

VERORDENING (EG) Nr. 392/2009 VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

van 23 april 2009

betreffende de aansprakelijkheid van vervoerders van passagiers over zee bij ongevallen

(Voor de EER relevante tekst)

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, en met name op artikel 80, lid 2,

Gezien het voorstel van de Commissie,

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité ⁽¹⁾,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's ⁽²⁾,

Handelend volgens de procedure van artikel 251 van het Verdrag ⁽³⁾ en gezien de gemeenschappelijke tekst die op 3 februari 2009 door het bemiddelingscomité is goedgekeurd,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) In het kader van het gemeenschappelijk vervoerbeleid moeten verdere maatregelen worden genomen om de veiligheid van het zeevervoer te verbeteren. Het dient onder meer te gaan om regels inzake de aansprakelijkheid voor schade aan passagiers, daar het belangrijk is de bij een scheepsongeval betrokken passagiers een passende mate van schadeloosstelling te bieden.
- (2) Het Protocol van 2002 bij het Verdrag van Athene betreffende het vervoer van passagiers en hun bagage over zee van 1974 is op 1 november 2002 aangenomen onder de auspiciën van de Internationale Maritieme Organisatie (hierna: IMO). De Gemeenschap en haar lidstaten overwegen momenteel of zij tot dit protocol zullen toetreden of het zullen bekrachtigen. In elk geval dienen de in deze verordening opgenomen bepalingen ervan voor de Gemeenschap uiterlijk vanaf 31 december 2012 van toepassing te zijn.
- (3) Het Verdrag van Athene, betreffende het vervoer van passagiers en hun bagage over zee van 1974 zoals ge-

wijzigd bij het Protocol van 2002 (hierna: „Verdrag van Athene”), is uitsluitend van toepassing op internationaal vervoer. Op de interne markt van zeevervoerdiensten wordt geen onderscheid meer gemaakt tussen nationaal en internationaal vervoer, zodat zowel voor het internationale als het nationale vervoer binnen de Gemeenschap dezelfde mate en aard van aansprakelijkheid dient te gelden.

- (4) De uit hoofde van het Verdrag van Athene vereiste verzekeringsregelingen moeten rekening houden met de financiële draagkracht van de scheepseigenaars en verzekeringsmaatschappijen. De scheepseigenaars moeten hun verzekeringsregelingen op een economisch aanvaardbare manier kunnen beheren, en vooral voor kleine scheepvaartbedrijven die binnenlandse vervoerdiensten verzorgen, moet er rekening gehouden worden met het seizoengebonden karakter van hun werkzaamheden. Wanneer uit hoofde van deze verordening verzekeringsregelingen worden vastgesteld dient derhalve rekening te worden gehouden met de verschillende klassen van schepen.
- (5) Het is passend de vervoerders te verplichten tot het betalen van voorschotten bij overlijden of persoonlijk letsel van een passagier, met dien verstande dat het betalen van een voorschot geen erkenning van aansprakelijkheid inhoudt.
- (6) De passagier dient vóór zijn reis op een passende wijze te worden geïnformeerd over zijn rechten, of indien dit niet mogelijk is, ten laatste bij het vertrek.
- (7) De Juridische Commissie van de IMO heeft op 19 oktober 2006 het voorbehoud en de richtsnoeren voor de uitvoering van het Verdrag van Athene (hierna: „IMO-richtsnoeren”) aangenomen teneinde bepaalde kwesties betreffende het Verdrag van Athene, in het bijzonder de vergoeding van met terrorisme verband houdende schade, te regelen; de IMO-richtsnoeren kunnen als zodanig als *lex specialis* worden beschouwd.
- (8) Deze verordening neemt delen van de IMO-richtsnoeren over en maakt deze bindend. In dat verband moeten de bepalingen van de IMO-richtsnoeren die op voorwaardelijke wijze zijn geformuleerd, op bindende wijze worden geformuleerd.
- (9) De bepalingen van het Verdrag van Athene (bijlage I) en van de IMO-richtsnoeren (bijlage II) moeten mutatis mutandis worden opgevat in de context van de communautaire regelgeving.

⁽¹⁾ PB C 318 van 23.12.2006, blz. 195.

⁽²⁾ PB C 229 van 22.9.2006, blz. 38.

⁽³⁾ Advies van het Europees Parlement van 25 april 2007 (PB C 74 E van 20.3.2008, blz. 562), Gemeenschappelijk standpunt van de Raad van 6 juni 2008 (PB C 190 E van 29.7.2008, blz. 17), Standpunt van het Europees Parlement van 24 september 2008 (nog niet bekendgemaakt in het Publicatieblad), Besluit van de Raad van 26 februari 2009, Wetgevingsresolutie van het Europees Parlement van 11 maart 2009 (nog niet bekendgemaakt in het Publicatieblad).

- (10) Het in deze verordening neergelegde aansprakelijkheidsstelsel dient geleidelijk uitgebreid te worden naar de verschillende klassen van schepen als bedoeld in artikel 4 van Richtlijn 98/18/EG van de Raad van 17 maart 1998 inzake veiligheidsvoorschriften en -normen voor passagiersschepen⁽¹⁾. Er dient rekening te worden gehouden met de invloed op de prijzen van biljetten en met de mogelijkheid van de markt om een betaalbare verzekering op het vereiste niveau te verkrijgen, in het licht van een beleidsachtergrond om passagiersrechten te versterken, alsmede het seizoengebonden karakter van sommige verbindingen.
- (11) De aangelegenheden die worden geregeld door de artikelen 17 en 17 bis van het Verdrag van Athene vallen onder de exclusieve bevoegdheid van de Gemeenschap, voor zover deze artikelen van invloed zijn op de voorschriften van Verordening (EG) nr. 44/2001 van de Raad van 22 december 2000 betreffende de rechterlijke bevoegdheid, de erkenning en de tenuitvoerlegging van beslissingen in burgerlijke en handelszaken⁽²⁾. In dit opzicht zullen deze twee bepalingen deel uitmaken van de communautaire rechtsorde wanneer de Gemeenschap toetreedt tot het Verdrag van Athene.
- (12) Voor de toepassing van deze verordening moeten de woorden „of in een lidstaat is geregistreerd” worden geïnterpreteerd in die zin dat de vlaggenstaat in geval van registratie van rompbevrachting ofwel een lidstaat van de EU of een partij bij het Verdrag van Athene moet zijn. De lidstaten en de Commissie moeten het nodige doen om de IMO te verzoeken richtsnoeren inzake registratie van rompbevrachting op te stellen.
- (13) Voor de toepassing van deze verordening mag de term „mobiliteitshulpmiddelen” niet worden opgevat als bagage of voertuigen in de zin van artikel 8 van het Verdrag van Athene.
- (14) De maatregelen voor de uitvoering van deze verordening moeten worden aangenomen overeenkomstig Besluit 1999/468/EG van de Raad van 28 juni 1999 tot vaststelling van de voorwaarden voor de uitoefening van de aan de Commissie verleende uitvoeringsbevoegdheden⁽³⁾.
- (15) In het bijzonder moet de Commissie de bevoegdheid worden gegeven om deze verordening te wijzigen met het oog op de opname van latere wijzigingen van de internationale overeenkomsten, protocollen, codes en resoluties die daarmee verband houden. Aangezien het gaat om maatregelen van algemene strekking tot wijziging van niet-essentiële onderdelen van deze verordening onder meer door haar aan te vullen met nieuwe niet-essentiële onderdelen, moeten deze maatregelen worden aangenomen volgens de regelgevingsprocedure met toetsing als bedoeld in artikel 5 bis van Besluit 1999/468/EG.
- (16) Het bij Verordening (EG) nr. 1406/2002 van het Europees Parlement en de Raad opgerichte Europees Agentschap voor maritieme veiligheid⁽⁴⁾ dient de Commissie te ondersteunen bij de voorbereiding en opstelling van een voortgangsverslag over de werking van de in deze verordening neergelegde voorschriften.
- (17) De nationale overheidsinstanties, en meer in het bijzonder de havenautoriteiten, vervullen een essentiële en cruciale rol in de vaststelling en beheersing van de gevaren die de veiligheid van de zeevaart bedreigen.
- (18) De lidstaten hebben er zich in hun verklaring van 9 oktober 2008 toe verplicht uiterlijk op 1 januari 2012 hun instemming kenbaar te maken dat zij door het Internationale Verdrag inzake beperking van aansprakelijkheid voor maritieme vorderingen van 1976, als gewijzigd bij het Protocol van 1996, gebonden zijn. Lidstaten kunnen gebruikmaken van de in artikel 15, lid 3 bis, van dat verdrag geboden mogelijkheid om op grond van specifieke bepalingen van deze verordening het op passagiers toe te passen systeem inzake aansprakelijkheidsbeperking te regelen.
- (19) Daar de doelstelling van deze verordening, namelijk het ontwikkelen van een uniforme regeling inzake de rechten van vervoerders over zee en hun passagiers bij ongevallen, niet voldoende door de lidstaten kan worden verwezenlijkt en derhalve, vanwege de omvang en de gevolgen ervan, beter door de Gemeenschap kan worden verwezenlijkt, kan de Gemeenschap, overeenkomstig het in artikel 5 van het Verdrag neergelegde subsidiariteitsbeginsel, maatregelen nemen. Overeenkomstig het in hetzelfde artikel neergelegde evenredigheidsbeginsel gaat deze verordening niet verder dan nodig is om deze doelstelling te verwezenlijken,

HEBLEN DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

Doelstelling

1. Deze verordening voorziet in de communautaire regeling betreffende aansprakelijkheid en verzekering voor het vervoer van passagiers over zee, zoals vastgesteld in de toepasselijke bepalingen van:

- a) het Verdrag van Athene betreffende het vervoer van passagiers en hun bagage over zee van 1974, zoals gewijzigd bij het Protocol van 2002, (hierna „Verdrag van Athene”), als gespecificeerd in bijlage I, en
- b) het voorbehoud en de richtsnoeren van de IMO voor de uitvoering van het Verdrag van Athene (hierna „IMO-richtsnoeren”), die door de Juridische Commissie van de IMO op 19 oktober 2006 zijn aangenomen en die in bijlage II zijn gespecificeerd.

⁽¹⁾ PB L 144 van 15.5.1998, blz. 1.

⁽²⁾ PB L 12 van 16.1.2001, blz. 1.

⁽³⁾ PB L 184 van 17.7.1999, blz. 23.

⁽⁴⁾ PB L 208 van 5.8.2002, blz. 1.

2. Bovendien wordt bij deze verordening de toepassing van deze bepalingen uitgebreid tot vervoer van passagiers over zee binnen eenzelfde lidstaat aan boord van schepen die overeenkomstig artikel 4 van Richtlijn 98/18/EG met Klasse A en B overeenstemmen en worden een aantal aanvullende vereisten vastgesteld.

3. Uiterlijk op 30 juni 2013 dient de Commissie indien nodig een wetgevingsvoorstel in, onder andere ter uitbreiding van het toepassingsgebied van deze verordening tot schepen die overeenkomstig artikel 4 van Richtlijn 98/18/EG met Klasse C en D overeenstemmen.

Artikel 2

Toepassingsgebied

Deze verordening is van toepassing op al het internationaal vervoer in de zin van artikel 1, punt 9, van het Verdrag van Athene en op vervoer over zee binnen eenzelfde lidstaat aan boord van schepen die overeenkomstig artikel 4 van Richtlijn 98/18/EG met Klasse A en B overeenstemmen, indien:

- a) het schip onder de vlag van een lidstaat vaart of in een lidstaat is geregistreerd;
- b) de vervoersovereenkomst in een lidstaat is gesloten, of
- c) volgens de vervoersovereenkomst de plaats van vertrek of bestemming in een lidstaat is gelegen.

De lidstaten kunnen de bepalingen van deze verordening toepassen op alle binnenlandse zeezeizen.

Artikel 3

Aansprakelijkheid en verzekering

1. De aansprakelijkheidsregeling ten aanzien van passagiers, hun bagage en hun voertuigen en de voorschriften inzake verzekering of een andere financiële zekerheid worden beheerst door deze verordening, door de artikelen 1 en 1 bis, artikel 2, lid 2, de artikelen 3 tot en met 16, en de artikelen 18, 20 en 21 van het Verdrag van Athene, die in bijlage I staan, en de IMO-richtsnoeren in bijlage II.

2. De IMO-richtsnoeren in bijlage II moeten als bindend worden beschouwd.

Artikel 4

Schadevergoeding voor mobiliteitshulpmiddelen of andere speciale hulpmiddelen

Bij verlies of beschadiging van mobiliteitshulpmiddelen of andere specifieke hulpmiddelen die worden gebruikt door een passagier met beperkte mobiliteit, wordt de aansprakelijkheid van de vervoerder bepaald op grond van artikel 3, lid 3, van het Verdrag van Athene. De vergoeding moet overeenstemmen met de vervangingswaarde van de betrokken hulpmiddelen of, in voorkomend geval, met de reparatiekosten.

Artikel 5

Globale beperking van de aansprakelijkheid

1. De rechten en plichten van de vervoerder of de feitelijke vervoerder waarin de nationale wetgeving tot uitvoering van het Internationale Verdrag inzake beperking van aansprakelijkheid voor maritieme vorderingen van 1976, als gewijzigd bij het Protocol van 1996, inclusief toekomstige wijzigingen van dat verdrag, voorziet, worden door de onderhavige verordening onverlet gelaten.

Wanneer geen dergelijke nationale wetgeving van toepassing is, wordt de aansprakelijkheid van de vervoerder of de feitelijke vervoerder uitsluitend door artikel 3 van deze verordening geregeld.

2. Met betrekking tot vorderingen voor overlijden of persoonlijk letsel van passagiers, die veroorzaakt zijn door een van de in 2.2 van de IMO-richtsnoeren bedoelde risico's, kunnen de vervoerder, en de feitelijke vervoerder hun aansprakelijkheid beperken overeenkomstig het bepaalde in lid 1, van dit artikel.

Artikel 6

Voorschot

1. Wanneer het overlijden of persoonlijk letsel van een passagier is veroorzaakt door een scheepvaartincident, betaalt de vervoerder die het vervoer ten tijde waarvan het scheepvaartincident heeft plaatsgevonden geheel of gedeeltelijk feitelijk heeft verricht, binnen vijftien dagen na de identificatie van de schadevergoedingsgerechtigde persoon een voorschot ter dekking van onmiddellijke economische behoeften, op een basis die evenredig is aan de geleden schade. Bij overlijden bedraagt het voorschot niet minder dan 21 000 EUR.

Deze bepaling is ook van toepassing wanneer de vervoerder in de Gemeenschap is gevestigd.

2. Een voorschot staat niet gelijk met erkenning van aansprakelijkheid en mag worden verrekend met elk bedrag dat later op grond van deze verordening wordt uitgekeerd. Het hoeft niet te worden terugbetaald, behalve in de gevallen die zijn voorgescreven bij artikel 3, lid 1, en artikel 6 van het Verdrag van Athene of bij aanhangsel A bij de IMO-richtsnoeren, of ingeval degene die het voorschot ontvangen heeft, niet de schadevergoedingsgerechtigde persoon is.

Artikel 7

Informatie ten behoeve van de passagiers

Onverminderd de verplichtingen van touroperators overeenkomstig Richtlijn 90/314/EEG van 13 juni 1990 betreffende pakketreizen, met inbegrip van vakantiepakketten en rondreis-pakketten⁽¹⁾, moeten de vervoerder en/of de feitelijke vervoerder ervoor zorgen dat de passagiers passende en begrijpelijke informatie wordt verstrekt over hun rechten uit hoofde van deze verordening.

⁽¹⁾ PB L 158 van 23.6.1990, blz. 59.

Indien de vervoersovereenkomst in een lidstaat is gesloten, wordt die informatie in alle verkooppunten, met inbegrip van verkoop per telefoon of internet, verstrekt. Wanneer de vertrekplaats in een lidstaat is gelegen, wordt die informatie voor de afvaart verstrekt. In alle andere gevallen wordt die informatie uiterlijk bij de afvaart verstrekt. Voor zover ofwel de vervoerder of de feitelijke vervoerder heeft voldaan aan de informatieverplichting van dit artikel, is de ander niet gehouden tot informatieverstrekking. Die informatie wordt verstrekt in de meest geschikte vorm.

Om aan de informatieverplichting uit hoofde van dit artikel te voldoen, verstrekken de vervoerder en de feitelijke vervoerder minstens de informatie die is neergelegd in een door de Commissie opgesteld en openbaar gemaakt overzicht van de bepalingen van deze verordening.

Artikel 8

Verslaglegging

Uiterlijk op drie jaar na de datum van toepassing van deze verordening stelt de Commissie een verslag op over de toepassing van deze verordening, waarin onder meer rekening wordt gehouden met de economische ontwikkelingen en met de ontwikkelingen in internationale fora.

Dit verslag kan vergezeld gaan van een voorstel tot wijziging van deze verordening of van een voorstel dat door de Gemeenschap zal worden voorgelegd aan de betrokken internationale fora.

Artikel 9

Wijzigingen

1. Maatregelen die beogen niet-essentiële onderdelen van deze verordening te wijzigen en de opname betreffen van wijzigingen tot de maxima die zijn vastgesteld bij artikel 3, lid 1, artikel 4 bis, lid 1, artikel 7, lid 1, en artikel 8 van het Verdrag van Athene teneinde rekening te houden met de ingevolge artikel 23 van dat Verdrag genomen besluiten, alsmede daarbij behorende aanpassingen van bijlage I bij deze verordening, worden vastgesteld volgens de in artikel 10, lid 2, van deze verordening bedoelde regelgevingsprocedure met toetsing.

Rekening houdend met de gevolgen voor de prijzen van de biljetten en het vermogen van de markt om te zorgen voor een betaalbare verzekeringsdekking op het niveau dat in het licht van een beleidsachtergrond om passagiersrechten te versterken is vereist, alsmede het seizoengebonden karakter van sommige verbindingen, neemt de Commissie op basis van een passende effectbeoordeling, uiterlijk tegen 31 december 2016, een maatregel vast met betrekking tot de in Bijlage I neergelegde

aansprakelijkheidsgrenzen voor schepen die overeenkomstig artikel 4 van Richtlijn 98/18/EG met Klasse B overeenstemmen. Deze maatregel, die beoogt niet-essentiële onderdelen van deze verordening te wijzigen, wordt vastgesteld volgens de in artikel 10, lid 2, van deze verordening bedoelde regelgevingsprocedure met toetsing.

2. Maatregelen die beogen niet-essentiële onderdelen van deze verordening te wijzigen en de opname betreffen van wijzigingen in de IMO-richtsnoeren, die in bijlage II staan, worden vastgesteld volgens de in artikel 10, lid 2, bedoelde regelgevingsprocedure met toetsing.

Artikel 10

Comitéprocedure

1. De Commissie wordt bijgestaan door het bij Verordening (EG) nr. 2099/2002 van het Europees Parlement en de Raad ⁽¹⁾ ingestelde Comité voor maritieme veiligheid en voorkoming van verontreiniging door schepen (COSS).

2. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, zijn artikel 5 bis, leden 1 tot en met 4, en artikel 7 van Besluit 1999/468/EG van toepassing, met inachtneming van artikel 8 van dat besluit.

Artikel 11

Overgangsbepalingen

1. Wat betreft het vervoer over zee binnen eenzelfde lidstaat aan boord van schepen die overeenkomstig artikel 4 van Richtlijn 98/18/EG met Klasse A overeenstemmen, kunnen de lidstaten verkiezen de toepassing van deze verordening tot vier jaar na de datum van toepassing van deze verordening uit te stellen.

2. Wat betreft het vervoer over zee binnen eenzelfde lidstaat aan boord van schepen die overeenkomstig artikel 4 van Richtlijn 98/18/EG met Klasse B overeenstemmen, kunnen de lidstaten verkiezen de toepassing van deze verordening tot 31 december 2018 uit te stellen.

Artikel 12

Inwerkingtreding

Deze verordening treedt in werking op de dag volgende op die van haar bekendmaking in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Zij is van toepassing met ingang van de datum van inwerkingtreding van het Verdrag van Athene voor de Gemeenschap, doch in elk geval uiterlijk op 31 december 2012.

⁽¹⁾ PB L 324 van 29.11.2002, blz. 1.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

Gedaan te Straatsburg, 23 april 2009.

Voor het Europees Parlement

De voorzitter

H.-G. PÖTTERING

Voor de Raad

De voorzitter

P. NEČAS

BIJLAGE I

VOOR DE TOEPASSING VAN DEZE VERORDENING TOEPASSELIJKE BEPALINGEN UIT HET VERDRAG VAN ATHENE INZAKE HET VERVOER VAN PASSAGIERS EN HUN BAGAGE OVER ZEE**(Geconsolideerde tekst van het Verdrag van Athene betreffende het vervoer van passagiers en hun bagage over zee van 1974 en het Protocol van 2002 bij het Verdrag)***Artikel 1***Definities**

In dit verdrag worden de volgende uitdrukkingen in de hieronder omschreven betekenis gebruikt:

- 1) a) „vervoerder” betekent een persoon door of namens welke een vervoerovereenkomst is gesloten, ongeacht de vraag of het vervoer feitelijk door deze persoon of door een feitelijke vervoerder wordt verzorgd;
 - b) „feitelijke vervoerder” betekent een andere persoon dan de vervoerder, of het nu de eigenaar, de bevrachter of de exploitant van het schip betreft, die geheel of gedeeltelijk het vervoer feitelijk verricht, en
 - c) „vervoerder die het vervoer feitelijk geheel of gedeeltelijk verricht” betekent de feitelijke vervoerder, of, voor zover de vervoerder zelf het vervoer verricht, de vervoerder;
- 2) „vervoersovereenkomst” betekent een door of namens een vervoerder gesloten overeenkomst, voor het vervoer over zee van een passagier of, in voorkomende gevallen, van een passagier en zijn bagage;
- 3) „schip” betekent uitsluitend een zeegaand vaartuig, met uitzondering van luchtkussenvaartuigen;
- 4) „passagier” betekent iedere persoon vervoerd op een schip:
 - a) krachtens een vervoersovereenkomst, of
 - b) die met toestemming van de vervoerder een voertuig of levende dieren begeleidt, waaromtrent een niet onder dit verdrag vallende overeenkomst voor goederenvervoer is gesloten;
- 5) „bagage” betekent elk voorwerp of voertuig dat krachtens een vervoersovereenkomst door de vervoerder wordt vervoerd, met uitzondering van:
 - a) goederen of voertuigen vervoerd krachtens een charterpartij, een cognossement of een andere overeenkomst welke hoofdzakelijk het vervoer van goederen betreft, en
 - b) levende dieren;
- 6) „hutbagage” is de bagage die zich in de kajuit van de passagier bevindt, die in zijn bezit is of die hij onder zijn hoede of toezicht heeft. Behalve voor de toepassing van lid 8 van dit artikel en van artikel 8 omvat de hutbagage de bagage die de passagier in of op zijn voertuig heeft;
- 7) „verlies of beschadiging van bagage” omvat eveneens het materiële nadeel voortvloeiende uit het feit dat de bagage niet binnen een redelijke periode, te rekenen vanaf de aankomst van het schip waarop de bagage is vervoerd of had moeten worden vervoerd, aan de passagier werd afgeleverd, maar omvat niet de vertraging voortvloeiende uit arbeidsconflicten;
- 8) „vervoer” heeft betrekking op de volgende periodes:
 - a) wat de passagier en zijn hutbagage betreft, de periode gedurende welke de passagier en/of zijn hutbagage zich aan boord van het schip bevinden, gedurende het in- en ontschepen en de periode tijdens welke de passagier en zijn hutbagage te water worden vervoerd van de kade naar het schip of omgekeerd indien de prijs van dit vervoer begrepen is in die van het biljet of indien het vaartuig dat voor dat bijkomend vervoer wordt gebruikt, door de vervoerder ter beschikking van de passagier werd gesteld. Het vervoer omvat wat de passagier betreft echter niet de periode tijdens welke deze zich in een zeestation of op een kade of in of op een ander havenwerk bevindt;

- b) wat de hutbagage betreft, eveneens de periode tijdens welke de passagier zich in een zeestation of op een kade of in of op een ander havenwerk bevindt als deze bagage door de vervoerder of zijn aangestelde of lasthebber werd overgenomen en nog niet aan de passagier werd terugbezorgd;
 - c) wat andere bagage dan hutbagage betreft, de periode tussen het tijdstip waarop de vervoerder, zijn aangestelde of lasthebber de bagage te land of aan boord heeft overgenomen en het tijdstip waarop ze door de vervoerder, diens aangestelde of lasthebber werd teruggegeven;
- 9) „internationaal vervoer” is elk vervoer waarvan volgens de vervoersovereenkomst de plaats van vertrek en die van bestemming in twee verschillende staten liggen of in één enkele staat als er volgens de vervoersovereenkomst of het voorziene vaarplan een tussenliggende aanloophaven in een andere staat is;
- 10) onder „Organisatie” wordt verstaan de Internationale Maritieme Organisatie;
- 11) onder „secretaris-generaal” wordt verstaan de secretaris-generaal van de Organisatie.

Artikel 1 bis

Bijlage

De bijlage van dit verdrag vormt een integrerend deel van het verdrag.

Artikel 2

Toepassingsgebied

1. [...] (*)
2. Niettegenstaande de bepalingen van lid 1 van dit artikel is dit verdrag niet van toepassing als het vervoer onderworpen is aan een stelsel van burgerlijke aansprakelijkheid waarin is voorzien door bepalingen van een ander internationaal verdrag betreffende het vervoer van reizigers of bagage met een ander vervoermiddel en voor zover die bepalingen op het zeevervoer moeten worden toegepast.

Artikel 3

Aansprakelijkheid van de vervoerder

1. Bij verlies geleden als gevolg van het overlijden of persoonlijk letsel van een passagier veroorzaakt door een scheepvaartincident, is de vervoerder in zoverre aansprakelijk dat een dergelijk verlies met betrekking tot die passagier voor elk afzonderlijk geval niet meer dan 250 000 rekeenheden belooft, tenzij de vervoerder bewijst dat het incident:
 - a) het gevolg is van een daad van oorlog, vijandigheden, burgeroorlog, opstand of een natuurverschijnsel van uitzonderlijke, onvermijdelijke en onbedwingbare aard, of
 - b) geheel is veroorzaakt door een handeling of verzuim van een derde met de bedoeling het incident te veroorzaken.Indien en voor zover het verlies bovengenoemde grens te boven gaat, is de vervoerder verder aansprakelijk, tenzij deze bewijst dat het incident dat het verlies heeft veroorzaakt niet aan de schuld of nalatigheid van de vervoerder te wijten is.
2. Bij verlies geleden als gevolg van de dood of het persoonlijk letsel van een passagier die niet zijn veroorzaakt door een scheepvaartincident, is de vervoerder aansprakelijk indien het incident dat het verlies heeft veroorzaakt aan de schuld of nalatigheid van de vervoerder te wijten is. De last om te bewijzen dat er sprake is van schuld of nalatigheid berust bij de eiser.
3. Bij verlies geleden als gevolg van het verlies of de beschadiging van hutbagage is de vervoerder aansprakelijk indien het incident dat het verlies heeft veroorzaakt aan de schuld of nalatigheid van de vervoerder te wijten is. Schuld of nalatigheid van de vervoerder wordt aangenomen bij verlies veroorzaakt door een scheepvaartincident.
4. Bij verlies geleden als gevolg van het verlies of de beschadiging van andere bagage dan hutbagage is de vervoerder aansprakelijk, tenzij deze bewijst dat het incident dat het verlies heeft veroorzaakt niet aan de schuld of nalatigheid van de vervoerder te wijten is.
5. Voor de toepassing van dit artikel:
 - a) wordt onder „scheepvaartincident” verstaan schipbreuk, kapseizen, aanvaring of stranden van het schip, explosie of brand aan boord, of defect aan het schip;
 - b) omvat „schuld of nalatigheid van de vervoerder” de schuld of nalatigheid van de ondergeschikten van de vervoerder, handelend binnen het kader van hun dienstverband;

(*) Niet weergegeven.

c) wordt onder „defect aan het schip” verstaan ieder niet of gebrekkig functioneren of iedere niet-overeenstemming met toepasselijke veiligheidsvoorschriften van enig deel van het schip of de uitrusting ervan wanneer deze worden gebruikt voor ontsnapping, evacuatie, inscheping en ontscheping van passagiers, of wanneer deze worden gebruikt voor aandrijving, besturing, veilig navigeren, afmeren, ankeren, voor het aankomen op of vertrekken van een aanleg- of ankerplaats, of voor schadebeheersing na onderlopen van het schip, of wanneer deze worden gebruikt voor het te water laten van de reddingsuitrusting, en

d) omvat „verlies” niet als bestraffing of voorbeeldstelling bedoelde schadevergoeding.

6. De aansprakelijkheid van de vervoerder krachtens dit artikel betreft slechts een verlies als gevolg van incidenten die zich tijdens het vervoer hebben voorgedaan. De last om te bewijzen dat het incident dat het verlies heeft veroorzaakt zich tijdens het vervoer heeft voorgedaan, en om de omvang van het verlies aan te tonen, berust bij de eiser.

7. Niets in dit verdrag doet afbreuk aan een recht van verhaal dat de vervoerder tegen een derde zou kunnen hebben, of aan een verweer gebaseerd op de nalatigheid van een medeverantwoordelijke passagier op grond van artikel 6 van dit verdrag. Niets in dit artikel doet afbreuk aan een uit de artikelen 7 of 8 van dit verdrag voortvloeiend recht op aansprakelijkheidsbegrenzing.

8. Enig vermoeden van schuld of nalatigheid van een partij of toewijzing van de bewijslast aan een partij heeft niet tot gevolg dat bewijsmateriaal ten gunste van die partij niet in overweging wordt genomen.

Artikel 4

Feitelijk vervoerder

1. Indien het vervoer geheel of gedeeltelijk aan een feitelijke vervoerder wordt toevertrouwd, blijft de vervoerder aansprakelijk voor het volledige vervoer overeenkomstig de bepalingen van dit verdrag. Bovendien is de feitelijke vervoerder onderworpen aan de bepalingen van dit verdrag en kan hij zich erop beroepen voor het gedeelte van het vervoer dat hij zelf heeft verricht.

2. De vervoerder is met betrekking tot het door de feitelijke vervoerder verrichte vervoer aansprakelijk voor de handelingen en het verzuim van laatstgenoemde en van diens aangestelden en lasthebbers in de uitoefening van hun taak.

3. Elke bijzondere overeenkomst waarbij de vervoerder verplichtingen op zich neemt welke niet bij dit verdrag opgelegd zijn of afstand van rechten doet welke dit verdrag hem toekent, zal ten opzichte van de feitelijke vervoerder slechts gevolg hebben als deze laatste daar uitdrukkelijk en schriftelijk zijn instemming mee heeft betuigd.

4. In zoverre de vervoerder en de feitelijke vervoerder beiden aansprakelijk zijn, is er hoofdelijke aansprakelijkheid.

5. Geen enkele bepaling van dit artikel mag inbreuk maken op het recht op verhaal tussen de vervoerder en de feitelijke vervoerder.

Artikel 4 bis

Verplichte verzekering

1. Wanneer passagiers worden vervoerd aan boord van een schip dat geregistreerd is in een staat die partij is en dat vergunning heeft voor het vervoeren van meer dan twaalf passagiers, en dit verdrag van toepassing is, dient de vervoerder die het vervoer feitelijk geheel of gedeeltelijk verricht, een verzekering aan te houden of in een andere financiële zekerheid te voorzien, zoals een borgstelling van een bank of soortgelijke financiële instelling, ter dekking van de uit dit verdrag voortvloeiende aansprakelijkheid bij overlijden of persoonlijk letsel van een passagier. Het minimumbedrag van deze verplichte verzekering of andere financiële zekerheid belooft ten minste 250 000 rekeneenheden per passagier per afzonderlijk geval.

2. Een certificaat waaruit blijkt dat, in overeenstemming met de bepalingen van dit verdrag, een verzekering of andere financiële zekerheid van kracht is, wordt voor ieder schip verleend, nadat de bevoegde autoriteit van een staat die partij is, heeft vastgesteld dat aan de vereisten van lid 1 is voldaan. Voor een schip dat geregistreerd is in een staat die partij is, wordt dit document afgegeven of gewaarmerkt door de bevoegde autoriteit van de staat waar het schip geregistreerd is; voor een schip dat niet is geregistreerd in een staat die partij is, kan het worden afgegeven of gewaarmerkt door de bevoegde autoriteit van elke staat die partij is. Dit certificaat is gebaseerd op het in de bijlage bij dit verdrag opgenomen model en vermeldt de volgende bijzonderheden:

a) naam van het schip, onderscheidingsnummer of -letters en haven van registratie;

- b) naam en hoofdkantoor van het bedrijf van de vervoerder die het vervoer feitelijk geheel of gedeeltelijk verricht;
 - c) IMO-scheepsidentificatienummer;
 - d) aard en duur van de zekerheid;
 - e) naam en hoofdkantoor van de verzekeraar of andere persoon die de financiële zekerheid stelt, en, waar nodig, het adres van het kantoor waar de verzekering is gesloten of de andere financiële zekerheid is gesteld, en
 - f) geldigheidsduur van het certificaat, welke niet langer kan zijn dan de geldigheidsduur van de verzekering of andere financiële zekerheid.
3. a) Een staat die partij is mag een door hem erkende instelling of organisatie tot afgifte van het certificaat machtigen. Een dergelijke instelling of organisatie stelt die staat van de afgifte van elk certificaat in kennis. In alle gevallen garandeert de staat die partij is, ten volle de volledigheid en nauwkeurigheid van het aldus afgegeven certificaat, en verbindt hij zich ertoe de nodige regelingen te treffen om aan deze verplichting te voldoen.
- b) Een staat die partij is, stelt de secretaris-generaal in kennis van:
- i) de specifieke verantwoordelijkheden en voorwaarden die zijn verbonden aan de bevoegdheid die wordt overgedragen aan een door hem erkende instelling of organisatie;
 - ii) de intrekking van een dergelijke bevoegdheid, en
 - iii) de datum met ingang waarvan een dergelijke bevoegdheid of intrekking daarvan van kracht wordt.
- Een overgedragen bevoegdheid wordt pas effectief drie maanden vanaf de datum waarop de secretaris-generaal van de machtiging in kennis is gesteld.
- c) De overeenkomstig dit lid tot afgifte van certificaten bevoegde instelling of organisatie wordt, ten minste, gemachtigd om deze certificaten in te trekken indien de voorwaarden waarop deze zijn verleend niet worden vervuld. In alle gevallen meldt de instelling of organisatie een dergelijke intrekking bij de staat namens welke het certificaat is afgegeven.
4. Het certificaat wordt gesteld in de officiële taal of talen van de staat die het afgeeft. Indien de gebruikte taal niet het Engels, het Frans of het Spaans is, wordt in de tekst een vertaling in een van deze talen opgenomen, en, waar de staat hiertoe besluit, kan de officiële taal van de staat worden weggelaten.
5. Het certificaat bevindt zich aan boord van het schip en een afschrift hiervan wordt in bewaring gegeven bij de overheidsinstantie die het register houdt waarin het schip staat ingeschreven of, indien het schip niet geregistreerd is in een staat die partij is, bij de overheidsinstantie van de staat die het certificaat afgeeft of waarmerkt.
6. Een verzekering of andere financiële zekerheid voldoet niet aan de vereisten van dit artikel indien ze, om andere redenen dan het verstrijken van de geldigheidsduur van de in het certificaat genoemde verzekering of financiële zekerheid, kan worden beëindigd voordat drie maanden zijn verlopen te rekenen vanaf de datum waarop deze wordt opgezegd bij de in lid 5 genoemde overheidsinstantie, tenzij het certificaat aan deze overheidsinstantie is overhandigd of binnen de genoemde periode een nieuw certificaat is afgegeven. Bovenstaande bepalingen zijn eveneens van toepassing op elke wijziging die tot gevolg heeft dat de verzekering of andere financiële zekerheid niet langer aan de vereisten van dit artikel voldoet.
7. De staat waar het schip is geregistreerd bepaalt, onverminderd het bepaalde in dit artikel, de voorwaarden voor afgifte en geldigheid van het certificaat.
8. Niets in dit verdrag mag op zodanige wijze worden uitgelegd dat een staat die partij is ervan wordt weerhouden te vertrouwen op van andere staten of de Organisatie, dan wel van andere internationale organisaties verkregen informatie betreffende de financiële status van verstrekkers van verzekeringen en andere financiële zekerheden, voor zover het de toepassing van dit verdrag betreft. In dergelijke gevallen wordt de staat die partij is en die op zulke informatie vertrouwt, niet ontslagen van zijn verantwoordelijkheid als staat van afgifte van het certificaat.

9. Certificaten die worden afgegeven of gewaarmerkt op gezag van een staat die partij is, worden door de overige staten die partij zijn voor de toepassing van dit verdrag aanvaard en worden door de laatstgenoemde als even geldig beschouwd als door henzelf afgegeven of gewaarmerkte certificaten, zelfs als deze zijn afgegeven of gewaarmerkt voor een schip dat niet is geregistreerd in een staat die partij is. Een staat die partij is kan te allen tijde om overleg vragen met de staat van afgifte of waarmerking, mocht hij geloven dat de in het verzekeringscertificaat vermelde verzekeraar of borg financieel niet bij machte is de bij dit verdrag opgelegde verplichtingen na te komen.

10. Vorderingen tot schadevergoeding die krachtens dit artikel door een verzekering of andere financiële zekerheid worden gedekt, mogen rechtstreeks tegen de verzekeraar of andere persoon die de financiële zekerheid stelt, worden ingesteld. In een dergelijk geval geldt het in lid 1 genoemde bedrag als de aansprakelijkheidsgrens van de verzekeraar of andere persoon die de financiële zekerheid stelt, zelfs als de vervoerder of de feitelijke vervoerder geen recht heeft op aansprakelijkheidsbegrenzing. De verweerder kan voorts gebruik maken van de verweergronden (andere dan faillissement of bedrijfsbeëindiging) die de in lid 1 bedoelde vervoerder overeenkomstig dit verdrag had mogen invoeren. Bovendien mag de verweerder tot zijn verweer aanvoeren dat het geleden nadeel het gevolg was van opzettelijk wangedrag van de verzekerde, maar de verweerder mag geen andere verweergronden invoeren die de verweerder had mogen invoeren in een door de verzekerde tegen de verweerder aangespannen procedure. De verweerder heeft in elk geval het recht te vorderen dat de vervoerder en de feitelijke vervoerder samen in het geding worden betrokken.

11. Geldbedragen die door de verzekeraar of door de verstrekker van een andere overeenkomstig lid 1 verzorgde financiële zekerheid ter beschikking worden gesteld, dienen uitsluitend voor de voldoening van uit hoofde van dit verdrag ingestelde vorderingen, en enige uitbetaling van deze bedragen heeft tot gevolg dat iedere aansprakelijkheid uit hoofde van dit verdrag met een bedrag ten belope van de uitgekeerde bedragen wordt verminderd.

12. Een staat die partij is, laat niet toe dat een onder zijn vlag varend schip waarop dit artikel van toepassing is, geëxploiteerd wordt, tenzij hiervoor krachtens de leden 2 of 15 een certificaat is afgegeven.

13. Behoudens het bepaalde in dit artikel ziet elke staat die partij is er, in het kader van zijn nationale wetgeving, op toe dat er, voor zover dit verdrag van toepassing is, met betrekking tot ieder schip dat, ongeacht de plaats van registratie, een vergunning heeft om meer dan twaalf passagiers te vervoeren, en dat een haven op diens grondgebied aandooft of deze verlaat, in de in lid 1 aangegeven mate, een verzekering of andere financiële zekerheid van kracht is.

14. Niettegenstaande het bepaalde in lid 5, kan een staat die partij is de secretaris-generaal mededelen dat schepen, voor de toepassing van lid 13, het bij lid 2 vereiste certificaat niet aan boord behoeven te hebben of behoeven over te leggen wanneer zij havens op het grondgebied van die staat aandoen of verlaten, mits de staat die partij is en het certificaat afgeeft, de secretaris-generaal heeft medegedeeld dat hij voor alle staten die partij zijn toegankelijke elektronische bestanden bijhoudt, waaruit het bestaan van het certificaat blijkt en waardoor de staten die partij zijn bij machte zijn hun uit lid 13 voortvloeiende verplichtingen na te komen.

15. Indien voor een schip dat eigendom is van een staat die partij is niet in een verzekering of andere financiële zekerheid wordt voorzien, zijn de desbetreffende bepalingen van dit artikel niet op dit schip van toepassing; het schip heeft dan echter een certificaat aan boord dat is afgegeven door de bevoegde overheidsinstantie van de staat van registratie van het schip, waarin verklaard wordt dat het eigendom is van die staat en de aansprakelijkheid minimaal voor het in lid 1 voorgeschreven bedrag wordt gedekt. Een dergelijk certificaat is zoveel mogelijk conform aan het in lid 2 voorgeschreven model.

Artikel 5

Waardevolle voorwerpen

De vervoerder is niet aansprakelijk voor verlies of beschadiging van geld, verhandelbare effecten, goud, zilverwerk, juwelen, bijoutherieën, kunstvoorwerpen of andere waardevolle zaken, tenzij die waardevolle voorwerpen bij hem werden gedeponerd en hij het ermee eens was om die veilig te bewaren, in welk geval zijn aansprakelijkheid beperkt is tot het bedrag bepaald in artikel 8, lid 3, tenzij, overeenkomstig artikel 10, lid 1, in gemeen overleg een hogere aansprakelijkheidsgrens werd vastgesteld.

Artikel 6

Schuld van de passagier

Indien de vervoerder bewijst dat de dood of het letsel van de passagier, het verlies of de beschadiging van de bagage te wijten of mede te wijten zijn aan de schuld of nalatigheid van de passagier, kan de rechtbank waarbij de zaak aanhangig is gemaakt, overeenkomstig de bepalingen van zijn nationale wet de vervoerder geheel of gedeeltelijk van zijn aansprakelijkheid ontheffen.

*Artikel 7***Aansprakelijkheidsgrens bij overlijden en persoonlijk letsel**

1. De aansprakelijkheid van de vervoerder voor het overlijden of persoonlijk letsel van een passagier, ingevolge artikel 3, is beperkt tot een bedrag van 400 000 rekeneenheden per passagier, per afzonderlijk geval. Indien de schadevergoeding volgens de wetgeving van de rechtbank waarbij de zaak aanhangig is gemaakt wordt verleend in de vorm van een rente, kan het kapitaal van die rente deze grens niet overschrijden.

2. Een staat die partij is, kan de in lid 1 voorgeschreven aansprakelijkheidsgrens vaststellen bij specifieke bepalingen van nationaal recht, mits de nationale aansprakelijkheidsgrens, voor zover aanwezig, niet lager is dan die welke in lid 1 wordt voorgeschreven. Een staat die partij is en gebruikmaakt van de in dit lid gegeven keuzemogelijkheid, stelt de secretaris-generaal in kennis van de vastgestelde aansprakelijkheidsgrens, dan wel van het feit dat deze ontbreekt.

*Artikel 8***Beperking van de aansprakelijkheid bij verlies of beschadiging van bagage en voertuigen**

1. De aansprakelijkheid van de vervoerder bij verlies of beschadiging van hutbagage belooft ten hoogste 2 250 rekeneenheden per passagier, per vervoer.

2. De aansprakelijkheid van de vervoerder bij verlies of beschadiging van voertuigen, met inbegrip van alle in of op het voertuig vervoerde bagage, belooft ten hoogste 12 700 rekeneenheden per voertuig, per vervoer.

3. De aansprakelijkheid van de vervoerder bij verlies of beschadiging van andere dan de in de leden 1 en 2 vermelde bagage belooft ten hoogste 3 375 rekeneenheden per passagier, per vervoer.

4. Een vervoerder en de passagier kunnen overeenkomen dat de aansprakelijkheid van de vervoerder met ten hoogste 330 rekeneenheden kan worden verminderd bij schade aan een voertuig en met ten hoogste 149 rekeneenheden per passagier bij verlies of beschadiging van andere bagage, waarbij dit bedrag van het geleden verlies of de geleden schade wordt afgetrokken.

*Artikel 9***Rekeneenheid en omrekening**

1. De rekeneenheid bedoeld in dit verdrag is het Bijzondere Trekkingsrecht zoals dit is omschreven door het Internationale Monetair Fonds. De in artikel 3, lid 1, artikel 4 bis, lid 1, artikel 7, lid 1, en artikel 8 genoemde bedragen worden omgerekend in de nationale munteenheid van de staat van de rechtbank waarbij de zaak aanhangig is gemaakt, overeenkomstig de waarde van de desbetreffende munteenheid ten opzichte van het Bijzondere Trekkingsrecht op de dag van de rechterlijke beslissing of op de door de partijen overeengekomen dag. De waarde van de nationale munteenheid, uitgedrukt in Bijzondere Trekkingsrechten, van een staat die partij is en die lid is van het Internationaal Monetair Fonds, wordt berekend in overeenstemming met de methode van waardebepaling die wordt toegepast door het Internationaal Monetair Fonds op de datum in kwestie voor zijn eigen operaties en transacties. De waarde van de nationale munteenheid, uitgedrukt in Bijzondere Trekkingsrechten, van een staat die partij is en die geen lid is van het Internationale Monetair Fonds, wordt berekend op een door die staat vastgestelde wijze.

2. Niettemin kan een staat die geen lid is van het Internationale Monetair Fonds en waarvan de wet de toepassing van de bepalingen van lid 1 niet toelaat, op het tijdstip van ratificatie, aanvaarding, goedkeuring van dan wel toetreding tot dit verdrag of op enig tijdstip nadien, verklaren dat de in lid 1 bedoelde rekeneenheid gelijk zal zijn aan 15 goudfranken. De in dit lid bedoelde goudfrank komt overeen met vijfenzestig en een halve milligram goud van een gehalte van negenhonderdduizendste fijn. De omrekening van de goudfrank in de nationale munteenheid geschiedt volgens de wet van de betrokken staat.

3. De in de laatste zin van lid 1 genoemde berekening en de in lid 2 genoemde omrekening geschieden op zodanige wijze dat in de nationale munteenheden van de staten die partij zijn zoveel mogelijk dezelfde reële waarde voor de bedragen in artikel 3, lid 1, artikel 4 bis, lid 1, artikel 7, lid 1, en artikel 8 wordt uitgedrukt als zou resulteren van de toepassing van de eerste drie zinnen van lid 1. De staten doen de secretaris-generaal mededeling van de wijze van berekening overeenkomstig lid 1, of van het resultaat van de omrekening in lid 2, naargelang van het geval, wanneer zij een akte van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring van, of van toetreding tot dit verdrag neerleggen, en telkenmale als zich in deze berekening of omrekening een wijziging voordoet.

*Artikel 10***Aanvullende bepalingen inzake aansprakelijkheidsgrenzen**

1. Vervoerder en passagier kunnen uitdrukkelijk en schriftelijk hogere aansprakelijkheidsgrenzen overeenkomen dan de bij de artikelen 7 en 8 bepaalde grenzen.
2. De wettelijke interessen en gerechtskosten zijn niet begrepen in de onder de artikelen 7 en 8 bepaalde aansprakelijkheidsgrenzen.

*Artikel 11***Verweren en grenzen die door de aangestelden van de vervoerder kunnen worden aangevoerd**

Indien een rechtsvordering tegen een aangestelde of lasthebber van de vervoerder of van de feitelijke vervoerder wordt ingesteld wegens schade waarop dit Verdrag van toepassing is, kan die aangestelde of lasthebber, indien hij bewijst dat hij in de uitoefening van zijn functie heeft gehandeld, de verweren en aansprakelijkheidsgrenzen aanvoeren waarop de vervoerder of de feitelijke vervoerder zich krachtens dit verdrag kunnen beroepen.

*Artikel 12***Samenloop van schuldvorderingen**

1. Als de in de artikelen 7 en 8 vastgestelde aansprakelijkheidsgrenzen in werking treden, worden ze toegepast op de totale som van de schadevergoeding welke kan worden verkregen in het kader van alle aansprakelijkheidsvorderingen die worden ingesteld bij overlijden of persoonlijk letsel van een passagier of bij verlies of beschadiging van zijn bagage.
2. Bij vervoer door een feitelijke vervoerder kan de totale som van de schadevergoeding die kan worden verkregen van de vervoerder, en van de feitelijke vervoerder, alsook van hun aangestelden en lasthebbers die handelen in de uitoefening van hun taak, niet hoger zijn dan de hoogste vergoeding die de vervoerder of de feitelijke vervoerder krachtens dit verdrag kan worden opgelegd, waarbij geen van de vermelde personen aansprakelijk kan worden gesteld voor een bedrag dat de grens die voor hem van toepassing is, overschrijdt.
3. In elk geval waarin een aangestelde of een lasthebber van de vervoerder of van de feitelijke vervoerder krachtens artikel 11 van dit verdrag zich kan beroepen op de in de artikelen 7 en 8 bedoelde aansprakelijkheidsgrenzen, kan de totale som van de schadevergoeding welke kan worden verkregen van de vervoerder of, in voorkomende gevallen, van de feitelijke vervoerder en van de aangestelde of lasthebber, die grenzen niet overschrijden.

*Artikel 13***Verval van het recht op beperking van aansprakelijkheid**

1. Het voordeel van de in de artikelen 7, 8 en 10, lid 1, bepaalde aansprakelijkheidsgrenzen vervalt voor de vervoerder indien bewezen is dat de schade voortvloeit uit een handeling of een verzuim door de vervoerder, hetzij met de bedoeling die schade te veroorzaken, hetzij uit roekeloosheid en wetend dat dergelijke schade waarschijnlijk daaruit zou voortvloeien.
2. De aangestelde of de lasthebber van de vervoerder of van de feitelijke vervoerder kan zich niet beroepen op deze aansprakelijkheidsgrenzen indien bewezen is dat de schade voortvloeit uit een handeling of verzuim door die aangestelde of lasthebber, hetzij met de bedoeling dergelijke schade te veroorzaken, hetzij uit roekeloosheid en wetend dat dergelijke schade waarschijnlijk daaruit zou voortvloeien.

*Artikel 14***Grond van de vorderingen**

Bij overlijden of persoonlijk letsel van de passagier of bij verlies of beschadiging van bagage kan tegen de vervoerder of de feitelijke vervoerder geen andere vordering tot schadevergoeding worden ingesteld dan op grond van dit verdrag.

*Artikel 15***Kennisgeving van verlies of beschadiging van bagage**

1. De passagier moet een schriftelijke kennisgeving richten aan de vervoerder of diens lasthebber:
 - a) in geval van zichtbare beschadiging van bagage:
 - i) voor hutbagage, vóór of op het tijdstip van de ontscheping van de passagier;
 - ii) voor andere bagage, vóór of op het tijdstip van het afleveren;

- b) bij verborgen schade aan de bagage of verlies daarvan, binnen 15 dagen na de datum van de ontschepping, de datum van de aflevering of de datum waarop die aflevering had moeten plaatsvinden.
2. Indien de passagier de bepalingen van dit artikel niet naleeft, wordt hij - tenzij het tegendeel wordt bewezen - verondersteld zijn bagage in goede staat te hebben ontvangen.
3. Schriftelijke kennisgeving is overbodig indien de staat van de bagage bij het in ontvangst nemen ervan op tegenpraak werd vastgesteld of onderzocht.

Artikel 16

Verjaringstermijn voor de vordering tot schadevergoeding

1. Elke vordering tot schadevergoeding die voortvloeit uit het overlijden of een persoonlijk letsel van de passagier, of uit verlies of beschadiging van de bagage, verjaart na een termijn van twee jaar.
2. De verjaringstermijn begint te lopen:
- a) bij persoonlijk letsel, vanaf de datum van ontschepping van de passagier;
- b) bij overlijden tijdens het vervoer, vanaf de datum waarop de passagier had moeten ontschepen en, in geval van een tijdens het vervoer opgelopen letsel dat de dood van de passagier na zijn ontschepping tot gevolg heeft, vanaf de datum van het overlijden; de verjaringstermijn mag evenwel niet langer zijn dan 3 jaar te rekenen vanaf de datum van ontschepping;
- c) bij verlies of beschadiging van bagage, vanaf de ontscheppingsdatum of de datum waarop deze had moeten plaatsvinden, waarbij de laatste van die twee data in aanmerking wordt genomen.
3. De wet van het land van de rechtbank waarbij de zaak aanhangig is gemaakt, bepaalt de redenen voor schorsing en stuiting van de verjaring, maar een vordering uit hoofde van dit verdrag kan in geen geval worden ingesteld na verloop van een van de volgende termijnen:
- a) een termijn van vijf jaar te rekenen vanaf de datum van de ontschepping van de passagier of de datum waarop die had moeten plaatsvinden, waarbij de laatste van die twee data in aanmerking wordt genomen; dan wel, indien eerder
- b) een termijn van drie jaar te rekenen vanaf de datum waarop de eiser op de hoogte was van het door het voorval veroorzaakte letsel, verlies of schade of hiervan redelijkerwijze op de hoogte had moeten zijn.
4. Ongeacht de bepalingen van de leden 1, 2 en 3 van dit artikel kan de verjaringstermijn worden verlengd op grond van een verklaring van de vervoerder of een overeenkomst die tussen de partijen wordt gesloten nadat de grond voor een aanspraak is ontstaan. Deze verklaring of overeenkomst wordt schriftelijk opgesteld.

Artikel 17

Bevoegde rechten (*)

Artikel 17 bis

Erkenning en tenuitvoerlegging (*)

Artikel 18

Ongeldigheid van contractuele bepalingen

Elk contractueel beding dat is overeengekomen vóór het voorval dat het overlijden of persoonlijk letsel van de passagier, dan wel verlies of beschadiging van zijn bagage heeft veroorzaakt en dat de vervoerder van zijn aansprakelijkheid uit hoofde van dit verdrag ten opzichte van de passagier ontheft of voorziet in een lagere aansprakelijkheidsgrens dan in dit verdrag is bepaald, tenzij als bepaald in artikel 8, lid 4, of de bewijslast die op de vervoerder of feitelijke vervoerder rust, omkeert, dan wel tot gevolg heeft dat de in artikel 17, lid 1 of 2, omschreven keuze wordt beperkt, is nietig, waarbij de nietigheid van dit beding niet leidt tot de nietigheid van de vervoersovereenkomst, die onderworpen blijft aan de bepalingen van dit verdrag.

(*) Niet weergegeven.

*Artikel 20***Nucleaire schade**

Niemand kan volgens dit verdrag aansprakelijk worden gesteld voor schade voortvloeiend uit een nucleair ongeval:

- a) indien de exploitant van een nucleaire installatie aansprakelijk is voor dergelijke schade, hetzij krachtens het Verdrag van Parijs van 29 juli 1960 inzake burgerlijke aansprakelijkheid op het gebied van atoomenergie, als gewijzigd door het aanvullend Protocol van 28 januari 1964 daarbij, hetzij krachtens het Verdrag van Wenen van 21 mei 1963 inzake wettelijke aansprakelijkheid voor kernschade, dan wel krachtens enige van kracht zijnde wijziging hiervan of enig van kracht zijnd protocol hierbij, of
- b) indien de exploitant van een nucleaire installatie aansprakelijk is voor dergelijke schade krachtens een nationale wetgeving betreffende de aansprakelijkheid voor dergelijke schade, op voorwaarde dat die wetgeving ten opzichte van de personen die dergelijke schade kunnen ondergaan, in elk opzicht even gunstig is als de Verdragen van Parijs of Wenen, dan wel krachtens enige van kracht zijnde wijziging hiervan of enig van kracht zijnd protocol hierbij.

*Artikel 21***Commercieel vervoer door publiekrechtelijke rechtspersonen**

Dit verdrag is van toepassing op het commercieel vervoer dat door staten of andere publiekrechtelijke rechtspersonen wordt verricht krachtens een vervoersovereenkomst als bepaald in artikel 1.

[Artikelen 22 en 23 van het Protocol van 2002 bij het Verdrag van Athene betreffende het vervoer van passagiers en hun bagage over zee, 1974.]

*Artikel 22***Herziening en wijziging (*)***Artikel 23***Wijziging van de aansprakelijkheidsgrenzen**

1. Onverminderd het bepaalde in artikel 22 is de bijzondere procedure van dit artikel enkel van toepassing voor wijzigingen van de aansprakelijkheidsgrenzen die zijn vastgesteld in artikel 3, lid 1, artikel 4 bis, lid 1, artikel 7, lid 1, en artikel 8 van het verdrag als herzien bij dit protocol.
2. Op verzoek van ten minste de helft, maar in geen geval minder dan zes van de staten die partij zijn bij dit protocol, wordt elk voorstel tot wijziging van de aansprakelijkheidsgrenzen, met inbegrip van de aftrekbare bedragen, als gespecificeerd in artikel 3, lid 1, artikel 4 bis, lid 1, artikel 7, lid 1, en artikel 8 van het verdrag als herzien bij dit protocol, door de secretaris-generaal aan alle leden van de Organisatie en alle staten die partij zijn toegezonden.
3. Elke voorgestelde wijziging die is toegezonden als hierboven bedoeld, wordt ter overweging voorgelegd aan de Juridische Commissie van de Organisatie (hierna de „Juridische Commissie” te noemen) opdat deze commissie de wijziging ten minste zes maanden na de datum van toezending bestudeert.
4. Alle staten die partij zijn bij het verdrag als herzien bij dit protocol hebben, ongeacht of zij al dan niet lid van de Organisatie zijn, het recht deel te nemen aan de werkzaamheden van de Juridische Commissie in verband met de overweging en goedkeuring van wijzigingen.
5. Wijzigingen worden goedgekeurd bij een meerderheid van tweederde van de in de Juridische Commissie in de in lid 4 bedoelde samenstelling aanwezige stemhebbende staten die partij zijn bij het verdrag als herzien bij dit protocol, op voorwaarde dat ten minste de helft van de staten die partij zijn bij het verdrag als herzien bij dit protocol, ten tijde van de stemming aanwezig is.
6. Wanneer de Juridische Commissie een voorstel tot wijziging van de grenzen bespreekt, houdt zij rekening met de ervaring die bij incidenten werd opgedaan en in het bijzonder het bedrag van de daaruit voortvloeiende schade en met wijzigingen in geldwaarden en de gevolgen van de voorgestelde wijziging voor de verzekeringskosten.

(*) Niet weergegeven.

7. a) Geen wijziging van de aansprakelijkheidsgrenzen overeenkomstig dit artikel mag in overweging worden genomen minder dan vijf jaar vanaf de datum waarop dit protocol voor ondertekening is opgesteld, noch minder dan vijf jaar vanaf de datum waarop een eerdere wijziging overeenkomstig dit artikel van kracht is geworden.
 - b) Geen aansprakelijkheidsgrens mag worden opgetrokken tot boven een bedrag dat overeenkomt met de grens die is neergelegd in het verdrag als herzien bij dit protocol, verhoogd met zes procent per jaar, berekend op samengestelde basis vanaf de datum waarop dit protocol voor ondertekening werd opgesteld.
 - c) Geen aansprakelijkheidsgrens mag worden opgetrokken tot boven een bedrag dat overeenkomt met de grens die is neergelegd in het verdrag als herzien bij dit protocol, vermenigvuldigd met drie.
8. Elke in overeenstemming met lid 5 goedgekeurde wijziging wordt door de Organisatie medegegeeld aan alle staten die partij zijn. De wijziging wordt geacht te zijn aanvaard na verstrijken van een periode van achttien maanden na de datum van mededeling, tenzij gedurende die periode niet minder dan een vierde van de staten die partij waren ten tijde van de goedkeuring van de wijziging de secretaris-generaal hebben laten weten dat zij de wijziging niet aanvaarden, in welk geval de wijziging wordt verworpen en zonder gevolg blijft.
9. Een wijziging die geacht wordt te zijn aanvaard overeenkomstig lid 8, treedt in werking achttien maanden na aanvaarding daarvan.
10. Alle staten die partij zijn worden door de wijziging gebonden, tenzij zij dit protocol overeenkomstig artikel 21, leden 1 en 2, ten minste zes maanden voordat de wijziging van kracht wordt, opzeggen. Deze opzegging wordt effectief wanneer de wijziging van kracht wordt.
11. Wanneer een wijziging is goedgekeurd, maar de periode van achttien maanden voor de aanvaarding ervan nog niet is verstreken, is een staat welke gedurende die periode partij wordt, gebonden door de wijziging indien deze van kracht wordt. Een staat die na die periode partij wordt, is gebonden door een wijziging die is aanvaard overeenkomstig lid 8. In de in dit lid bedoelde gevallen wordt een staat door een wijziging gebonden wanneer deze wijziging van kracht wordt, of wanneer dit protocol voor die staat van kracht wordt, indien dit later gebeurt.
-

BIJLAGE BIJ HET VERDRAG VAN ATHENE

CERTIFICAAT VAN VERZEKERING OF ANDERE FINANCIËLE ZEKERHEID MET BETREKKING TOT DE AANSPRAKELIJKHEID BIJ OVERLIJDEN OF PERSOONLIJK LETSEL VAN EEN PASSAGIER

Afgegeven overeenkomstig artikel 4 bis van het Verdrag van Athene betreffende het vervoer van passagiers en hun bagage over zee, 2002

Naam van het schip	Identificatienummer of -letters	IMO-scheepsidentificatienummer	Haven van registratie	Naam en volledig adres van het hoofdkantoor van de vervoerder die het vervoer feitelijk verricht

Hierbij wordt verklaard dat er met betrekking tot bovenvermeld schip een verzekering of andere financiële zekerheid van kracht is die voldoet aan het bepaalde in artikel 4 bis van het Verdrag van Athene inzake het vervoer van passagiers en hun bagage over zee, 2002.

Aard van de zekerheid

Duur van de zekerheid

Naam en adres van de verzekeraar(s) en/of borg(en)

Naam

Adres

Dit certificaat is geldig tot

Afgegeven of gewaarmerkt door de regering van

(volledige naam van de staat)

OF

Onderstaande tekst moet worden gebruikt wanneer een staat die partij is een beroep doet op artikel 4 bis, lid 3:

Dit certificaat wordt afgegeven op gezag van de regering van

(volledige naam van de staat) door (naam van de instelling of organisatie)

Te op

(Plaats)

(Datum)

.....
(Handtekening en titel van de ambtenaar die het certificaat afgeeft of waarmerkt)

Toelichting:

1. Desgewenst mag bij de naam van de staat ook de bevoegde overheidsinstantie worden vermeld van het land waar het certificaat wordt afgegeven.
2. Indien het totaalbedrag van de zekerheid uit meer dan één bron afkomstig is, dienen de onderscheiden bedragen te worden opgegeven.
3. Indien de zekerheid in verscheidene vormen wordt gesteld, moeten deze worden opgesomd.
4. Onder „Duur van de zekerheid” moet worden aangegeven op welke datum deze zekerheid van kracht wordt.
5. Onder „Adres van de verzekeraar(s) en/of borg(en)” moet het hoofdkantoor van de verzekeraar(s) en/of de borg(en) worden vermeld. Waar nodig, adres van het kantoor waar de verzekering is gesloten of de zekerheid is gesteld, vermelden.

BIJLAGE II

Uittreksel uit het voorbehoud en de richtsnoeren van de IMO voor de uitvoering van het Verdrag van Athene die door de Juridische Commissie van de INTERNATIONALE MARITIEME ORGANISATIE zijn aangenomen op 19 oktober 2006**VOORBEHOUD EN RICHTSNOEREN VAN DE IMO VOOR DE UITVOERING VAN HET VERDRAG VAN ATHENE****Voorbehoud**

1. Het Verdrag van Athene moet worden bekrachtigd met het volgende voorbehoud of een verklaring in dezelfde zin:

„[1.1.] Voorbehoud met betrekking tot de bekrachtiging door de regering van ... van het Verdrag van Athene betreffende het vervoer van passagiers en hun bagage over zee van 2002 („het Verdrag“)

Beperking van de aansprakelijkheid van vervoerders, enz.

[1.2.] De regering van ... behoudt zich het recht voor en verbindt zich ertoe om, in voorkomend geval, de aansprakelijkheid uit hoofde van artikel 3, lid 1 of 2, van het Verdrag, wegens overlijden of persoonlijk letsel van een passagier ten gevolge van een van de risico's die zijn genoemd in punt 2.2 van de IMO-richtsnoeren voor de uitvoering van het Verdrag van Athene te beperken tot het laagste van de volgende bedragen:

— 250 000 rekeneenheden per passagier, per afzonderlijk geval,

of

— 340 miljoen rekeneenheden in totaal per schip, per afzonderlijk geval.

[1.3.] Tevens behoudt de regering van ... zich het recht voor en verbindt zij zich ertoe de punten 2.1.1. en 2.2.2. van de IMO-richtsnoeren voor de uitvoering van het Verdrag van Athene mutatis mutandis op dergelijke gevallen van aansprakelijkheid toe te passen.

[1.4.] De aansprakelijkheid van de feitelijke vervoerder uit hoofde van artikel 4 van het Verdrag, de aansprakelijkheid van de aangestelden en lasthebbers van de vervoerder of de feitelijke vervoerder uit hoofde van artikel 11 van het Verdrag en het plafond van de totale som van de bedragen die kunnen worden verkregen uit hoofde van artikel 12 van het Verdrag, worden op dezelfde wijze beperkt.

[1.5.] Het voorbehoud en de verbintenis, bedoeld in punt 1.2, zijn van toepassing ongeacht de grondslag van de aansprakelijkheid uit hoofde van artikel 3, lid 1 of 2, en niettegenstaande eventuele andersluidende bepalingen in artikel 4 of artikel 7 van het Verdrag; dit voorbehoud en deze verbintenis doen evenwel geen afbreuk aan de uitvoering van de artikelen 10 en 13.

Verplichte verzekering en beperking van de aansprakelijkheid van verzekeraars

[1.6.] De regering van ... behoudt zich het recht voor en verbindt zich ertoe om het vereiste uit hoofde van artikel 4 bis, lid 1, om een verzekering aan te houden of in een andere financiële zekerheid te voorzien ter dekking van het overlijden of persoonlijk letsel van een passagier ten gevolge van een van de risico's die zijn genoemd in punt 2.2 van de IMO-richtsnoeren voor de uitvoering van het Verdrag van Athene te beperken tot het laagste van de volgende bedragen:

— 250 000 rekeneenheden per passagier, per afzonderlijk geval,

of

— 340 miljoen rekeneenheden in totaal per schip, per afzonderlijk geval.

[1.7.] De regering van ... behoudt zich het recht voor en verbindt zich ertoe om de aansprakelijkheid van de verzekeraar of een andere persoon die de financiële zekerheid stelt uit hoofde van artikel 4 bis, lid 10, wegens het overlijden of persoonlijk letsel van een passagier ten gevolge van een van de risico's die zijn genoemd in punt 2.2 van de IMO-richtsnoeren voor de uitvoering van het Verdrag van Athene te beperken tot een maximum van het bedrag van de verzekering of andere financiële zekerheid die de vervoerder overeenkomstig punt 1.6 van dit voorbehoud moet nemen of stellen.

[1.8.] Tevens behoudt de regering van ... zich het recht voor en verbindt zij zich ertoe de IMO-richtsnoeren voor de uitvoering van het Verdrag van Athene, met inbegrip van de in de punten 2.1 en 2.2 van de richtsnoeren bedoelde bedingen, toe te passen in alle op grond van het Verdrag verplichte verzekeringen.

- [1.9.] De regering van ... behoudt zich het recht voor en verbindt zich ertoe de verstrekker van de verzekering of de andere financiële zekerheid uit hoofde van artikel 4 bis, lid 1, vrij te stellen van aansprakelijkheid in aangelegenheden waarvoor hij geen aansprakelijkheid op zich genomen heeft.

Certificering

- [1.10.] De regering van ... behoudt zich het recht voor en verbindt zich ertoe om op grond van artikel 4 bis, lid 2, van het Verdrag verzekeringscertificaten af te geven teneinde:

- de in de punten 1.2, 1.6, 1.7 en 1.9 bedoelde beperking van de aansprakelijkheid en de vereisten inzake verzekeringsdekking weer te geven, en
- andere beperkingen, vereisten en vrijstellingen op te nemen, die noodzakelijk zijn geworden door de omstandigheden op de verzekeringsmarkt op het tijdstip van afgifte van het certificaat.

- [1.11.] De regering van ... behoudt zich het recht voor en verbindt zich ertoe verzekeringscertificaten die op grond van een gelijkaardig voorbehoud zijn afgegeven door andere staten die partij zijn, te aanvaarden.

- [1.12.] Al deze beperkingen, vereisten en vrijstellingen zullen in het afgegeven certificaat duidelijk worden weergegeven of overeenkomstig artikel 4 bis, lid 2, van het Verdrag worden gecertificeerd.

Verband tussen dit voorbehoud en de IMO-richtsnoeren voor de uitvoering van het Verdrag van Athene

- [1.13.] Teneinde voor uniformiteit te zorgen, zullen de rechten uit hoofde van dit voorbehoud worden uitgeoefend met inachtneming van de IMO-richtsnoeren voor de uitvoering van het Verdrag van Athene of van wijzigingen ervan. Indien een voorstel tot wijziging van de IMO-richtsnoeren voor de uitvoering van het Verdrag van Athene, met inbegrip van de maxima, is goedgekeurd door de Juridische Commissie van de Internationale Maritieme Organisatie, zijn deze wijzigingen van toepassing met ingang van de door de Commissie bepaalde datum. Hiermee wordt niet geraakt aan de regels van het internationaal recht aangaande het recht van een staat om zijn voorbehoud in te trekken of te wijzigen."

Richtsnoeren

2. In de huidige staat van de verzekeringsmarkt dienen de staten die partij bij het Verdrag zijn, verzekeringscertificaten af te geven op basis van de verbintenis van een verzekeraar die oorlogsmolestrisico's dekt en die van een andere verzekeraar die andere dan oorlogsmolestrisico's dekt. Iedere verzekeraar is enkel voor zijn deel aansprakelijk. De volgende regels dienen daarbij te gelden (de clausules waarnaar wordt verwezen staan in Aanhangsel A):

- 2.1. De volgende clausules kunnen van toepassing zijn op zowel oorlogsmolestverzekeringen als op andere dan oorlogsmolestverzekeringen:

2.1.1. ILU-clausule (standaardclausule van het Institute of London underwriters) met betrekking tot de uitsluiting van radioactieve besmetting en van chemische, biologische, biochemische en elektromagnetische wapens (standaardclausule nr. 370);

2.1.2. ILU-clausule inzake de uitsluiting van cyberaanvallen (standaardclausule nr. 380);

2.1.3. De vrijstellingen en grenzen van een verstrekker van een verplichte financiële zekerheid uit hoofde van dit verdrag, als gewijzigd bij deze richtsnoeren, met name de grens van 250 000 rekeneenheden per passagier per afzonderlijk geval;

2.1.4. Het voorbehoud dat de verzekering alleen risico's dekt die onder dit verdrag, als gewijzigd bij deze richtsnoeren, vallen, en

2.1.5. De bepaling dat uit hoofde van dit verdrag betaalde bedragen moeten worden aangewend om de resterende aansprakelijkheid van de vervoerder en/of zijn verzekeraar uit hoofde van artikel 4 bis van het verdrag te verminderen, ook als deze bedragen niet zijn betaald of gevorderd door de respectieve verzekeraars van oorlogsmolestrisico's en andere dan oorlogsmolestrisico's.

2.2. De oorlogsmolestverzekering dekt eventuele aansprakelijkheid voor het verlies ten gevolge van het overlijden of het persoonlijke letsel van een passagier ten gevolge van:

- oorlog, burgeroorlog, revolutie, rebellie, oproer of burgerlijke onlusten die daaruit voortkomen, dan wel iedere vijandige handeling door of tegen een oorlogvoerende partij;
- neming, inbeslagneming, aanhouding, ophouding of vasthouding, en de gevolgen daarvan of van enige poging daartoe;
- achtergebleven mijnen, torpedo's, bommen of andere achtergebleven oorlogswapens;
- handelingen van terroristen of personen die kwaadwillig of met politieke bedoelingen optreden en maatregelen om die risico's te voorkomen of zich ertegen te verweren;
- confiscatie en onteigening.

en kan worden onderworpen aan de volgende vrijstellingen, beperkingen en vereisten:

2.2.1. Clausule inzake automatische beëindiging molestdekking en clausule van uitsluiting van oorlogsrisko's

2.2.2. Indien het totaalbedrag van de vorderingen van de individuele passagiers het bedrag van 340 miljoen rekeneenheden per schip per afzonderlijk geval overschrijdt, mag de vervoerder een beperking van zijn aansprakelijkheid tot 340 miljoen rekeneenheden inroepen, steeds met dien verstande dat:

- dit bedrag over de eisers wordt verdeeld naar verhouding van hun vastgestelde vorderingen;
- de verdeling van dit bedrag over op het ogenblik van de uitbetaling bekende eisers mag geschieden in een of meer delen, en
- de verdeling van dit bedrag mag geschieden door de verzekeraar of door de rechtbank of een andere bevoegde autoriteit waarbij de zaak door de verzekeraar ahangig is gemaakt in iedere staat die partij bij het verdrag is waarin een rechtszaak is ingesteld met betrekking tot vorderingen die geacht worden onder de verzekering te vallen.

2.2.3. clausule betreffende een opzeggingstermijn van 30 dagen in andere gevallen dan onder 2.2.1

2.3. Andere dan oorlogsmolestverzekeringen dienen alle andere verplicht te verzekeren risico's te dekken dan die in 2.2, ongeacht of zij in aanmerking komen voor de in 2.1 en 2.2 bedoelde vrijstellingen, beperkingen en vereisten.

3. In Aanhangsel B staat een voorbeeld van twee verzekeringsverbintenissen (blauwe kaarten) en een verzekeringscertificaat waarin deze richtsnoeren zijn toegepast.

—

AANHANGSEL A

Clausules bedoeld in de richtsnoeren 2.1.1, 2.1.2 en 2.2.1**ILU-clausule met Betrekking tot de Uitsluiting van Radioactieve Besmetting en van Chemische, Biologische, Biochemische en Elektromagnetische wapens (Cl. 370, 10/11/2003)**

Deze bepaling is de voornaamste en doet eventuele hiermee onverenigbare bepalingen in deze verzekeringspolis teniet.

1. Deze verzekeringspolis dekt in geen geval schade, aansprakelijkheid of kosten die rechtstreeks of onrechtstreeks veroorzaakt zijn door, te wijten zijn aan of voortkomen uit
 - 1.1. ioniserende stralen die zijn veroorzaakt door radioactiviteit of radioactieve besmetting door splijtstof of radioactief afval of door de verbranding van splijtstof;
 - 1.2. de radioactieve, toxische, explosieve of andere gevaarlijke of besmettende eigenschappen van een kerninstallatie, -reactor of een ander nucleair geheel of een nucleaire component daarvan;
 - 1.3. een wapen of inrichting die gebruik maakt van atoom- of kernsplijting en/of -fusie of een andere soortgelijke reactie of radioactieve kracht of materiaal;
 - 1.4. de radioactieve, toxische, explosieve of andere gevaarlijke of besmettende eigenschappen van radioactief materiaal. De uitsluiting in dit clausuleonderdeel betreft geen andere radioactieve isotopen dan splijtstof, indien deze isotopen bereid, vervoerd, opgeslagen of gebruikt worden voor commerciële, landbouw-, medische, wetenschappelijke of soortgelijke vreedzame doeleinden;
 - 1.5. chemische, biologische, biochemische of elektromagnetische wapens.

ILU-clausule inzake de Uitsluiting van Cyberaanvallen (Cl. 380, 10/11/03)

1. Onder het uitsluitende voorbehoud van clausule 10.2, dekt deze verzekeringspolis in geen geval schade, aansprakelijkheid of kosten die rechtstreeks of onrechtstreeks veroorzaakt zijn door, te wijten zijn aan of voortkomen uit het gebruik of de bediening met het oog op het toebrengen van schade, van een computer, computersysteem, computer-softwareprogramma, kwaadwillige code, computervirus of computerproces of een ander elektronisch systeem.
2. Indien de onderhavige clausule wordt onderschreven in polissen die de risico's dekken ten gevolge van oorlog, burgeroorlog, revolutie, rebellie, oproer of burgerlijke onlusten die daaruit voortkomen, of van een vijandige handeling door of tegen een oorlogvoerende partij, of van handelingen van terroristen of personen die met politieke bedoelingen optreden, geldt clausule 10.1 niet om verlies uit te sluiten (dat anders zou zijn gedekt) ten gevolge van het gebruik van een computer, computersysteem, computersoftwareprogramma, of een ander elektronisch systeem in het lancerings- en/of geleidingssysteem en/of afvuurmechanisme van een wapen of raket.

Automatische Beëindiging Molestdekking en Uitsluiting van Oorlogsrisico's**1.1. Automatische beëindiging van de dekking**

Ongeacht het feit of er een opzegging heeft plaatsgevonden, wordt de hieronder bedoelde dekking **AUTOMATISCH BEËINDIGD**

- 1.1.1. bij het uitbreken van een oorlog (ongeacht of er al dan niet een oorlogsverklaring is) tussen een van de volgende staten: het Verenigd Koninkrijk, de Verenigde Staten van Amerika, Frankrijk, de Russische Federatie, de Volksrepubliek China;
- 1.1.2. met betrekking tot ieder vaartuig waarvoor in deze polis een dekking is gegarandeerd, ingeval dat vaartuig wordt gevorderd voor bezit of gebruik.

1.2. Oorlog tussen de vijf grootmachten

Van deze verzekeringspolis zijn uitgesloten

- 1.2.1. schade, aansprakelijkheid of kosten die voortkomen uit het uitbreken van een oorlog (ongeacht of er al dan niet een oorlogsverklaring is) tussen een van de volgende staten: het Verenigd Koninkrijk, de Verenigde Staten van Amerika, Frankrijk, de Russische Federatie, de Volksrepubliek China;
 - 1.2.2. vordering voor bezit of gebruik.
-

AANHANGSEL B

I. Voorbeelden van verzekeringsverbintenissen (blauwe kaarten) als bedoeld in richtsnoer 3

Door de oorlogsmolestverzekeraar afgegeven blauwe kaart

Certificaat dat geldt als bewijs van verzekering overeenkomstig artikel 4 bis van het Verdrag van Athene betreffende het vervoer van passagiers en hun bagage over zee van 2002.

Naam van het schip:

IMO-scheepsidentificatienummer:

Haven van registratie:

Naam en adres van de eigenaar:

Hierbij wordt verklaard dat voor het bovengenoemde schip, zolang het toebehoort aan de bovengenoemde eigenaar, een verzekeringspolis geldig is die beantwoordt aan het vereiste van artikel 4 bis van het Verdrag van Athene betreffende het vervoer van passagiers en hun bagage over zee van 2002, onder voorbehoud van alle uitzonderingen en beperkingen die uit hoofde van dat verdrag zijn toegestaan voor verplichte oorlogsmolestverzekeringen en van de uitvoeringsvoorschriften die door de Juridische Commissie van de Internationale Maritieme Organisatie in oktober 2006 zijn aangenomen, met name de volgende clausules: [Op deze plaats kan de tekst van het verdrag en de richtsnoeren met aanhangsels voor zover gewenst worden ingevoegd]

Verzekeringgeldigheid van: 20 februari 2007

tot: 20 februari 2008

Het voorgaande geldt met dien verstande dat de verzekeraar dit certificaat steeds kan opzeggen middels een opzeggingstermijn van 30 dagen waarvan hij schriftelijk kennis geeft aan de bovengenoemde Autoriteit, waarna de aansprakelijkheid van de hieronder genoemde verzekeraar verstrijkt op de datum van het verstrijken van de genoemde opzeggingstermijn, maar alleen ten aanzien van incidenten die zich na die datum voordoen.

Datum:

Dit certificaat is afgegeven door:

War Risks, Inc

[Adres]

.....

Handtekening van de verzekeraar

Uitsluitend als lasthebber van War Risks, Inc.

Door de verzekeraar tegen andere risico's dan oorlogsmolest afgegeven blauwe kaart

Certificaat dat geldt als bewijs van verzekering overeenkomstig artikel 4 bis van het Verdrag van Athene betreffende het vervoer van passagiers en hun bagage over zee van 2002.

Naam van het schip:

IMO-scheepsidentificatienummer:

Haven van registratie:

Naam en adres van de eigenaar:

Hierbij wordt verklaard dat voor het bovengenoemde schip, zolang het toebehoort aan de bovengenoemde eigenaar, een verzekeringspolis geldig is die beantwoordt aan het vereiste van artikel 4 bis van het Verdrag van Athene betreffende het vervoer van passagiers en hun bagage over zee van 2002, onder voorbehoud van alle uitzonderingen en beperkingen die uit hoofde van dat verdrag zijn toegestaan voor andere dan oorlogsmolestverzekeringen en van de uitvoeringsvoorschriften die door de Juridische Commissie van de Internationale Maritieme Organisatie in oktober 2006 zijn aangenomen, met name de volgende clausules: [Op deze plaats kan de tekst van het verdrag en de richtsnoeren met aanhangsels voor zover gewenst worden ingevoegd]

Verzekeringsgeldigheid van: 20 februari 2007

tot: 20 februari 2008

Het voorgaande geldt met dien verstande dat de verzekeraar dit certificaat steeds kan opzeggen middels een opzeggings-termijn van drie maanden waarvan hij schriftelijk kennis geeft aan de bovengenoemde Autoriteit, waarna de aansprakelijkheid van de hieronder genoemde verzekeraar verstrijkt op de datum van het verstrijken van de genoemde opzeggings-termijn, maar alleen ten aanzien van incidenten die zich na die datum voordoen.

Datum:

Dit certificaat is afgegeven door:

PANDI P&I

[Adres]

.....

Uitsluitend als lasthebber van PANDI

P&I

Handtekening van de verzekeraar

II. Model van een in richtsnoer 3 bedoeld verzekeringscertificaat

CERTIFICAAT VAN VERZEKERING OF ANDERE FINANCIËLE ZEKERHEID MET BETREKKING TOT DE AANSPRAKELIJKHEID BIJ OVERLIJDEN OF PERSOONLIJK LETSEL VAN EEN PASSAGIER

Afgegeven overeenkomstig artikel 4 bis van het Verdrag van Athene betreffende het vervoer van passagiers en hun bagage over zee van 2002.

Naam van het schip	Identificatienummer of -letters	IMO-scheepsidentificatienummer	Haven van registratie	Naam en volledig adres van het hoofdkantoor van de vervoerder die het vervoer feitelijk verricht

Hierbij wordt verklaard dat er met betrekking tot bovenvermeld schip een verzekering of andere financiële zekerheid in stand wordt gehouden die voldoet aan het bepaalde in artikel 4 bis van het Verdrag van Athene inzake het vervoer van passagiers en hun bagage over zee van 2002.

Aard van de zekerheid

Duur van de zekerheid

Naam en adres van de verzekeraar(s) en/of borg(en)

De dekking van de verzekering waarvoor dit certificaat is afgegeven is opgesplitst in een deel oorlogsmolestverzekering en een deel andere verzekering dan tegen oorlogsmolest, overeenkomstig de uitvoeringsrichtsnoeren die door de Juridische Commissie van de Internationale Maritieme Organisatie in oktober 2006 zijn aangenomen. Voor ieder van deze delen van de verzekeringsdekking zijn alle uitzonderingen en beperkingen die uit hoofde van dat verdrag en de uitvoeringsrichtsnoeren zijn toegestaan, geldig. De verzekeraars zijn niet hoofdelijk aansprakelijk. De verzekeraars zijn:

Voor oorlogsmolestrisico's: War Risks, Inc., [adres]

Voor andere dan oorlogsmolestrisico's: Pandi P&I, [adres]

Dit certificaat is geldig tot

Afgegeven of gewaarmerkt door de regering van

(volledige naam van de staat)

OF

Onderstaande tekst moet worden gebruikt wanneer een staat die partij is een beroep doet op artikel 4 bis, lid 3:

Dit certificaat wordt afgegeven op gezag van de regering van (volledige naam van de staat) door (naam van de instelling of organisatie)

Te op
(Plaats) (Datum)

.....
(Handtekening en titel van de ambtenaar die het certificaat afgeeft of waarmerkt)

Toelichting:

1. Desgewenst mag bij de naam van de staat ook de bevoegde overheidsinstantie worden vermeld van het land waar het certificaat wordt afgegeven.
 2. Indien het totaalbedrag van de zekerheid uit meer dan één bron afkomstig is, dienen de onderscheiden bedragen te worden opgegeven.
 3. Indien de zekerheid in verscheidene vormen wordt gesteld, moeten deze worden opgesomd.
 4. Onder „Duur van de zekerheid” moet worden aangegeven op welke datum deze zekerheid van kracht wordt.
 5. Onder „Naam en adres van de verzekeraar(s) en/of borg(en)” moet het hoofdkantoor van de verzekeraar(s) en/of de borg(en) worden vermeld. Waar nodig, adres van het kantoor waar de verzekering is gesloten of de zekerheid is gesteld, vermelden.
-