hver enkelt medlemsstat om bord på fartøyer i klasse A og B i henhold til artikkel 4 i direktiv 98/18/EF, og det er fastsatt visse tilleggskrav.
 3. Kommisjonen skal senest 30. juni 2013 om nødvendig framlegge et forslag til regelverk som blant annet utvider denne forordnings virkeområde, til å omfatte fartøyer i klasse C og D i henhold til artikkel 4 i direktiv 98/18/EF.

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.

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens vedtak nr. 17/2011 av 1. april 2011 om innlemming i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 392/2009 av 23. april 2009 om erstatningsansvar for transportører ved ulykker under sjøtransport av passasjerar

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

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

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 europaparlaments- og rådforordning (EF) nr. 2099/2002⁹.

⁸ EFT L 158 av 23.6.1990, s. 59.

⁹ EFT L 324 av 29.11.2002, s. 1.

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens vedtak nr. 17/2011 av 1. april 2011 om innlemming i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 392/2009 av 23. april 2009 om erstatningsansvar for transportører ved ulykker under sjøtransport av passasjerar

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.

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

Ikrafttredelse

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

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

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

Utfærdiget 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) 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,

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens vedtak nr. 17/2011 av 1. april 2011 om innlemming i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 392/2009 av 23. april 2009 om erstatningsansvar for transportører ved ulykker under sjøtransport av passasjerar

7. «tap av eller skade på bagasje» omfatter materielle tap som skyldes at bagasjen ikke er blitt utlevert til passasjerer 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 passasjerer og dennes håndbagasje, det tidsrommet der passasjerer og/eller dennes håndbagasje befinner seg om bord på fartøyet, eller under ombord- eller ilandstigning, og det tidsrommet passasjerer 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 passasjerer av transportøren. Når det gjelder passasjerer, omfatter ikke transporten det tidsrommet som passasjerer oppholder seg i en havneterminal eller på en havnesteasjon eller på kai eller i eller på et annet havneanlegg,
 - b) når det gjelder håndbagasje, også det tidsrommet der passasjerer oppholder seg på en havneterminal eller havnesteasjon eller på kai eller i eller på et annet havneanlegg, dersom bagasjen er blitt overtatt av transportøren eller én av dennes ansatte eller agenter og ikke er blitt utlevert til 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 passasjerers 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 passasjerers 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

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens vedtak nr. 17/2011 av 1. april 2011 om innlemming i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 392/2009 av 23. april 2009 om erstatningsansvar for transportører ved ulykker under sjøtransport av passasjerar

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 fartøyet utstyr som brukes til redning og evakuering av passasjerer, til ombord- og ilandstigning, eller til framdrift, styring, sikker seiling, fortøyning, ankring, for å legge til eller fra kai eller ankringsplass, eller til havarikontroll etter vannfylling, eller til utsetting av redningsutstyr, og
 - d) «tap» som ikke medfører noen form for straffeerstatning.
6. Transportørens erstatningsansvar i henhold til denne artikkel gjelder bare tap som skyldes hendelser som inntreffer under transporten. Bevisbyrden for at den hendelsen som forårsaket tapet, er inntruffet under transporten, og for tapets omfang ligger hos skadelidte.
7. Bestemmelsene i denne konvensjon påvirker ikke transportørens regressrett overfor tredjemann eller til å påberope seg uaktsom 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 betrakning.

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 unnlåtsene 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 personskaade. 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 fartøyet registreringsstat; for et fartøy som er

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens vedtak nr. 17/2011 av 1. april 2011 om innlemming i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 392/2009 av 23. april 2009 om erstatningsansvar for transportører ved ulykker under sjøtransport av passasjerar

registrert i en stat som er part i konvensjonen, kan det utstedes eller bekreftes av vedkommende myndighet i alle stater som er part i konvensjonen. Dette sertifikatet skal være i samsvar med malen som er angitt i vedlegget til denne konvensjon, og det skal inneholde følgende opplysninger:

- a) fartøyets navn, kjenningsnummer eller – bokstaver og hjemsted,
 - b) navnet på den transportøren som faktisk utfører transporten eller en del av den, og stedet der transportøren har sitt hovedforetak,
 - c) fartøyets IMO-identifikasjonsnummer,
 - d) sikkerhetens art og gyldighetsperiode,
 - e) navn på og hovedforetak til forsikringsgiver eller en annen person som yter økonomisk sikkerhet, og eventuelt forretningsstedet der forsikringen eller annen økonomisk sikkerhet er tegnet, og
 - f) sertifikatets gyldighetsperiode som ikke skal overskride forsikringens eller den annen økonomiske sikkerhets gyldighetsperiode.
3. a) En stat som er part i konvensjonen, kan gi en institusjon eller en organisasjon som er godkjent av staten, myndighet til å utstede sertifikatet. Denne institusjonen eller organisasjonen skal underrette nevnte stat om hvert sertifikat som utstedes. Den staten som er part i konvensjonen, skal i alle tilfeller garantere for at det utstedte sertifikatet er fullstendig og nøyaktig, og treffe de tiltakene som er nødvendige for å oppfylle denne forpliktelsen.
- b) En stat som er part i konvensjonen, skal underrette generalsekretæren om:
- i) det særlige ansvaret og de særlige vilkårene som følger med den myndigheten som den har overdratt til en godkjent institusjon eller organisasjon,
 - ii) tilbakekalling av en slik myndighet, og
 - iii) tidspunktet for når denne myndigheten eller tilbakekallingen trer i kraft.

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

- c) Den institusjonen eller organisasjonen som har fått myndighet til å utstede sertifikater i samsvar med dette nummer, skal minst ha myndighet til å tilbakekalle disse sertifikatene dersom vilkårene for utstedelse ikke oppfylles. Institusjonen eller organisasjonen skal i alle tilfeller underrette den staten som

sertifikatet ble utstedt på vegne av, om en slik tilbakekalling.

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

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens vedtak nr. 17/2011 av 1. april 2011 om innlemming i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 392/2009 av 23. april 2009 om erstatningsansvar for transportører ved ulykker under sjøtransport av passasjerar

- 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 tilr forsikringsgiver eller en annen person som yter økonomisk sikkerhet, selv om transportøren eller undertransportøren ikke er underlagt noen ansvarsbegrensning. Den saksøkte kan dessuten reise de innsigelsene (bortsett fra innsigelser om konkurs eller avvikling) som den transportøren som er nevnt i nr. 1, ville ha kunnet reise i samsvar med denne konvensjon. Dessuten kan den saksøkte reise innsigelse om at skaden skyldes bevisst forsømmelse fra forsikringstakers side, men saksøkte kan ikke reise noen annen innsigelse som saksøkte hadde kunne benytte i et søksmål som forsikringstaker reiser mot saksøkte. Saksøkte har under alle omstendigheter rett til å forlange at både transportøren og undertransportøren trekkes inn i søksmålet.
 11. De beløpene som skyldes forsikring eller annen økonomisk sikkerhet ved anvendelse av nr. 1, skal utelukkende benyttes for å oppfylle de kravene som reises i henhold til denne konvensjon, og utbetaling av slike beløp opphever enhver erstatningsplikt i henhold til denne konvensjon i det utbetalte beløpets omfang.
 12. En stat som er part i konvensjonen, skal ikke tillate et fartøy som seiler under dennes flagg, og som omfattes av denne artikkel, å seile på noe som helst tidspunkt, med mindre den har fått utstedt et sertifikat i henhold til artikkel 2 eller 15.
 13. Med forbehold for bestemmelsene i denne artikkel skal være stat som er part i konvensjonen, i henhold til sin nasjonale lovgivning sikre at forsikring eller annen økonomisk sikkerhet i det omfanget som er spesifisert i nr. 1, får anvendelse på alle fartøyer som har tillatelse til å transportere over tolv passasjerer, uten hensyn til registreringsstat, som anløper eller forlater en havn på sitt territorium, i den utstrekning denne konvensjon får anvendelse.
 14. Uten hensyn til nr. 5 kan en stat som er part i konvensjonen, underrette generalsekretæren om at fartøyene med henblikk på nr. 13 ikke trenger å ha om bord eller framlegge det sertifikatet som er påkrevd i henhold til nr. 2, når de anløper eller forlater havner på sitt territorium, forutsatt at den staten som er part i konvensjonen, og som utsteder sertifikatet, har underrettet generalsekretæren om at den fører elektroniske registre som er tilgjengelige for alle stater som er part i konvensjonen, og viser at sertifikatet finnes, og at de statene som er part i konvensjonen, er i stand til å oppfylle sine forpliktelser i henhold til nr. 13.
 15. Dersom et fartøy som eies av en stat som er part i konvensjonen, ikke er dekket av forsikring eller annen økonomisk sikkerhet, er dette fartøyet heller ikke omfattet av bestemmelsene i denne artikkel, men fartøyet skal ledsages av et sertifikat som er utstedt av vedkommende myndighet i fartøyets registreringsstat, som angir at fartøyet eies av denne staten, og at erstatningsansvaret er dekket innenfor det beløpet som er fastsatt i nr. 1. Dette sertifikatet skal så nøyaktig som mulig følge den malen som er fastsatt i nr. 2.

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

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens vedtak nr. 17/2011 av 1. april 2011 om innlemming i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 392/2009 av 23. april 2009 om erstatningsansvar for transportører ved ulykker under sjøtransport av passasjerar

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 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 passasjeren kan avtale at transportørens erstatningsansvar er underlagt en egenandel som ikke overstiger 330 regneenheter ved skade på et kjøretøy og 149 regneenheter per passasjer ved skade på eller tap av annen bagasje, og at dette

beløpet skal trekkes fra beløpet for tapet eller skaden.

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 tiltrædelse 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 omregning

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens vedtak nr. 17/2011 av 1. april 2011 om innlemming i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 392/2009 av 23. april 2009 om erstatningsansvar for transportører ved ulykker under sjøtransport av passasjerar

gen 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. Passasjerer 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 passasjerer ikke oppfyller bestemmelsene i denne artikkel, anses vedkommende for å ha mottatt bagasjen i uskadet stand, med mindre annet er bevist.

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens vedtak nr. 17/2011 av 1. april 2011 om innlemming i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 392/2009 av 23. april 2009 om erstatningsansvar for transportører ved ulykker under sjøtransport av passasjerar

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 passasjerer går i land,
 - b) ved dødsfall under transporten: fra det tidspunktet passasjerer skulle ha gått i land, og ved personskade under transport med dødsfall til følge etter ilandstigningen: fra tidspunktet for dødsfallet, forutsatt at dette tidsrommet ikke overskrider tre år fra tidspunktet for ilandstigning,
 - c) ved tap av eller skade på bagasje: fra tidspunktet for ilandstigning eller fra det tidspunktet ilandstigningen skulle ha funnet sted, avhengig av hvilket tidspunkt som kommer sist.
3. Utsettelse eller avbrudd av foreldelsesfrister skjer i henhold til loven der søksmålet reises, men det kan under ingen omstendigheter reises søksmål på grunnlag av denne konvensjon etter at én av følgende frister utløper:
 - a) et tidsrom på fem år fra det tidspunktet 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 frita 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 innskrenkning av valgmulighetene i artikkel 17 nr. 1 og 2, er ugyldige, men deres ugyldighet innebærer ikke at selve transportavtalen er ugyldig når den ellers overholder bestemmelsene i denne konvensjon.

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.

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens vedtak nr. 17/2011 av 1. april 2011 om innlemming i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 392/2009 av 23. april 2009 om erstatningsansvar for transportører ved ulykker under sjøtransport av passasjerar

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 ansvars grensene

1. Med forbehold for bestemmelsene i artikkel 22 gjelder den særlige framgangsmåten i denne artikkel bare for endring av de ansvars grensene som er angitt i artikkel 3 nr. 1, artikkel 4a nr. 1, artikkel 7 nr. 1 og artikkel 8 i konvensjonen, som revidert ved denne protokoll.
2. På anmodning fra minst halvparten av de statene som er part i konvensjonen, men under ingen omstendigheter færre enn seks, skal generalsekretæren sende rundt et forslag om endring av ansvars grensene, herunder også av selvriskoen, fastsatt i artikkel 3 nr. 1, artikkel 4a nr. 1, artikkel 7 nr. 1 og artikkel 8 i konvensjonen, som revidert ved denne protokoll, til alle medlemmene i organisasjonen og til samtlige stater som er part i konvensjonen.
3. Forslag til endringer som sendes rundt slik det er beskrevet ovenfor, legges fram for organisasjonens juridiske komité (heretter kalt «den juridiske komité») til behandling senest seks måneder etter tidspunktet for da det ble sendt rundt.
4. Alle stater som er part i konvensjonen, som revidert ved denne protokoll, kan, uansett om de er medlemmer av organisasjonen eller ikke, delta i den juridiske komiteens behandling og vedtakelse av endringer.
5. Endringer vedtas med to tredels flertall blant de statene som er part i konvensjonen, som revidert ved denne protokoll, og som er til stede og avgir stemme i den juridiske komité, som er utvidet i samsvar med nr. 4, forutsatt at minst halvparten av de statene

som er part i konvensjonen, som revidert ved denne protokoll, er til stede under avstemningen.

6. Når den juridiske komité behandler et forslag om endring av ansvars grensene, 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 ansvars grensene 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 ansvars grense 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 ansvars grense 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

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens vedtak nr. 17/2011 av 1. april 2011 om innlemming i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 392/2009 av 23. april 2009 om erstatningsansvar for transportørar ved ulykker under sjøtransport av passasjerar

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 bin-

dende for en stat når endringen trer i kraft, eller når denne protokoll trer i kraft for nevnte stat, dersom dette skjer senere.

Vedlegg til Athen-konvensjonen

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

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

Fartøyets navn	Kjenningsnummer eller –bokstaver	Fartøyets IMO-identifikasjonsnummer	Hjemsted	Navn på den transportøren som faktisk utfører transporten, og fullstendig adresse til det stedet der denne har sitt hovedforetak
----------------	----------------------------------	-------------------------------------	----------	--

Det bekreftes med dette at det for ovennevnte fartøy foreligger en forsikring eller annen økonomisk sikkerhet som oppfyller kravene i artikkel 4a i Athen-konvensjonen av 2002 om transport av passasjerer og deres bagasje til sjøs.

Sikkerhetens art

Sikkerhetens gyldighetsperiode

Navn og adresse på forsikringsgiver(e) og/eller garantist(er)

Navn

Adresse

Dette sertifikatet er gyldig til

Utstedt eller påtegnet av regjeringen i

(statens offisielle betegnelse)

ELLER

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

Dette sertifikatet er utstedt etter fullmakt fra regjeringen i (statens offisielle betegnelse) av (institusjonens eller organisasjonens navn)

..... den

(Sted)

(Dato)

.....

(Underskriften og tittelen til den tjenestemannen som utsteder og påtegner)

Forklarende merknader

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

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens vedtak nr. 17/2011 av 1. april 2011 om innlemming i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 392/2009 av 23. april 2009 om erstatningsansvar for transportører ved ulykker under sjøtransport av passasjerar

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 ... regjeringens 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

sen 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. 11 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:

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens vedtak nr. 17/2011 av 1. april 2011 om innlemming i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 392/2009 av 23. april 2009 om erstatningsansvar for transportørar ved ulykker under sjøtransport av passasjerar

- 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

2.2.2.Dersom krav fra enkelte passasjerer til sammen overstiger et beløp som til-

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens vedtak nr. 17/2011 av 1. april 2011 om innlemming i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 392/2009 av 23. april 2009 om erstatningsansvar for transportører ved ulykker under sjøtransport av passasjerar

svarer 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 rettsfølgning for krav som angivelig er omfattet av forsikringen.

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

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

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

Tillegg A

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

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

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

1. Denne forsikringen dekker under ingen omstendigheter erstatningsansvar ved tap eller skade som direkte eller indirekte er forårsaket av eller skyldes:

- 1.1. ioniserende stråling fra eller forurensning forårsaket av radioaktivitet fra kjernebrensel eller atomavfall eller fra forbrenning av kjernebrensel,
- 1.2. radioaktive, giftige, eksplosive eller andre farlige eller forurensende egenskaper ved et atomanlegg, en kjernereaktor eller andre av deres 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 Internett-angrep (klausul nr. 380 av 10.11.2003)

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

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens vedtak nr. 17/2011 av 1. april 2011 om innlemming i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 392/2009 av 23. april 2009 om erstatningsansvar for transportørar ved ulykker under sjøtransport av passasjerar

Klausul om ansvarsfraskrivelse og automatisk opphør av dekning ved krig

1.1. Automatisk opphør av dekning

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

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

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

1.2. Krig mellom de fem stormaktene

Denne forsikringen dekker ikke

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

1.2.2. beslagleggelse som eiendom eller for bruk.

Tillegg B

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

Blue Card utstedt av en forsikringsgiver som dekker krigsrisikoer

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

Fartøyets navn:

Fartøyets IMO-identifikasjonsnummer:

Hjemsted:

Eierens navn og adresse

Det bekreftes med dette at for ovennevnte fartøy, som eies av ovennevnte eier, gjelder en forsikring som oppfyller kravene i artikkel 4a i Athen-konvensjonen av 2002 om transport av passasjerer og deres bagasje til sjøs, med forbehold for alle unntak og begrensninger som gjelder for lovpliktig krigsforsikring i henhold til konvensjonen og de retningslinjene for gjennomføring som er fastsatt av Den internasjonale sjøfartsorganisasjons juridiske komité i oktober 2006, herunder særlig

følgende klausuler: [Her kan konvensjonsteksten og retningslinjene med tillegg settes inn i ønsket omfang]

Forsikringen gjelder fra: 20. februar 2007
til: 20. februar 2008

Forsikringsgiveren kan annullere dette sertifikatet ved å gi 30 dagers skriftlig varsel til ovennevnte myndighet, hvorefter forsikringsgivers erstatningsansvar således opphører fra nevnte tidsrom utløper, men bare for hendelser som inntrer deretter.

Dato:

Dette sertifikatet er War Risks, Inc
utstedt av:

[Adresse]

..... Utelukkende som
Forsikringsgivers agent for War Risks,
underskrift Inc.

Blue Card utstedt av en forsikringsgiver som ikke dekker krigsrisikoer

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

Fartøyets navn:

Fartøyets IMO-identifikasjonsnummer:

Hjemsted:

Eierens navn og adresse:

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

Forsikringen gjelder fra: 20. februar 2007
til: 20. februar 2008

Forsikringsgiveren kan annullere dette sertifikatet ved å gi tre måneders skriftlig varsel til ovennevnte myndighet, hvorefter forsikringsgivers erstatningsansvar således opphører fra nevnte

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens vedtak nr. 17/2011 av 1. april 2011 om innlemming i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 392/2009 av 23. april 2009 om erstatningsansvar for transportører ved ulykker under sjøtransport av passasjerar

tidsrom utløper, men bare for hendelser som inn-
treffer deretter.

Dato:

Dette sertifikatet er
utstedt av:

PANDI P&I
[Adresse]

.....
Forsikringsgivers
underskrift

Utelukkende som
agent for PANDI P&I

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

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

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

Fartøyets navn	Kjenningsnummer eller –bokstaver	Fartøyets IMO- identifikasjons- nummer	Hjemsted	Navn på den transportøren som faktisk utfører trans- porten, og fullstendig adresse til det stedet der denne har sitt hovedfore- tak
----------------	-------------------------------------	--	----------	---

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)

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens vedtak nr. 17/2011 av 1. april 2011 om innlemming i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 392/2009 av 23. april 2009 om erstatningsansvar for transportørar ved ulykker under sjøtransport av passasjerar

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.
