

TRACTATENBLAD

VAN HET

KONINKRIJK DER NEDERLANDEN

JAARGANG 2011 Nr. 110

A. TITEL

*Protocol van 2002 bij het Verdrag van Athene inzake het vervoer van passagiers en hun bagage over zee, 1974;
(met Bijlage)
Londen, 1 november 2002*

B. TEKST¹⁾

Protocol of 2002 to the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974

The States Parties to this Protocol,

Considering that it is desirable to revise the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, done at Athens on 13 December 1974, to provide for enhanced compensation, to introduce strict liability, to establish a simplified procedure for updating the limitation amounts, and to ensure compulsory insurance for the benefit of passengers,

Recalling that the 1976 Protocol to the Convention introduces the Special Drawing Right as the Unit of Account in place of the gold franc,

Having noted that the 1990 Protocol to the Convention, which provides for enhanced compensation and a simplified procedure for updating the limitation amounts, has not entered into force,

Have agreed as follows:

¹⁾ De Arabische, de Chinese, de Franse, de Russische en de Spaanse tekst zijn niet opgenomen.

Article 1

For the purposes of this Protocol:

1. "Convention" means the text of the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974.
2. "Organization" means the International Maritime Organization.
3. "Secretary-General" means the Secretary-General of the Organization.

Article 2

Article 1, paragraph 1 of the Convention is replaced by the following text:

1. a) "carrier" means a person by or on behalf of whom a contract of carriage has been concluded, whether the carriage is actually performed by that person or by a performing carrier;
- b) "performing carrier" means a person other than the carrier, being the owner, charterer or operator of a ship, who actually performs the whole or a part of the carriage; and
- c) "carrier who actually performs the whole or a part of the carriage" means the performing carrier, or, in so far as the carrier actually performs the carriage, the carrier.

Article 3

1. Article 1, paragraph 10 of the Convention is replaced by the following:

10. "Organization" means the International Maritime Organization.

2. The following text is added as Article 1, paragraph 11, of the Convention:

11. "Secretary-General" means the Secretary-General of the Organization.

Article 4

Article 3 of the Convention is replaced by the following text:

Article 3

Liability of the carrier

1. For the loss suffered as a result of the death of or personal injury to a passenger caused by a shipping incident, the carrier shall be liable to the extent that such loss in respect of that passenger on each distinct occasion does not exceed 250,000 units of account, unless the carrier proves that the incident:

a) resulted from an act of war, hostilities, civil war, insurrection or a natural phenomenon of an exceptional, inevitable and irresistible character; or

b) was wholly caused by an act or omission done with the intent to cause the incident by a third party.

If and to the extent that the loss exceeds the above limit, the carrier shall be further liable unless the carrier proves that the incident which caused the loss occurred without the fault or neglect of the carrier.

2. For the loss suffered as a result of the death of or personal injury to a passenger not caused by a shipping incident, the carrier shall be liable if the incident which caused the loss was due to the fault or neglect of the carrier. The burden of proving fault or neglect shall lie with the claimant.

3. For the loss suffered as a result of the loss of or damage to cabin luggage, the carrier shall be liable if the incident which caused the loss was due to the fault or neglect of the carrier. The fault or neglect of the carrier shall be presumed for loss caused by a shipping incident.

4. For the loss suffered as a result of the loss of or damage to luggage other than cabin luggage, the carrier shall be liable unless the carrier proves that the incident which caused the loss occurred without the fault or neglect of the carrier.

5. For the purposes of this Article:

a) "shipping incident" means shipwreck, capsizing, collision or stranding of the ship, explosion or fire in the ship, or defect in the ship;

b) "fault or neglect of the carrier" includes the fault or neglect of the servants of the carrier, acting within the scope of their employment;

c) "defect in the ship" means any malfunction, failure or non-compliance with applicable safety regulations in respect of any part of the ship or its equipment when used for the escape, evacuation, embarkation and disembarkation of passengers; or when used for the propulsion, steering, safe navigation, mooring, anchoring, arriving at or leaving berth or anchorage, or damage control after flooding; or when used for the launching of life saving appliances; and

d) "loss" shall not include punitive or exemplary damages.

6. The liability of the carrier under this Article only relates to loss arising from incidents that occurred in the course of the carriage. The burden of proving that the incident which caused the loss occurred in the course of the carriage, and the extent of the loss, shall lie with the claimant.

7. Nothing in this Convention shall prejudice any right of recourse of the carrier against any third party, or the defence of contributory negligence under Article 6 of this Convention.

Nothing in this Article shall prejudice any right of limitation under Articles 7 or 8 of this Convention.

8. Presumptions of fault or neglect of a party or the allocation of the burden of proof to a party shall not prevent evidence in favour of that party from being considered.

Article 5

The following text is added as Article 4bis of the Convention:

Article 4bis

Compulsory insurance

1. When passengers are carried on board a ship registered in a State Party that is licensed to carry more than twelve passengers, and this Convention applies, any carrier who actually performs the whole or a part of the carriage shall maintain insurance or other financial security, such as the guarantee of a bank or similar financial institution, to cover liability under this Convention in respect of the death of and personal injury to passengers. The limit of the compulsory insurance or other financial security shall not be less than 250,000 units of account per passenger on each distinct occasion.

2. A certificate attesting that insurance or other financial security is in force in accordance with the provisions of this Convention shall be issued to each ship after the appropriate authority of a State Party has determined that the requirements of paragraph 1 have been complied with. With respect to a ship registered in a State Party, such certificate shall be issued or certified by the appropriate authority of the State of the ship's registry; with respect to a ship not registered in a State Party it may be issued or certified by the appropriate authority of any State Party. This certificate shall be in the form of the model set out in the annex to this Convention and shall contain the following particulars:

- a) name of ship, distinctive number or letters and port of registry;
- b) name and principal place of business of the carrier who actually performs the whole or a part of the carriage;
- c) IMO ship identification number;
- d) type and duration of security;
- e) name and principal place of business of insurer or other person providing financial security and, where appropriate, place of business where the insurance or other financial security is established; and

f) period of validity of the certificate, which shall not be longer than the period of validity of the insurance or other financial security.

3. a) A State Party may authorize an institution or an Organization recognised by it to issue the certificate. Such institution or organization shall inform that State of the issue of each certificate. In all cases, the State Party shall fully guarantee the completeness and accuracy of the certificate so issued, and shall undertake to ensure the necessary arrangements to satisfy this obligation.

b) A State Party shall notify the Secretary-General of:

- (i) the specific responsibilities and conditions of the authority delegated to an institution or organization recognised by it;
- (ii) the withdrawal of such authority; and
- (iii) the date from which such authority or withdrawal of such authority takes effect.

An authority delegated shall not take effect prior to three months from the date from which notification to that effect was given to the Secretary-General.

c) The institution or organization authorized to issue certificates in accordance with this paragraph shall, as a minimum, be authorized to withdraw these certificates if the conditions under which they have been issued are not complied with. In all cases the institution or organization shall report such withdrawal to the State on whose behalf the certificate was issued.

4. The certificate shall be in the official language or languages of the issuing State. If the language used is not English, French or Spanish, the text shall include a translation into one of these languages, and, where the State so decides, the official language of the State may be omitted.

5. The certificate shall be carried on board the ship, and a copy shall be deposited with the authorities who keep the record of the ship's registry or, if the ship is not registered in a State Party, with the authority of the State issuing or certifying the certificate.

6. An insurance or other financial security shall not satisfy the requirements of this Article if it can cease, for reasons other than the expiry of the period of validity of the insurance or security specified in the certificate, before three months have elapsed from the date on which notice of its termination is given to the authorities referred to in paragraph 5, unless the certificate has been surrendered to these authorities or a new certificate has been issued within the said period. The foregoing provisions shall similarly apply to any modification which results in the insurance or other financial security no longer satisfying the requirements of this Article.

7. The State of the ship's registry shall, subject to the provisions of this Article, determine the conditions of issue and validity of the certificate.

8. Nothing in this Convention shall be construed as preventing a State Party from relying on information obtained from other States or the Organization or other international organizations relating to the financial standing of providers of insurance or other financial security for the purposes of this Convention. In such cases, the State Party relying on such information is not relieved of its responsibility as a State issuing the certificate.

9. Certificates issued or certified under the authority of a State Party shall be accepted by other States Parties for the purposes of this Convention and shall be regarded by other States Parties as having the same force as certificates issued or certified by them, even if issued or certified in respect of a ship not registered in a State Party. A State Party may at any time request consultation with the issuing or certifying State should it believe that the insurer or guarantor named in the insurance certificate is not financially capable of meeting the obligations imposed by this Convention.

10. Any claim for compensation covered by insurance or other financial security pursuant to this Article may be brought directly against the insurer or other person providing financial security. In such case, the amount set out in paragraph 1 applies as the limit of liability of the insurer or other person providing financial security, even if the carrier or the performing carrier is not entitled to limitation of liability. The defendant may further invoke the defences (other than the bankruptcy or winding up) which the carrier referred to in paragraph 1 would have been entitled to invoke in accordance with this Convention.

Furthermore, the defendant may invoke the defence that the damage resulted from the wilful misconduct of the assured, but the defendant shall not invoke any other defence which the defendant might have been entitled to invoke in proceedings brought by the assured against the defendant. The defendant shall in any event have the right to require the carrier and the performing carrier to be joined in the proceedings.

11. Any sums provided by insurance or by other financial security maintained in accordance with paragraph 1 shall be available exclusively for the satisfaction of claims under this Convention, and any payments made of such sums shall discharge any liability arising under this Convention to the extent of the amounts paid.

12. A State Party shall not permit a ship under its flag to which this Article applies to operate at any time unless a certificate has been issued under paragraphs 2 or 15.

13. Subject to the provisions of this Article, each State Party shall ensure, under its national law, that insurance or other financial security, to the extent specified in paragraph 1, is in force in respect of any ship that is licensed to carry more than twelve passengers, wherever registered, entering or leaving a port in its territory in so far as this Convention applies.

14. Notwithstanding the provisions of paragraph 5, a State Party may notify the Secretary-General that, for the purposes of paragraph 13, ships are not required to carry on board or to produce the certificate required by paragraph 2 when entering or leaving ports in its territory, provided that the State Party which issues the certificate has notified the Secretary-General that it maintains records in an electronic format, accessible to all States Parties, attesting the existence of the certificate and enabling States Parties to discharge their obligations under paragraph 13.

15. If insurance or other financial security is not maintained in respect of a ship owned by a State Party, the provisions of this Article relating thereto shall not be applicable to such ship, but the ship shall carry a certificate issued by the appropriate authorities of the State of the ship's registry, stating that the ship is owned by that State and that the liability is covered within the amount prescribed in accordance with paragraph 1. Such a certificate shall follow as closely as possible the model prescribed by paragraph 2.

Article 6

Article 7 of the Convention is replaced by the following text:

Article 7

Limit of liability for death and personal injury

1. The liability of the carrier for the death of or personal injury to a passenger under Article 3 shall in no case exceed 400,000 units of account per passenger on each distinct occasion. Where, in accordance with the law of the court seized of the case, damages are awarded in the form of periodical income payments, the equivalent capital value of those payments shall not exceed the said limit.

2. A State Party may regulate by specific provisions of national law the limit of liability prescribed in paragraph 1, provided that the national limit of liability, if any, is not lower than that prescribed in paragraph 1. A State Party, which makes use of the option provided for in this paragraph, shall inform the Secretary-General of the limit of liability adopted or of the fact that there is none.

Article 7

Article 8 of the Convention is replaced by the following text:

Article 8

Limit of liability for loss of or damage to luggage and vehicles

1. The liability of the carrier for the loss of or damage to cabin luggage shall in no case exceed 2,250 units of account per passenger, per carriage.
2. The liability of the carrier for the loss of or damage to vehicles including all luggage carried in or on the vehicle shall in no case exceed 12,700 units of account per vehicle, per carriage.
3. The liability of the carrier for the loss of or damage to luggage other than that mentioned in paragraphs 1 and 2 shall in no case exceed 3,375 units of account per passenger, per carriage.
4. The carrier and the passenger may agree that the liability of the carrier shall be subject to a deductible not exceeding 330 units of account in the case of damage to a vehicle and not exceeding 149 units of account per passenger in the case of loss of or damage to other luggage, such sum to be deducted from the loss or damage.

Article 8

Article 9 of the Convention is replaced by the following text:

Article 9

Unit of Account and conversion

1. The Unit of Account mentioned in this Convention is the Special Drawing Right as defined by the International Monetary Fund. The amounts mentioned in Article 3, paragraph 1, Article 4*bis*, paragraph 1, Article 7, paragraph 1, and Article 8 shall be converted into the national currency of the State of the court seized of the case on the basis of the value of that currency by reference to the Special Drawing Right on the date of the judgment or the date agreed upon by the parties. The value of the national currency, in terms of the Special Drawing Right, of a State Party which is a member of the International Monetary Fund, shall be calculated in accordance with the method of valuation applied by the International Monetary Fund in effect on the date in question for its operations and transactions. The value of the national currency, in terms

of the Special Drawing Right, of a State Party which is not a member of the International Monetary Fund, shall be calculated in a manner determined by that State Party.

2. Nevertheless, a State which is not a member of the International Monetary Fund and whose law does not permit the application of the provisions of paragraph 1 may, at the time of ratification, acceptance, approval of or accession to this Convention or at any time thereafter, declare that the Unit of Account referred to in paragraph 1 shall be equal to 15 gold francs. The gold franc referred to in this paragraph corresponds to sixty-five and a half milligrams of gold of millesimal fineness nine hundred. The conversion of the gold franc into the national currency shall be made according to the law of the State concerned.

3. The calculation mentioned in the last sentence of paragraph 1, and the conversion mentioned in paragraph 2 shall be made in such a manner as to express in the national currency of the States Parties, as far as possible, the same real value for the amounts in Article 3, paragraph 1, Article 4*bis*, paragraph 1, Article 7, paragraph 1, and Article 8 as would result from the application of the first three sentences of paragraph 1. States shall communicate to the Secretary-General the manner of calculation pursuant to paragraph 1, or the result of the conversion in paragraph 2, as the case may be, when depositing an instrument of ratification, acceptance, approval of or accession to this Convention and whenever there is a change in either.

Article 9

Article 16, paragraph 3, of the Convention is replaced by the following text:

3. The law of the Court seized of the case shall govern the grounds for suspension and interruption of limitation periods, but in no case shall an action under this Convention be brought after the expiration of any one of the following periods of time:

a) A period of five years beginning with the date of disembarkation of the passenger or from the date when disembarkation should have taken place, whichever is later; or, if earlier

b) a period of three years beginning with the date when the claimant knew or ought reasonably to have known of the injury, loss or damage caused by the incident.

Article 10

Article 17 of the Convention is replaced by the following text:

Article 17

Competent jurisdiction

1. An action arising under Articles 3 and 4 of this Convention shall, at the option of the claimant, be brought before one of the courts listed below, provided that the court is located in a State Party to this Convention, and subject to the domestic law of each State Party governing proper venue within those States with multiple possible forums:

a) the court of the State of permanent residence or principal place of business of the defendant, or

b) the court of the State of departure or that of the destination according to the contract of carriage, or

c) the court of the State of the domicile or permanent residence of the claimant, if the defendant has a place of business and is subject to jurisdiction in that State, or

d) the court of the State where the contract of carriage was made, if the defendant has a place of business and is subject to jurisdiction in that State.

2. Actions under Article 4*bis* of this Convention shall, at the option of the claimant, be brought before one of the courts where action could be brought against the carrier or performing carrier according to paragraph 1.

3. After the occurrence of the incident which has caused the damage, the parties may agree that the claim for damages shall be submitted to any jurisdiction or to arbitration.

Article 11

The following text is added as Article 17*bis* of the Convention:

Article 17*bis**Recognition and enforcement*

1. Any judgment given by a court with jurisdiction in accordance with Article 17 which is enforceable in the State of origin where it is no longer subject to ordinary forms of review, shall be recognised in any State Party, except

a) where the judgment was obtained by fraud; or

b) where the defendant was not given reasonable notice and a fair opportunity to present the case.

2. A judgment recognised under paragraph 1 shall be enforceable in each State Party as soon as the formalities required in that State have been complied with. The formalities shall not permit the merits of the case to be re-opened.

3. A State Party to this Protocol may apply other rules for the recognition and enforcement of judgments, provided that their effect is to ensure that judgments are recognised and enforced at least to the same extent as under paragraphs 1 and 2.

Article 12

Article 18 of the Convention is replaced by the following text:

Article 18

Invalidity of contractual provisions

Any contractual provision concluded before the occurrence of the incident which has caused the death of or personal injury to a passenger or the loss of or damage to the passenger's luggage, purporting to relieve any person liable under this Convention of liability towards the passenger or to prescribe a lower limit of liability than that fixed in this Convention except as provided in Article 8, paragraph 4, and any such provision purporting to shift the burden of proof which rests on the carrier or performing carrier, or having the effect of restricting the options specified in Article 17, paragraphs 1 or 2, shall be null and void, but the nullity of that provision shall not render void the contract of carriage which shall remain subject to the provisions of this Convention.

Article 13

Article 20 of the Convention is replaced by the following text:

Article 20

Nuclear damage

No liability shall arise under this Convention for damage caused by a nuclear incident:

a) if the operator of a nuclear installation is liable for such damage under either the Paris Convention of 29 July 1960 on Third Party Liability in the Field of Nuclear Energy as amended by its Additional Protocol of 28 January 1964, or the Vienna Convention of 21 May 1963 on Civil Liability for Nuclear Damage, or any amendment or Protocol thereto which is in force; or

b) if the operator of a nuclear installation is liable for such damage by virtue of a national law governing the liability for such damage, provided that such law is in all respects as favourable to persons who may suffer damage as either the Paris or the Vienna Conventions or any amendment or Protocol thereto which is in force.

Article 14

Model certificate

1. The model certificate set out in the annex to this Protocol shall be incorporated as an annex to the Convention.

2. The following text is added as Article 1bis of the Convention:

“Article 1bis

Annex

The annex to this Convention shall constitute an integral part of the Convention.”

Article 15

Interpretation and application

1. The Convention and this Protocol shall, as between the Parties to this Protocol, be read and interpreted together as one single instrument.

2. The Convention as revised by this Protocol shall apply only to claims arising out of occurrences which take place after the entry into force for each State of this Protocol.

3. Articles 1 to 22 of the Convention, as revised by this Protocol, together with Articles 17 to 25 of this Protocol and the annex thereto, shall constitute and be called the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 2002.

Article 16

The following text is added as Article 22bis of the Convention.

Article 22bis

Final clauses of the Convention

The final clauses of this Convention shall be Articles 17 to 25 of the Protocol of 2002 to the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974.

References in this Convention to States Parties shall be taken to mean references to States Parties to that Protocol.

FINAL CLAUSES

Article 17

Signature, ratification, acceptance, approval and accession

1. This Protocol shall be open for signature at the Headquarters of the Organization from 1 May 2003 until 30 April 2004 and shall thereafter remain open for accession.

2. States may express their consent to be bound by this Protocol by:
a) signature without reservation as to ratification, acceptance or approval; or

b) signature subject to ratification, acceptance or approval followed by ratification, acceptance or approval; or

c) accession.

3. Ratification, acceptance, approval or accession shall be effected by the deposit of an instrument to that effect with the Secretary-General.

4. Any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited after the entry into force of an amendment to this Protocol with respect to all existing States Parties, or after the completion of all measures required for the entry into force of the amendment with respect to those States Parties shall be deemed to apply to this Protocol as modified by the amendment.

5. A State shall not express its consent to be bound by this Protocol unless, if Party thereto, it denounces:

a) the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, done at Athens on 13 December 1974;

b) the Protocol to the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, done at London on 19 November 1976; and

c) the Protocol of 1990 to amend the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, done at London on 29 March 1990,

with effect from the time that this Protocol will enter into force for that State in accordance with Article 20.

Article 18

States with more than one system of law

1. If a State has two or more territorial units in which different systems of law are applicable in relation to matters dealt with in this Protocol, it may at the time of signature, ratification, acceptance, approval or accession declare that this Protocol shall extend to all its territorial units or only to one or more of them, and may modify this declaration by submitting another declaration at any time.

2. Any such declaration shall be notified to the Secretary-General and shall state expressly the territorial units to which this Protocol applies.

3. In relation to a State Party which has made such a declaration:

a) references to the State of a ship's registry and, in relation to a compulsory insurance certificate, to the issuing or certifying State, shall be construed as referring to the territorial unit respectively in which the ship is registered and which issues or certifies the certificate;

b) references to the requirements of national law, national limit of liability and national currency shall be construed respectively as references to the requirements of the law, the limit of liability and the currency of the relevant territorial unit; and

c) references to courts, and to judgments which must be recognised in States Parties, shall be construed as references respectively to courts of, and to judgments which must be recognised in, the relevant territorial unit.

Article 19

Regional Economic Integration Organizations

1. A Regional Economic Integration Organization, which is constituted by sovereign States that have transferred competence over certain matters governed by this Protocol to that Organization, may sign, ratify, accept, approve or accede to this Protocol. A Regional Economic Integration Organization which is a Party to this Protocol shall have the rights and obligations of a State Party, to the extent that the Regional Economic Integration Organization has competence over matters governed by this Protocol.

2. Where a Regional Economic Integration Organization exercises its right of vote in matters over which it has competence, it shall have a number of votes equal to the number of its Member States which are

Parties to this Protocol and which have transferred competence to it over the matter in question. A Regional Economic Integration Organization shall not exercise its right to vote if its Member States exercise theirs, and vice versa.

3. Where the number of States Parties is relevant in this Protocol, including but not limited to Articles 20 and 23 of this Protocol, the Regional Economic Integration Organization shall not count as a State Party in addition to its Member States which are States Parties.

4. At the time of signature, ratification, acceptance, approval or accession the Regional Economic Integration Organization shall make a declaration to the Secretary-General specifying the matters governed by this Protocol in respect of which competence has been transferred to that Organization by its Member States which are signatories or Parties to this Protocol and any other relevant restrictions as to the scope of that competence. The Regional Economic Integration Organization shall promptly notify the Secretary-General of any changes to the distribution of competence, including new transfers of competence, specified in the declaration under this paragraph. Any such declarations shall be made available by the Secretary-General pursuant to Article 24 of this Protocol.

5. States Parties which are Member States of a Regional Economic Integration Organization which is a Party to this Protocol shall be presumed to have competence over all matters governed by this Protocol in respect of which transfers of competence to the Organization have not been specifically declared or notified under paragraph 4.

Article 20

Entry into force

1. This Protocol shall enter into force twelve months following the date on which 10 States have either signed it without reservation as to ratification, acceptance or approval or have deposited instruments of ratification, acceptance, approval or accession with the Secretary-General.

2. For any State which ratifies, accepts, approves or accedes to this Protocol after the conditions in paragraph 1 for entry into force have been met, this Protocol shall enter into force three months after the date of deposit by such State of the appropriate instrument, but not before this Protocol has entered into force in agreement with paragraph 1.

Article 21

Denunciation

1. This Protocol may be denounced by any State Party at any time after the date on which this Protocol comes into force for that State.
2. Denunciation shall be effected by the deposit of an instrument to that effect with the Secretary-General.
3. A denunciation shall take effect twelve months, or such longer period as may be specified in the instrument of denunciation, after its deposit with the Secretary-General.
4. As between the States Parties to this Protocol, denunciation by any of them of the Convention in accordance with Article 25 thereof shall not be construed in any way as a denunciation of the Convention as revised by this Protocol.

Article 22

Revision and Amendment

1. A Conference for the purpose of revising or amending this Protocol may be convened by the Organization.
2. The Organization shall convene a Conference of States Parties to this Protocol for revising or amending this Protocol at the request of not less than one-third of the States Parties.

Article 23

Amendment of limits

1. Without prejudice to the provisions of Article 22, the special procedure in this Article shall apply solely for the purposes of amending the limits set out in Article 3, paragraph 1, Article 4*bis*, paragraph 1, Article 7, paragraph 1 and Article 8 of the Convention as revised by this Protocol.
2. Upon the request of at least one half, but in no case less than six, of the States Parties to this Protocol, any proposal to amend the limits, including the deductibles, specified in Article 3, paragraph 1, Article 4*bis*, paragraph 1, Article 7, paragraph 1, and Article 8 of the Convention as revised by this Protocol shall be circulated by the Secretary-General to all Members of the Organization and to all States Parties.

3. Any amendment proposed and circulated as above shall be submitted to the Legal Committee of the Organization (hereinafter referred to as “the Legal Committee”) for consideration at a date at least six months after the date of its circulation.

4. All States Parties to the Convention as revised by this Protocol, whether or not Members of the Organization, shall be entitled to participate in the proceedings of the Legal Committee for the consideration and adoption of amendments.

5. Amendments shall be adopted by a two-thirds majority of the States Parties to the Convention as revised by this Protocol present and voting in the Legal Committee expanded as provided for in paragraph 4, on condition that at least one half of the States Parties to the Convention as revised by this Protocol shall be present at the time of voting.

6. When acting on a proposal to amend the limits, the Legal Committee shall take into account the experience of incidents and, in particular, the amount of damage resulting therefrom, changes in the monetary values and the effect of the proposed amendment on the cost of insurance.

7. a) No amendment of the limits under this Article may be considered less than five years from the date on which this Protocol was opened for signature nor less than five years from the date of entry into force of a previous amendment under this Article.

b) No limit may be increased so as to exceed an amount which corresponds to the limit laid down in the Convention as revised by this Protocol increased by six per cent per year calculated on a compound basis from the date on which this Protocol was opened for signature.

c) No limit may be increased so as to exceed an amount which corresponds to the limit laid down in the Convention as revised by this Protocol multiplied by three.

8. Any amendment adopted in accordance with paragraph 5 shall be notified by the Organization to all States Parties. The amendment shall be deemed to have been accepted at the end of a period of eighteen months after the date of notification, unless within that period not less than one fourth of the States that were States Parties at the time of the adoption of the amendment have communicated to the Secretary-General that they do not accept the amendment, in which case the amendment is rejected and shall have no effect.

9. An amendment deemed to have been accepted in accordance with paragraph 8 shall enter into force eighteen months after its acceptance.

10. All States Parties shall be bound by the amendment, unless they denounce this Protocol in accordance with Article 21, paragraphs 1 and 2 at least six months before the amendment enters into force. Such denunciation shall take effect when the amendment enters into force.

11. When an amendment has been adopted but the eighteen-month period for its acceptance has not yet expired, a State which becomes a State Party during that period shall be bound by the amendment if it enters into force. A State which becomes a State Party after that period shall be bound by an amendment which has been accepted in accordance with paragraph 8. In the cases referred to in this paragraph, a State becomes bound by an amendment when that amendment enters into force, or when this Protocol enters into force for that State, if later.

Article 24

Depositary

1. This Protocol and any amendments adopted under Article 23 shall be deposited with the Secretary-General.

2. The Secretary-General shall:

- a) inform all States which have signed or acceded to this Protocol of:
 - (i) each new signature or deposit of an instrument of ratification, acceptance, approval or accession together with the date thereof;
 - (ii) each declaration and communication under Article 9, paragraphs 2 and 3, Article 18, paragraph 1 and Article 19, paragraph 4 of the Convention as revised by this Protocol;
 - (iii) the date of entry into force of this Protocol;
 - (iv) any proposal to amend the limits which has been made in accordance with Article 23, paragraph 2 of this Protocol;
 - (v) any amendment which has been adopted in accordance with Article 23, paragraph 5 of this Protocol;
 - (vi) any amendment deemed to have been accepted under Article 23, paragraph 8 of this Protocol, together with the date on which that amendment shall enter into force in accordance with paragraphs 9 and 10 of that Article;
 - (vii) the deposit of any instrument of denunciation of this Protocol together with the date of the deposit and the date on which it takes effect;
 - (viii) any communication called for by any Article of this Protocol;
- b) transmit certified true copies of this protocol to all States which have signed or acceded to this Protocol.

3. As soon as this Protocol comes into force, the text shall be transmitted by the Secretary-General to the Secretariat of the United Nations for registration and publication in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations.

Article 25

Languages

This Protocol is established in a single original in the Arabic, Chinese, English, French, Russian and Spanish languages, each text being equally authentic.

DONE at London this first day of November two thousand and two.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned, being duly authorised by their respective Governments for that purpose, have signed this Protocol.

Annex

Certificate of insurance or other financial security in respect of liability for the death of and personal injury to passengers

Issued in accordance with the provisions of Article 4bis of the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 2002,

Name of Ship	Distinctive number or letters	IMO Ship Identification Number	Port of Registry	Name and full address of the principal place of business of the carrier who actually performs the carriage.

This is to certify that there is in force in respect of the above-named ship a policy of insurance or other financial security satisfying the requirements of Article 4bis of the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 2002.

Type of Security.....

Duration of Security.....

Name and address of the insurer(s) and/or guarantor(s)

Name.....

Address.....

This certificate is valid until.....

Issued or certified by the Government of.....

(Full designation of the State)

OR

The following text should be used when a State Party avails itself of Article *4bis*, paragraph 3:

The present certificate is issued under the authority of the Government of (full designation of the State) by (name of institution or organisation)

At
(Place)

On
(Date)

.....
(Signature and Title of issuing or certifying official)

Explanatory Notes:

1. If desired, the designation of the State may include a reference to the competent public authority of the country where the Certificate is issued.
2. If the total amount of security has been furnished by more than one source, the amount of each of them should be indicated.
3. If security is furnished in several forms, these should be enumerated.
4. The entry "Duration of Security" must stipulate the date on which such security takes effect.
5. The entry "Address" of the insurer(s) and/or guarantor(s) must indicate the principal place of business of the insurer(s) and/or guarantor(s). If appropriate, the place of business where the insurance or other security is established shall be indicated.

De artikelen 1 tot en met 22 van het Verdrag van Athene 1974, zoals herzien door het Protocol, tezamen met de artikelen 17 tot en met 25 van het Protocol en de Bijlage daarbij, vormen tezamen het Verdrag van

Athene inzake het vervoer van passagiers en hun bagage over zee, 2002.
De Engelse tekst van dit Verdrag luidt als volgt:

**Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and
their Luggage by Sea, 2002**

**(Consolidated text of the Athens Convention relating to the
Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974 and the
Protocol of 2002 to the Convention)**

Article 1

Definitions

In this Convention the following expressions have the meaning hereby assigned to them:

1. a) "carrier" means a person by or on behalf of whom a contract of carriage has been concluded, whether the carriage is actually performed by that person or by a performing carrier;
 - b) "performing carrier" means a person other than the carrier, being the owner, charterer or operator of a ship, who actually performs the whole or a part of the carriage;
 - c) "carrier who actually performs the whole or a part of the carriage" means the performing carrier, or, in so far as the carrier actually performs the carriage, the carrier.
2. "contract of carriage" means a contract made by or on behalf of a carrier for the carriage by sea of a passenger or of a passenger and his luggage, as the case may be;
3. "ship" means only a seagoing vessel, excluding an air-cushion vehicle;
4. "passenger" means any person carried in a ship,
 - a) under a contract of carriage, or
 - b) who, with the consent of the carrier, is accompanying a vehicle or live animals which are covered by a contract for the carriage of goods not governed by this Convention;
5. "luggage" means any article or vehicle carried by the carrier under a contract of carriage, excluding:
 - a) articles and vehicles carried under a charter party, bill of lading or other contract primarily concerned with the carriage of goods, and
 - b) live animals;
6. "cabin luggage" means luggage which the passenger has in his cabin or is otherwise in his possession, custody or control. Except for the application of paragraph 8 of this Article and Article 8, cabin luggage includes luggage which the passenger has in or on his vehicle;
7. "loss of or damage to luggage" includes pecuniary loss resulting from the luggage not having been re-delivered to the passenger within a

reasonable time after the arrival of the ship on which the luggage has been or should have been carried, but does not include delays resulting from labour disputes;

8. "carriage" covers the following periods:

a) with regard to the passenger and his cabin luggage, the period during which the passenger and/or his cabin luggage are on board the ship or in the course of embarkation or disembarkation, and the period during which the passenger and his cabin luggage are transported by water from land to the ship or vice-versa, if the cost of such transport is included in the fare or if the vessel used for this purpose of auxiliary transport has been put at the disposal of the passenger by the carrier. However, with regard to the passenger, carriage does not include the period during which he is in a marine terminal or station or on a quay or in or on any other port installation;

b) with regard to cabin luggage, also the period during which the passenger is in a marine terminal or station or on a quay or in or on any other port installation if that luggage has been taken over by the carrier or his servant or agent and has not been re-delivered to the passenger;

c) with regard to other luggage which is not cabin luggage, the period from the time of its taking over by the carrier or his servant or agent on shore or on board until the time of its re-delivery by the carrier or his servant or agent;

9. "international carriage" means any carriage in which, according to the contract of carriage, the place of departure and the place of destination are situated in two different States, or in a single State if, according to the contract of carriage or the scheduled itinerary, there is an intermediate port of call in another State;

10. "Organization" means the International Maritime Organization.

11. "Secretary-General" means the Secretary-General of the Organization.

Article Ibis

Annex

The annex to this Convention shall constitute an integral part of the Convention.

Article 2

Application

1. This Convention shall apply to any international carriage if:

a) the ship is flying the flag of or is registered in a State Party to this Convention, or

- b) the contract of carriage has been made in a State Party to this Convention, or
- c) the place of departure or destination, according to the contract of carriage, is in a State Party to this Convention.

2. Notwithstanding paragraph 1 of this Article, this Convention shall not apply when the carriage is subject, under any other international convention concerning the carriage of passengers or luggage by another mode of transport, to a civil liability regime under the provisions of such convention, in so far as those provisions have mandatory application to carriage by sea.

Article 3

Liability of the carrier

1. For the loss suffered as a result of the death of or personal injury to a passenger caused by a shipping incident, the carrier shall be liable to the extent that such loss in respect of that passenger on each distinct occasion does not exceed 250,000 units of account, unless the carrier proves that the incident:

- a) resulted from an act of war, hostilities, civil war, insurrection or a natural phenomenon of an exceptional, inevitable and irresistible character; or
- b) was wholly caused by an act or omission done with the intent to cause the incident by a third party.

If and to the extent that the loss exceeds the above limit, the carrier shall be further liable unless the carrier proves that the incident which caused the loss occurred without the fault or neglect of the carrier.

2. For the loss suffered as a result of the death of or personal injury to a passenger not caused by a shipping incident, the carrier shall be liable if the incident which caused the loss was due to the fault or neglect of the carrier. The burden of proving fault or neglect shall lie with the claimant.

3. For the loss suffered as a result of the loss of or damage to cabin luggage, the carrier shall be liable if the incident which caused the loss was due to the fault or neglect of the carrier. The fault or neglect of the carrier shall be presumed for loss caused by a shipping incident.

4. For the loss suffered as a result of the loss of or damage to luggage other than cabin luggage, the carrier shall be liable unless the carrier proves that the incident which caused the loss occurred without the fault or neglect of the carrier.

5. For the purposes of this Article:

a) “shipping incident” means shipwreck, capsizing, collision or stranding of the ship, explosion or fire in the ship, or defect in the ship;

b) “fault or neglect of the carrier” includes the fault or neglect of the servants of the carrier, acting within the scope of their employment;

c) “defect in the ship” means any malfunction, failure or non-compliance with applicable safety regulations in respect of any part of the ship or its equipment when used for the escape, evacuation, embarkation and disembarkation of passengers; or when used for the propulsion, steering, safe navigation, mooring, anchoring, arriving at or leaving berth or anchorage, or damage control after flooding; or when used for the launching of life saving appliances; and

d) “loss” shall not include punitive or exemplary damages.

6. The liability of the carrier under this Article only relates to loss arising from incidents that occurred in the course of the carriage. The burden of proving that the incident which caused the loss occurred in the course of the carriage, and the extent of the loss, shall lie with the claimant.

7. Nothing in this Convention shall prejudice any right of recourse of the carrier against any third party, or the defence of contributory negligence under Article 6 of this Convention.

Nothing in this Article shall prejudice any right of limitation under Articles 7 or 8 of this Convention.

8. Presumptions of fault or neglect of a party or the allocation of the burden of proof to a party shall not prevent evidence in favour of that party from being considered.

Article 4

Performing carrier

1. If the performance of the carriage or part thereof has been entrusted to a performing carrier, the carrier shall nevertheless remain liable for the entire carriage according to the provisions of this Convention. In addition, the performing carrier shall be subject and entitled to the provisions of this Convention for the part of the carriage performed by him.

2. The carrier shall, in relation to the carriage performed by the performing carrier, be liable for the acts and omissions of the performing carrier and of his servants and agents acting within the scope of their employment.

3. Any special agreement under which the carrier assumes obligations not imposed by this Convention or any waiver of rights conferred by this Convention shall affect the performing carrier only if agreed by him expressly and in writing.

4. Where and to the extent that both the carrier and the performing carrier are liable, their liability shall be joint and several.

5. Nothing in this Article shall prejudice any right of recourse as between the carrier and the performing carrier.

Article 4bis

Compulsory insurance

1. When passengers are carried on board a ship registered in a State Party that is licensed to carry more than twelve passengers, and this Convention applies, any carrier who actually performs the whole or a part of the carriage shall maintain insurance or other financial security, such as the guarantee of a bank or similar financial institution, to cover liability under this Convention in respect of the death of and personal injury to passengers. The limit of the compulsory insurance or other financial security shall not be less than 250,000 units of account per passenger on each distinct occasion.

2. A certificate attesting that insurance or other financial security is in force in accordance with the provisions of this Convention shall be issued to each ship after the appropriate authority of a State Party has determined that the requirements of paragraph 1 have been complied with. With respect to a ship registered in a State Party, such certificate shall be issued or certified by the appropriate authority of the State of the ship's registry; with respect to a ship not registered in a State Party it may be issued or certified by the appropriate authority of any State Party. This certificate shall be in the form of the model set out in the annex to this Convention and shall contain the following particulars:

- a) name of ship, distinctive number or letters and port of registry;
- b) name and principal place of business of the carrier who actually performs the whole or a part of the carriage;
- c) IMO ship identification number;
- d) type and duration of security;
- e) name and principal place of business of insurer or other person providing financial security and, where appropriate, place of business where the insurance or other financial security is established; and
- f) period of validity of the certificate, which shall not be longer than the period of validity of the insurance or other financial security.

3. a) A State Party may authorize an institution or an organization recognised by it to issue the certificate. Such institution or organization shall inform that State of the issue of each certificate. In all cases, the State Party shall fully guarantee the completeness and accuracy of the certificate so issued, and shall undertake to ensure the necessary arrangements to satisfy this obligation.

b) A State Party shall notify the Secretary-General of:

- (i) the specific responsibilities and conditions of the authority delegated to an institution or organization recognised by it;
- (ii) the withdrawal of such authority; and
- (iii) the date from which such authority or withdrawal of such authority takes effect.

An authority delegated shall not take effect prior to three months from the date from which notification to that effect was given to the Secretary-General.

c) The institution or organization authorized to issue certificates in accordance with this paragraph shall, as a minimum, be authorized to withdraw these certificates if the conditions under which they have been issued are not complied with. In all cases the institution or organization shall report such withdrawal to the State on whose behalf the certificate was issued.

4. The certificate shall be in the official language or languages of the issuing State. If the language used is not English, French or Spanish, the text shall include a translation into one of these languages, and, where the State so decides, the official language of the State may be omitted.

5. The certificate shall be carried on board the ship, and a copy shall be deposited with the authorities who keep the record of the ship's registry or, if the ship is not registered in a State Party, with the authority of the State issuing or certifying the certificate.

6. An insurance or other financial security shall not satisfy the requirements of this Article if it can cease, for reasons other than the expiry of the period of validity of the insurance or security specified in the certificate, before three months have elapsed from the date on which notice of its termination is given to the authorities referred to in paragraph 5, unless the certificate has been surrendered to these authorities or a new certificate has been issued within the said period. The foregoing provisions shall similarly apply to any modification which results in the insurance or other financial security no longer satisfying the requirements of this Article.

7. The State of the ship's registry shall, subject to the provisions of this Article, determine the conditions of issue and validity of the certificate.

8. Nothing in this Convention shall be construed as preventing a State Party from relying on information obtained from other States or the Organization or other international organizations relating to the financial standing of providers of insurance or other financial security for the purposes of this Convention. In such cases, the State Party relying on such information is not relieved of its responsibility as a State issuing the certificate.

9. Certificates issued or certified under the authority of a State Party shall be accepted by other States Parties for the purposes of this Convention and shall be regarded by other States Parties as having the same force as certificates issued or certified by them, even if issued or certified in respect of a ship not registered in a State Party. A State Party may at any time request consultation with the issuing or certifying State should it believe that the insurer or guarantor named in the insurance certificate is not financially capable of meeting the obligations imposed by this Convention.

10. Any claim for compensation covered by insurance or other financial security pursuant to this Article may be brought directly against the insurer or other person providing financial security. In such case, the amount set out in paragraph 1 applies as the limit of liability of the insurer or other person providing financial security, even if the carrier or the performing carrier is not entitled to limitation of liability. The defendant may further invoke the defences (other than the bankruptcy or winding up) which the carrier referred to in paragraph 1 would have been entitled to invoke in accordance with this Convention.

Furthermore, the defendant may invoke the defence that the damage resulted from the wilful misconduct of the assured, but the defendant shall not invoke any other defence which the defendant might have been entitled to invoke in proceedings brought by the assured against the defendant. The defendant shall in any event have the right to require the carrier and the performing carrier to be joined in the proceedings.

11. Any sums provided by insurance or by other financial security maintained in accordance with paragraph 1 shall be available exclusively for the satisfaction of claims under this Convention, and any payments made of such sums shall discharge any liability arising under this Convention to the extent of the amounts paid.

12. A State Party shall not permit a ship under its flag to which this Article applies to operate at any time unless a certificate has been issued under paragraphs 2 or 15.

13. Subject to the provisions of this Article, each State Party shall ensure, under its national law, that insurance or other financial security, to the extent specified in paragraph 1, is in force in respect of any ship

that is licensed to carry more than twelve passengers, wherever registered, entering or leaving a port in its territory in so far as this Convention applies.

14. Notwithstanding the provisions of paragraph 5, a State Party may notify the Secretary-General that, for the purposes of paragraph 13, ships are not required to carry on board or to produce the certificate required by paragraph 2 when entering or leaving ports in its territory, provided that the State Party which issues the certificate has notified the Secretary-General that it maintains records in an electronic format, accessible to all States Parties, attesting the existence of the certificate and enabling States Parties to discharge their obligations under paragraph 13.

15. If insurance or other financial security is not maintained in respect of a ship owned by a State Party, the provisions of this Article relating thereto shall not be applicable to such ship, but the ship shall carry a certificate issued by the appropriate authorities of the State of the ship's registry, stating that the ship is owned by that State and that the liability is covered within the amount prescribed in accordance with paragraph 1. Such a certificate shall follow as closely as possible the model prescribed by paragraph 2.

Article 5

Valuables

The carrier shall not be liable for the loss of or damage to monies, negotiable securities, gold, silverware, jewellery, ornaments, works of art, or other valuables, except where such valuables have been deposited with the carrier for the agreed purpose of safe-keeping in which case the carrier shall be liable up to the limit provided for in paragraph 3 of Article 8 unless a higher limit is agreed upon in accordance with paragraph 1 of Article 10.

Article 6

Contributory fault

If the carrier proves that the death of or personal injury to a passenger or the loss of or damage to his luggage was caused or contributed to by the fault or neglect of the passenger, the Court seized of the case may exonerate the carrier wholly or partly from his liability in accordance with the provisions of the law of that court.

Article 7

Limit of liability for death and personal injury

1. The liability of the carrier for the death of or personal injury to a passenger under Article 3 shall in no case exceed 400,000 units of account per passenger on each distinct occasion. Where, in accordance with the law of the court seized of the case, damages are awarded in the form of periodical income payments, the equivalent capital value of those payments shall not exceed the said limit.

2. A State Party may regulate by specific provisions of national law the limit of liability prescribed in paragraph 1, provided that the national limit of liability, if any, is not lower than that prescribed in paragraph 1. A State Party, which makes use of the option provided for in this paragraph, shall inform the Secretary-General of the limit of liability adopted or of the fact that there is none.

Article 8

Limit of liability for loss of or damage to luggage and vehicles

1. The liability of the carrier for the loss of or damage to cabin luggage shall in no case exceed 2,250 units of account per passenger, per carriage.

2. The liability of the carrier for the loss of or damage to vehicles including all luggage carried in or on the vehicle shall in no case exceed 12,700 units of account per vehicle, per carriage.

3. The liability of the carrier for the loss of or damage to luggage other than that mentioned in paragraphs 1 and 2 shall in no case exceed 3,375 units of account per passenger, per carriage.

4. The carrier and the passenger may agree that the liability of the carrier shall be subject to a deductible not exceeding 330 units of account in the case of damage to a vehicle and not exceeding 149 units of account per passenger in the case of loss of or damage to other luggage, such sum to be deducted from the loss or damage.

Article 9

Unit of Account and conversion

1. The Unit of Account mentioned in this Convention is the Special Drawing Right as defined by the International Monetary Fund. The amounts mentioned in Article 3, paragraph 1, Article 4*bis*, paragraph 1,

Article 7, paragraph 1, and Article 8 shall be converted into the national currency of the State of the court seized of the case on the basis of the value of that currency by reference to the Special Drawing Right on the date of the judgment or the date agreed upon by the parties. The value of the national currency, in terms of the Special Drawing Right, of a State Party which is a member of the International Monetary Fund, shall be calculated in accordance with the method of valuation applied by the International Monetary Fund in effect on the date in question for its operations and transactions. The value of the national currency, in terms of the Special Drawing Right, of a State Party which is not a member of the International Monetary Fund, shall be calculated in a manner determined by that State Party.

2. Nevertheless, a State which is not a member of the International Monetary Fund and whose law does not permit the application of the provisions of paragraph 1 may, at the time of ratification, acceptance, approval of or accession to this Convention or at any time thereafter, declare that the Unit of Account referred to in paragraph 1 shall be equal to 15 gold francs. The gold franc referred to in this paragraph corresponds to sixty-five and a half milligrams of gold of millesimal fineness nine hundred. The conversion of the gold franc into the national currency shall be made according to the law of the State concerned.

3. The calculation mentioned in the last sentence of paragraph 1, and the conversion mentioned in paragraph 2 shall be made in such a manner as to express in the national currency of the States Parties, as far as possible, the same real value for the amounts in Article 3, paragraph 1, Article 4*bis*, paragraph 1, Article 7, paragraph 1, and Article 8 as would result from the application of the first three sentences of paragraph 1. States shall communicate to the Secretary-General the manner of calculation pursuant to paragraph 1, or the result of the conversion in paragraph 2, as the case may be, when depositing an instrument of ratification, acceptance, approval of or accession to this Convention and whenever there is a change in either.

Article 10

Supplementary provisions on limits of liability

1. The carrier and the passenger may agree, expressly and in writing, to higher limits of liability than those prescribed in Articles 7 and 8.

2. Interest on damages and legal costs shall not be included in the limits of liability prescribed in Articles 7 and 8.

Article 11

Defences and limits for carriers' servants

If an action is brought against a servant or agent of the carrier or of the performing carrier arising out of damage covered by this Convention, such servant or agent, if he proves that he acted within the scope of his employment, shall be enabled¹⁾ to avail himself of the defences and limits of liability which the carrier or the performing carrier is entitled to invoke under this Convention.

Article 12

Aggregation of claims

1. Where the limits of liability prescribed in Articles 7 and 8 take effect, they shall apply to the aggregate of the amounts recoverable in all claims arising out of the death of or personal injury to any one passenger or the loss of or damage to his luggage.

2. In relation to the carriage performed by a performing carrier, the aggregate of the amounts recoverable from the carrier and the performing carrier and from their servants and agents acting within the scope of their employment shall not exceed the highest amount which could be awarded against either the carrier or the performing carrier under this Convention, but none of the persons mentioned shall be liable for a sum in excess of the limit applicable to him.

3. In any case where a servant or agent of the carrier or of the performing carrier is entitled under Article 11 of this Convention to avail himself of the limits of liability prescribed in Articles 7 and 8, the aggregate of the amounts recoverable from the carrier, or the performing carrier as the case may be, and from that servant or agent, shall not exceed those limits.

Article 13

Loss of right to limit liability

1. The carrier shall not be entitled to the benefit of the limits of liability prescribed in Articles 7 and 8 and paragraph 1 of Article 10, if it is proved that the damage resulted from an act or omission of the carrier done with the intent to cause such damage, or recklessly and with knowledge that such damage would probably result.

¹⁾ Noot redactie: kennelijk wordt hier „entitled” bedoeld.

2. The servant or agent of the carrier or of the performing carrier shall not be entitled to the benefit of those limits if it is proved that the damage resulted from an act or omission of that servant or agent done with the intent to cause such damage, or recklessly and with knowledge that such damage would probably result.

Article 14

Basis for claims

No action for damages for the death of or personal injury to a passenger, or for the loss of or damage to luggage, shall be brought against a carrier or performing carrier otherwise than in accordance with this Convention.

Article 15

Notice of loss or damage to luggage

1. The passenger shall give written notice to the carrier or his agent:
 - a) in the case of apparent damage to luggage:
 - (i) for cabin luggage, before or at the time of disembarkation of the passenger;
 - (ii) for all other luggage, before or at the time of its re-delivery;
 - b) in the case of damage to luggage which is not apparent, or loss of luggage, within fifteen days from the date of disembarkation or re-delivery or from the time when such re-delivery should have taken place.
2. If the passenger fails to comply with this Article, he shall be presumed, unless the contrary is proved, to have received the luggage undamaged.
3. The notice in writing need not be given if the condition of the luggage has at the time of its receipt been the subject of joint survey or inspection.

Article 16

Time-bar for actions

1. Any action for damages arising out of the death of or personal injury to a passenger or for the loss of or damage to luggage shall be time-barred after a period of two years.
2. The limitation period shall be calculated as follows:

- a) in the case of personal injury, from the date of disembarkation of the passenger;
- b) in the case of death occurring during carriage, from the date when the passenger should have disembarked, and in the case of personal injury occurring during carriage and resulting in the death of the passenger after disembarkation, from the date of death, provided that this period shall not exceed three years from the date of disembarkation;
- c) in the case of loss of or damage to luggage, from the date of disembarkation or from the date when disembarkation should have taken place, whichever is later.

3. The law of the Court seized of the case shall govern the grounds for suspension and interruption of limitation periods, but in no case shall an action under this Convention be brought after the expiration of any one of the following periods of time:

- a) A period of five years beginning with the date of disembarkation of the passenger or from the date when disembarkation should have taken place, whichever is later; or, if earlier
- b) a period of three years beginning with the date when the claimant knew or ought reasonably to have known of the injury, loss or damage caused by the incident.

4. Notwithstanding paragraphs 1, 2 and 3 of this Article, the period of limitation may be extended by a declaration of the carrier or by agreement of the parties after the cause of action has arisen. The declaration or agreement shall be in writing.

Article 17

Competent jurisdiction

1. An action arising under Articles 3 and 4 of this Convention shall, at the option of the claimant, be brought before one of the courts listed below, provided that the court is located in a State Party to this Convention, and subject to the domestic law of each State Party governing proper venue within those States with multiple possible forums:

- a) the Court of the State of permanent residence or principal place of business of the defendant, or
- b) the Court of the State of departure or that of the destination according to the contract of carriage, or
- c) the Court of the State of the domicile or permanent residence of the claimant, if the defendant has a place of business and is subject to jurisdiction in that State, or
- d) the Court of the State where the contract of carriage was made, if the defendant has a place of business and is subject to jurisdiction in that State.

2. Actions under article 4*bis* of this Convention shall, at the option of the claimant, be brought before one of the courts where action could be brought against the carrier or performing carrier according to paragraph 1.

3. After the occurrence of the incident which has caused the damage, the parties may agree that the claim for damages shall be submitted to any jurisdiction or to arbitration.

Article 17bis

Recognition and enforcement

1. Any judgment given by a court with jurisdiction in accordance with Article 17 which is enforceable in the State of origin where it is no longer subject to ordinary forms of review, shall be recognised in any State Party, except

- a) where the judgment was obtained by fraud; or
- b) where the defendant was not given reasonable notice and a fair opportunity to present his or her case.

2. A judgment recognised under paragraph 1 shall be enforceable in each State Party as soon as the formalities required in that State have been complied with. The formalities shall not permit the merits of the case to be re-opened.

3. A State Party to this Protocol may apply other rules for the recognition and enforcement of judgments, provided that their effect is to ensure that judgments are recognised and enforced at least to the same extent as under paragraphs 1 and 2.

Article 18

Invalidity of contractual provisions

Any contractual provision concluded before the occurrence of the incident which has caused the death of or personal injury to a passenger or the loss of or damage to the passenger's luggage, purporting to relieve any person liable under this Convention of liability towards the passenger or to prescribe a lower limit of liability than that fixed in this Convention except as provided in Article 8, paragraph 4, and any such provision purporting to shift the burden of proof which rests on the carrier or performing carrier, or having the effect of restricting the options specified in Article 17, paragraphs 1 or 2, shall be null and void, but the nullity of that provision shall not render void the contract of carriage which shall remain subject to the provisions of this Convention.

Article 19

Other conventions on limitation of liability

This Convention shall not modify the rights or duties of the carrier, the performing carrier, and their servants or agents provided for in international conventions relating to the limitation of liability of owners of seagoing ships.

Article 20

Nuclear damage

No liability shall arise under this Convention for damage caused by a nuclear incident:

a) if the operator of a nuclear installation is liable for such damage under either the Paris Convention of 29 July 1960 on Third Party Liability in the Field of Nuclear Energy as amended by its Additional Protocol of 28 January 1964, or the Vienna Convention of 21 May 1963 on Civil Liability for Nuclear Damage, or any amendment or Protocol thereto which is in force; or

b) if the operator of a nuclear installation is liable for such damage by virtue of a national law governing the liability for such damage, provided that such law is in all respects as favourable to persons who may suffer damage as either the Paris or the Vienna Conventions or any amendment or Protocol thereto which is in force.

Article 21

Commercial carriage by public authorities

This Convention shall apply to commercial carriage undertaken by States or Public Authorities under contracts of carriage within the meaning of Article 1.

Article 22

Declaration of non-application

1. Any Party may at the time of signing, ratifying, accepting, approving or acceding to this Convention, declare in writing that it will not give effect to this Convention when the passenger and the carrier are subjects or nationals of that Party.

2. Any declaration made under paragraph 1 of this Article may be withdrawn at any time by a notification in writing to the Secretary-General.

Article 22bis

Final clauses of the Convention

The final clauses of this Convention shall be Articles 17 to 25 of the Protocol of 2002 to the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974.

References in this Convention to States Parties shall be taken to mean references to States Parties to that Protocol.

FINAL CLAUSES

[Articles 17 to 25 of the Protocol of 2002 to the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974.]

Article 17

Signature, ratification, acceptance, approval and accession

1. This Protocol shall be open for signature at the Headquarters of the Organization from 1 May 2003 until 30 April 2004 and shall thereafter remain open for accession.

2. States may express their consent to be bound by this Protocol by:

- a) signature without reservation as to ratification, acceptance or approval; or

- b) signature subject to ratification, acceptance or approval followed by ratification, acceptance or approval; or

- c) accession.

3. Ratification, acceptance, approval or accession shall be effected by the deposit of an instrument to that effect with the Secretary-General.

4. Any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited after the entry into force of an amendment to this Protocol with respect to all existing States Parties, or after the completion of all measures required for the entry into force of the amendment with respect to those States Parties shall be deemed to apply to this Protocol as modified by the amendment.

5. A State shall not express its consent to be bound by this Protocol unless, if Party thereto, it denounces:

- a) the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, done at Athens on 13 December 1974;

- b) the Protocol to the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, done at London on 19 November 1976; and

c) the Protocol of 1990 to amend the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, done at London on 29 March 1990,

with effect from the time that this Protocol will enter into force for that State in accordance with Article 20.

Article 18

States with more than one system of law

1. If a State has two or more territorial units in which different systems of law are applicable in relation to matters dealt with in this Protocol, it may at the time of signature, ratification, acceptance, approval or accession declare that this Protocol shall extend to all its territorial units or only to one or more of them, and may modify this declaration by submitting another declaration at any time.

2. Any such declaration shall be notified to the Secretary-General and shall state expressly the territorial units to which this Protocol applies.

3. In relation to a State Party which has made such a declaration:

a) references to the State of a ship's registry and, in relation to a compulsory insurance certificate, to the issuing or certifying State, shall be construed as referring to the territorial unit respectively in which the ship is registered and which issues or certifies the certificate;

b) references to the requirements of national law, national limit of liability and national currency shall be construed respectively as references to the requirements of the law, the limit of liability and the currency of the relevant territorial unit; and

c) references to courts, and to judgments which must be recognised in States Parties, shall be construed as references respectively to courts of, and to judgments which must be recognised in, the relevant territorial unit.

Article 19

Regional Economic Integration Organizations

1. A Regional Economic Integration Organization, which is constituted by sovereign States that have transferred competence over certain matters governed by this Protocol to that Organization, may sign, ratify, accept, approve or accede to this Protocol. A Regional Economic Integration Organization which is a Party to this Protocol shall have the rights and obligations of a State Party, to the extent that the Regional Economic Integration Organization has competence over matters governed by this Protocol.

2. Where a Regional Economic Integration Organization exercises its right of vote in matters over which it has competence, it shall have a number of votes equal to the number of its Member States which are Parties to this Protocol and which have transferred competence to it over the matter in question. A Regional Economic Integration Organization shall not exercise its right to vote if its Member States exercise theirs, and vice versa.

3. Where the number of States Parties is relevant in this Protocol, including but not limited to Articles 20 and 23 of this Protocol, the Regional Economic Integration Organization shall not count as a State Party in addition to its Member States which are States Parties.

4. At the time of signature, ratification, acceptance, approval or accession the Regional Economic Integration Organization shall make a declaration to the Secretary-General specifying the matters governed by this Protocol in respect of which competence has been transferred to that Organization by its Member States which are signatories or Parties to this Protocol and any other relevant restrictions as to the scope of that competence. The Regional Economic Integration Organization shall promptly notify the Secretary-General of any changes to the distribution of competence, including new transfers of competence, specified in the declaration under this paragraph. Any such declarations shall be made available by the Secretary-General pursuant to Article 24 of this Protocol.

5. States Parties which are Member States of a Regional Economic Integration Organization which is a Party to this Protocol shall be presumed to have competence over all matters governed by this Protocol in respect of which transfers of competence to the Organization have not been specifically declared or notified under paragraph 4.

Article 20

Entry into force

1. This Protocol shall enter into force twelve months following the date on which 10 States have either signed it without reservation as to ratification, acceptance or approval or have deposited instruments of ratification, acceptance, approval or accession with the Secretary-General.

2. For any State which ratifies, accepts, approves or accedes to this Protocol after the conditions in paragraph 1 for entry into force have been met, this Protocol shall enter into force three months after the date of deposit by such State of the appropriate instrument, but not before this Protocol has entered into force in agreement with paragraph 1.

Article 21

Denunciation

1. This Protocol may be denounced by any State Party at any time after the date on which this Protocol comes into force for that State.
2. Denunciation shall be effected by the deposit of an instrument to that effect with the Secretary-General.
3. A denunciation shall take effect twelve months, or such longer period as may be specified in the instrument of denunciation, after its deposit with the Secretary-General.
4. As between the States Parties to this Protocol, denunciation by any of them of the Convention in accordance with Article 25 thereof shall not be construed in any way as a denunciation of the Convention as revised by this Protocol.

Article 22

Revision and Amendment

1. A Conference for the purpose of revising or amending this Protocol may be convened by the Organization.
2. The Organization shall convene a Conference of States Parties to this Protocol for revising or amending this Protocol at the request of not less than one-third of the States Parties.

Article 23

Amendment of limits

1. Without prejudice to the provisions of Article 22, the special procedure in this Article shall apply solely for the purposes of amending the limits set out in Article 3, paragraph 1, Article 4*bis*, paragraph 1, Article 7, paragraph 1 and Article 8 of the Convention as revised by this Protocol.
2. Upon the request of at least one half, but in no case less than six, of the States Parties to this Protocol, any proposal to amend the limits, including the deductibles, specified in Article 3, paragraph 1, Article 4*bis*, paragraph 1, Article 7, paragraph 1, and Article 8 of the Convention as revised by this Protocol shall be circulated by the Secretary-General to all Members of the Organization and to all States Parties.

3. Any amendment proposed and circulated as above shall be submitted to the Legal Committee of the Organization (hereinafter referred to as “the Legal Committee”) for consideration at a date at least six months after the date of its circulation.

4. All States Parties to the Convention as revised by this Protocol, whether or not Members of the Organization, shall be entitled to participate in the proceedings of the Legal Committee for the consideration and adoption of amendments.

5. Amendments shall be adopted by a two-thirds majority of the States Parties to the Convention as revised by this Protocol present and voting in the Legal Committee expanded as provided for in paragraph 4, on condition that at least one half of the States Parties to the Convention as revised by this Protocol shall be present at the time of voting.

6. When acting on a proposal to amend the limits, the Legal Committee shall take into account the experience of incidents and, in particular, the amount of damage resulting therefrom, changes in the monetary values and the effect of the proposed amendment on the cost of insurance.

7. a) No amendment of the limits under this Article may be considered less than five years from the date on which this Protocol was opened for signature nor less than five years from the date of entry into force of a previous amendment under this Article.

b) No limit may be increased so as to exceed an amount which corresponds to the limit laid down in the Convention as revised by this Protocol increased by six per cent per year calculated on a compound basis from the date on which this Protocol was opened for signature.

c) No limit may be increased so as to exceed an amount which corresponds to the limit laid down in the Convention as revised by this Protocol multiplied by three.

8. Any amendment adopted in accordance with paragraph 5 shall be notified by the Organization to all States Parties. The amendment shall be deemed to have been accepted at the end of a period of eighteen months after the date of notification, unless within that period not less than one fourth of the States that were States Parties at the time of the adoption of the amendment have communicated to the Secretary-General that they do not accept the amendment, in which case the amendment is rejected and shall have no effect.

9. An amendment deemed to have been accepted in accordance with paragraph 8 shall enter into force eighteen months after its acceptance.

10. All States Parties shall be bound by the amendment, unless they denounce this Protocol in accordance with Article 21, paragraphs 1 and 2 at least six months before the amendment enters into force. Such denunciation shall take effect when the amendment enters into force.

11. When an amendment has been adopted but the eighteen-month period for its acceptance has not yet expired, a State which becomes a State Party during that period shall be bound by the amendment if it enters into force. A State which becomes a State Party after that period shall be bound by an amendment which has been accepted in accordance with paragraph 8. In the cases referred to in this paragraph, a State becomes bound by an amendment when that amendment enters into force, or when this Protocol enters into force for that State, if later.

Article 24

Depositary

1. This Protocol and any amendments adopted under Article 23 shall be deposited with the Secretary-General.

2. The Secretary-General shall:

- a) inform all States which have signed or acceded to this Protocol of:
 - (i) each new signature or deposit of an instrument of ratification, acceptance, approval or accession together with the date thereof;
 - (ii) each declaration and communication under Article 9, paragraphs 2 and 3, Article 18, paragraph 1 and Article 19, paragraph 4 of the Convention as revised by this Protocol;
 - (iii) the date of entry into force of this Protocol;
 - (iv) any proposal to amend the limits which has been made in accordance with Article 23, paragraph 2 of this Protocol;
 - (v) any amendment which has been adopted in accordance with Article 23, paragraph 5 of this Protocol;
 - (vi) any amendment deemed to have been accepted under Article 23, paragraph 8 of this Protocol, together with the date on which that amendment shall enter into force in accordance with paragraphs 9 and 10 of that Article;
 - (vii) the deposit of any instrument of denunciation of this Protocol together with the date of the deposit and the date on which it takes effect;
 - (viii) any communication called for by any Article of this Protocol;
- b) transmit certified true copies of this Protocol to all States which have signed or acceded to this Protocol.

3. As soon as this Protocol comes into force, the text shall be transmitted by the Secretary-General to the Secretariat of the United Nations for registration and publication in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations.

Article 25

Languages

This Protocol is established in a single original in the Arabic, Chinese, English, French, Russian and Spanish languages, each text being equally authentic.

DONE at London this first day of November two thousand and two.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned, being duly authorised by their respective Governments for that purpose, have signed this Protocol.

Annex

Certificate of insurance or other financial security in respect of liability for the death of and personal injury to passengers

Issued in accordance with the provisions of Article 4bis of the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 2002

Name of Ship	Distinctive number or letters	IMO Ship Identification Number	Port of Registry	Name and full address of the principal place of business of the carrier who actually performs the carriage.

This is to certify that there is in force in respect of the above-named ship a policy of insurance or other financial security satisfying the requirements of Article 4bis of the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 2002.

Type of Security.....

Duration of Security.....

Name and address of the insurer(s) and/or guarantor(s)

Name.....

Address.....

This certificate is valid until.....

Issued or certified by the Government of.....

(Full designation of the State)

OR

The following text should be used when a State Party avails itself of Article *4bis*, paragraph 3:

The present certificate is issued under the authority of the Government of (full designation of the State) by (name of institution or organisation)

At
(Place)

On
(Date)

.....
(Signature and Title of issuing or certifying official)

Explanatory Notes:

1. If desired, the designation of the State may include a reference to the competent public authority of the country where the Certificate is issued.
 2. If the total amount of security has been furnished by more than one source, the amount of each of them should be indicated.
 3. If security is furnished in several forms, these should be enumerated.
 4. The entry "Duration of Security" must stipulate the date on which such security takes effect.
 5. The entry "Address" of the insurer(s) and/or guarantor(s) must indicate the principal place of business of the insurer(s) and/or guarantor(s). If appropriate, the place of business where the insurance or other security is established shall be indicated.
-

C. VERTALING**Protocol van 2002 bij het Verdrag van Athene inzake het vervoer van passagiers en hun bagage over zee, 1974**

De staten die partij zijn bij dit Protocol,

Overwegend dat het wenselijk is het Verdrag van Athene inzake het vervoer van passagiers en hun bagage over zee, gedaan te Athene op 13 december 1974, te herzien, teneinde te kunnen voorzien in een betere schadeloosstelling, risicoaansprakelijkheid in te voeren, een vereenvoudigde procedure vast te stellen voor de actualisering van de aansprakelijkheidsbedragen, en ten behoeve van de passagiers in een verplichte verzekering te voorzien,

Eraan herinnerend dat in het Protocol van 1976 bij het Verdrag het Bijzondere Trekkingsrecht als rekeneenheid wordt geïntroduceerd ter vervanging van de goudfrank,

Gelet op het feit dat het Protocol van 1990 bij het Verdrag, dat voorziet in een betere schadeloosstelling en een vereenvoudigde procedure voor de actualisering van de aansprakelijkheidsbedragen, niet in werking is getreden,

Zijn het volgende overeengekomen:

Artikel 1

Voor de toepassing van dit Protocol wordt verstaan onder:

1. „Verdrag”, de tekst van het Verdrag van Athene inzake het vervoer van passagiers en hun bagage over zee, 1974.
2. „Organisatie”, de Internationale Maritieme Organisatie.
3. „Secretaris-Generaal”, de Secretaris-Generaal van de Organisatie.

Artikel 2

Artikel 1, eerste lid, van het Verdrag wordt vervangen door de volgende tekst:

- a. „vervoerder” betekent een persoon door of namens welke een vervoersovereenkomst is gesloten, ongeacht of het vervoer feitelijk door deze persoon of door een feitelijke vervoerder wordt verzorgd;
- b. „feitelijke vervoerder” betekent een andere persoon dan de vervoerder, zijnde de eigenaar, bevrachter of exploitant van een schip, die het vervoer feitelijk geheel of gedeeltelijk 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.

Artikel 3

1. Artikel 1, tiende lid, van het Verdrag wordt vervangen door de volgende tekst:

10. onder „Organisatie” wordt verstaan de Internationale Maritieme Organisatie.

2. De volgende tekst wordt toegevoegd als artikel 1, elfde lid, van het Verdrag:

11. „Secretaris-Generaal” betekent de Secretaris-Generaal van de Organisatie.

Artikel 4

Artikel 3 van het Verdrag wordt vervangen door de volgende tekst:

Artikel 3

Aansprakelijkheid van de vervoerder

1. Bij schade 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 rekeeneenheden bedraagt, tenzij de vervoerder bewijst dat het incident:

a. het gevolg is van een oorlogshandeling, vijandelijkheden, burgeroorlog, opstand of een natuurverschijnsel van uitzonderlijke, onvermijdelijke en onbedwingbare aard; of

b. volledig is veroorzaakt door een handelen of nalaten door een derde met het oogmerk het incident te veroorzaken.

Indien en voor zover de schade bovengenoemde grens te boven gaat, is de vervoerder verder aansprakelijk, tenzij de vervoerder bewijst dat het incident dat de schade heeft veroorzaakt niet aan de schuld of nalatigheid van de vervoerder te wijten is.

2. Bij schade geleden als gevolg van het overlijden of persoonlijk letsel van een passagier niet veroorzaakt door een scheepvaartincident, is de vervoerder aansprakelijk indien het incident dat de schade heeft veroorzaakt aan de schuld of nalatigheid van de vervoerder te wijten is. De bewijslast dat er sprake is van schuld of nalatigheid berust bij de eiser.

3. Bij schade geleden als gevolg van het verlies of de beschadiging van hutbagage is de vervoerder aansprakelijk indien het incident dat de schade heeft veroorzaakt aan de schuld of nalatigheid van de vervoerder te wijten is. Schuld of nalatigheid van de vervoerder wordt verondersteld bij schade veroorzaakt door een scheepvaartincident.

4. Bij schade geleden als gevolg van het verlies of beschadiging van andere bagage dan hutbagage is de vervoerder aansprakelijk, tenzij de vervoerder bewijst dat het incident dat de schade heeft veroorzaakt niet aan de schuld of nalatigheid van de vervoerder te wijten is.

5. Voor de toepassing van dit artikel:

a. wordt verstaan onder „scheepvaartincident”, schipbreuk, kapseizen, aanvaring of stranden van het schip, explosie of brand aan boord van het schip of defect aan het schip;

b. wordt onder „schuld of nalatigheid van de vervoerder” mede verstaan de schuld of nalatigheid van de hulppersonen van de vervoerder die handelen in de uitoefening van hun werkzaamheden;

c. wordt verstaan onder „defect aan het schip”, ieder niet of gebrekkig functioneren of elk geval van niet-voldoen aan toepasselijke veiligheidsvoorschriften van enig deel van het schip of zijn uitrusting 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 aankomen op of vertrekken van een aanleg- of ankerplaats, of voor schadebeheersing na vollopen van het schip; of wanneer deze worden gebruikt voor het te water laten van de reddingsuitrusting; en

d. worden onder „schade” niet verstaan schadeloosstellingen met een punitief of een afschrikwekkend karakter.

6. De aansprakelijkheid van de vervoerder krachtens dit artikel heeft uitsluitend betrekking op schade als gevolg van incidenten die zich tijdens het vervoer hebben voorgedaan. De bewijslast dat het incident dat de schade heeft veroorzaakt zich tijdens het vervoer heeft voorgedaan, en omtrent de omvang van de schade 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 het stellen van grenzen aan de aansprakelijkheid.

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

Artikel 5

De volgende tekst wordt toegevoegd als artikel 4*bis* van het Verdrag:

Artikel 4bis

Verplichte verzekering

1. Wanneer passagiers worden vervoerd aan boord van een in een staat die partij is geregistreerd schip dat vergunning heeft voor het vervoeren van meer dan twaalf passagiers, en dit Verdrag van toepassing is, dient een vervoerder die het vervoer feitelijk geheel of gedeeltelijk verricht, te zorgen voor een verzekering of een andere financiële zekerheid, 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 passagiers. Het minimumbedrag van deze verplichte verzekering of andere financiële zekerheid bedraagt niet minder dan 250.000 rekeneenheden per passagier per afzonderlijk geval.

2. Een certificaat waaruit blijkt dat er, in overeenstemming met de bepalingen van dit Verdrag, een verzekering of andere financiële zekerheid is voorzien, wordt voor ieder schip verleend, nadat de bevoegde autoriteit van een staat die partij is heeft vastgesteld dat aan de vereisten van het eerste lid is voldaan. Met betrekking tot een schip geregistreerd in een staat die partij is wordt een dergelijk certificaat afgegeven of gewaarmerkt door de bevoegde autoriteit van de staat waar het schip geregistreerd is; met betrekking tot een schip dat niet in een staat die partij is geregistreerd is, kan het worden afgegeven of gewaarmerkt door de bevoegde autoriteit van elke staat die partij is. Het certificaat heeft de vorm van het model vervat in de bijlage bij dit Verdrag en bevat de volgende gegevens:

- a. naam van het schip, onderscheidingsnummer of -letters en haven van registratie;
- b. naam en adres van het 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 adres van het hoofdkantoor van de verzekeraar of een andere persoon die de financiële zekerheid stelt en, waar nodig, het adres van het kantoor waar de verzekering is gesloten of de zekerheid is gesteld; en
- f. geldigheidsduur van het certificaat, die 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. Deze instelling of organisatie stelt die staat in kennis van de afgifte van ieder certificaat. In alle gevallen waarborgt de staat die partij is onverkort de volledigheid en juistheid van het aldus afgegeven certificaat en verbindt hij zich ertoe de nodige regelingen te treffen om deze verplichting na te komen.

- b. Een staat die partij is stelt de Secretaris-Generaal in kennis van:

- i. de specifieke verantwoordelijkheden en voorwaarden van de machtiging die hij aan een door hem erkende instelling of organisatie verleent;
- ii. de intrekking van een dergelijke machtiging; en
- iii. de datum waarop een dergelijke machtiging of intrekking van een dergelijke machtiging van kracht wordt.

Een machtiging wordt niet eerder van kracht dan drie maanden na de datum waarop daarvan kennisgeving is gedaan aan de Secretaris-Generaal.

c. De instelling of organisatie die in overeenstemming met dit lid gemachtigd is certificaten af te geven, dient ten minste bevoegd te zijn deze certificaten in te trekken als niet wordt voldaan aan de voorwaarden waaronder zij zijn afgegeven. In alle gevallen meldt de instelling of organisatie een dergelijke intrekking aan de staat namens welke het certificaat werd afgegeven.

4. Het certificaat wordt gesteld in de officiële taal of de officiële talen van de staat waar het wordt afgegeven. Indien de gebruikte taal van het certificaat niet de Engelse, de Franse of de Spaanse is, bevat de tekst tevens een vertaling in een van deze talen en kan, indien de staat daartoe besluit, de officiële taal van de staat achterwege blijven.

5. Het certificaat moet zich aan boord van het schip bevinden en een afschrift moet worden nedergelegd bij de autoriteiten die het register beheren waarin het schip is geregistreerd, of indien het schip niet geregistreerd is in een staat die partij is, bij de autoriteit van de staat die de certificaten afgeeft of waarmerkt.

6. Een verzekering of andere financiële zekerheid voldoet niet aan de eisen van dit artikel indien deze om andere redenen dan het verstrijken van de geldigheidsduur van de verzekering of de zekerheid zoals vermeld in het certificaat kan vervallen voordat drie maanden zijn verlopen na de datum waarop aan de autoriteiten bedoeld in het vijfde lid mededeling is gedaan van beëindiging, tenzij het certificaat bij deze autoriteiten is ingeleverd of binnen deze termijn een nieuw certificaat is afgegeven. Het vorenstaande is eveneens van toepassing op elke wijziging die ertoe leidt dat de verzekering of andere financiële zekerheid niet langer voldoet aan de eisen van dit artikel.

7. De staat waar het schip is geregistreerd stelt, met inachtneming van de bepalingen van dit artikel, de voorwaarden vast voor de afgifte en geldigheid van het certificaat.

8. Niets in dit Verdrag kan zo worden uitgelegd dat het een staat die partij is belet zich te verlaten op informatie verkregen van andere staten of van de Organisatie of van andere internationale organisaties met betrekking tot de financiële positie van verzekeraars of van andere per-

sonen die de financiële zekerheid stellen voor de toepassing van dit Verdrag. In dergelijke gevallen wordt de staat die partij is die zich op dergelijke informatie verlaat niet ontheven van zijn verantwoordelijkheid als staat die het certificaat afgeeft.

9. Certificaten afgegeven of gewaarmerkt onder het gezag van een staat die partij is worden voor de toepassing van dit Verdrag aanvaard door andere staten die partij en worden door andere staten die partij zijn beschouwd als zijnde van gelijke waarde als door henzelf afgegeven of gewaarmerkte certificaten, zelfs als het gaat om een schip dat niet in een staat die partij is geregistreerd is. Een staat die partij is kan te allen tijde verzoeken om overleg met de staat die het certificaat heeft afgegeven of gewaarmerkt indien hij meent dat de in het verzekeringscertificaat genoemde verzekeraar of degene die zekerheid heeft gesteld financieel niet in staat is te voldoen aan de bij dit Verdrag opgelegde verplichtingen.

10. Vordering tot schadeloosstelling die krachtens dit artikel door een verzekering of andere financiële zekerheid worden gedekt, kunnen rechtstreeks worden ingesteld tegen de verzekeraar of een andere persoon die financiële zekerheid stelt. In een dergelijk geval geldt het in het eerste lid 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 beperking van de aansprakelijkheid. De verweerder kan voorts gebruik maken van de verweergonden (anders dan faillissement of bedrijfsbeëindiging) die de in het eerste lid bedoelde vervoerder overeenkomstig dit Verdrag had mogen invoeren. De verweerder kan voorts het verweer invoeren dat de geleden schade het gevolg was van opzettelijk wangedrag van de verzekerde; maar de verweerder kan geen ander verweermiddel invoeren dat de verweerder zou hebben kunnen aanvoeren in een door de verzekerde tegen de verweerder ingesteld rechtsgeding. De verweerder is evenwel gerechtigd te vorderen dat de vervoerder en feitelijke vervoerder zich voegen in het geding.

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

12. Een staat die partij is staat niet toe dat een schip dat onder zijn vlag vaart en waarop dit artikel van toepassing is op enig tijdstip in bedrijf is, tenzij een certificaat is afgegeven ingevolge het tweede of vijfde lid.

13. Met inachtneming van de bepalingen van dit artikel, zorgt elke staat die partij is ervoor dat ingevolge zijn nationale wetgeving een verzekering of een andere financiële zekerheid tot de in het eerste lid genoemde omvang van kracht is voor elk schip dat vergunning heeft om meer dan twaalf passagiers te vervoeren, waar ook geregistreerd, dat een haven op zijn grondgebied binnenloopt of verlaat, voor zover dit Verdrag van toepassing is.

14. Niettegenstaande de bepalingen van het vijfde lid, kan een staat die partij is de Secretaris-Generaal in kennis stellen dat voor de toepassing van het dertiende lid schepen het ingevolge het tweede lid vereiste certificaat niet aan boord behoeven te hebben, noch behoeven te overleggen, wanneer die schepen een haven op zijn grondgebied binnenlopen of verlaten, op voorwaarde dat de staat die partij is die het vereiste certificaat afgeeft de Secretaris-Generaal ervan in kennis heeft gesteld dat hij elektronische registers bijhoudt die voor alle staten die partij zijn toegankelijk zijn, waaruit blijkt dat het certificaat bestaat en die de staten die partij zijn in staat stellen hun verplichtingen ingevolge het dertiende lid na te komen.

15. Is met betrekking tot een schip dat in eigendom toebehoort aan een staat die partij is geen verzekering afgesloten of andere financiële zekerheid gesteld, dan zijn de desbetreffende bepalingen van dit artikel op dat schip niet van toepassing, maar dient het schip wel te zijn voorzien van een certificaat, afgegeven door de bevoegde autoriteiten van de staat waar het is geregistreerd, houdende verklaring dat het schip eigendom is van die staat en dat de aansprakelijkheid voor het schip gedekt is binnen de overeenkomstig het eerste lid voorgeschreven grenzen. Een dergelijk certificaat wordt zoveel mogelijk opgesteld volgens het in het tweede lid voorgeschreven model.

Artikel 6

Artikel 7 van het Verdrag wordt vervangen door de volgende tekst:

Artikel 7

Aansprakelijkheidsgrens bij overlijden en persoonlijk letsel

1. De aansprakelijkheid van de vervoerder voor het overlijden of het persoonlijk letsel van een passagier ingevolge artikel 3 is in geen geval hoger dan een bedrag van 400.000 rekeneenheden per passagier, per afzonderlijk geval. Indien de schadevergoeding volgens het recht van de rechter bij wie de zaak aanhangig is gemaakt wordt verleend in de vorm van periodieke betalingen, mag de kapitaalwaarde van deze betalingen deze limiet niet overschrijden.

2. Een staat die partij is kan de in het eerste lid voorgeschreven aansprakelijkheidsgrens regelen bij specifieke bepalingen van nationaal recht, mits de nationale aansprakelijkheidsgrens, voor zover aanwezig, niet lager is dan die welke in het eerste lid wordt voorgeschreven. Een staat die partij is die gebruik maakt van de in dit lid voorziene mogelijkheid, stelt de Secretaris-Generaal in kennis van de vastgestelde aansprakelijkheidsgrens, dan wel van het feit dat deze ontbreekt.

Artikel 7

Artikel 8 van het Verdrag wordt vervangen door de volgende tekst:

Artikel 8

Aansprakelijkheidsgrens bij verlies of beschadiging van bagage en voertuigen

1. De aansprakelijkheid van de vervoerder bij verlies of beschadiging van hutbagage bedraagt 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 bedraagt ten hoogste 12.700 rekeneenheden per voertuig, per vervoer.

3. De aansprakelijkheid van de vervoerder bij verlies of beschadiging van andere dan de in het eerste en tweede lid van dit artikel genoemde bagage, bedraagt ten hoogste 3.375 rekeneenheden per passagier, per vervoer.

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

Artikel 8

Artikel 9 van het Verdrag wordt vervangen door de volgende tekst:

Artikel 9

Rekeneenheid en omrekening

1. De rekeneenheid bedoeld in dit Verdrag is het Bijzondere Trekkingsrecht zoals dit is omschreven door het Internationale Monetaire Fonds. De in artikel 3, eerste lid, artikel 4bis, eerste lid, artikel 7, eerste lid, en artikel 8 genoemde bedragen worden omgerekend in de nationale munteenheid van de staat van de rechter bij wie de zaak aanhangig is gemaakt, overeenkomstig de waarde van de desbetreffende munteenheid ten opzichte van het Bijzondere Trekkingsrecht op de datum van de uitspraak of op de door de partijen overeengekomen datum. De waarde van de nationale munteenheid, uitgedrukt in Bijzondere Trekkingsrechten, van een staat die partij is die lid is van het Internationale Monetaire Fonds, wordt berekend overeenkomstig de waarderingmethode die door het Internationale Monetaire Fonds op de desbetreffende datum wordt toegepast voor zijn eigen verrichtingen en transacties. De waarde van de nationale munteenheid, uitgedrukt in Bijzondere Trekkingsrechten, van een staat die partij is die geen lid is van het Internationale Monetaire Fonds, wordt berekend op een door die staat die partij is vastgestelde wijze.

2. Niettemin kan een staat die geen lid is van het Internationale Monetaire Fonds en wiens wet de toepassing van de bepalingen van het eerste lid niet toelaat, op het tijdstip van bekrachtiging, aanvaarding goedkeuring van dan wel toetreding tot dit Verdrag of op enig tijdstip daarna, verklaren dat de in het eerste lid bedoelde rekeneenheid gelijk zal zijn aan 15 goudfranken. De in dit lid bedoelde goudfrank komt overeen met vijftenzestig 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 het eerste lid genoemde berekening en de in het tweede lid genoemde omrekening geschieden op zodanige wijze dat in de nationale munteenheden van de staten die partij zijn zo veel mogelijk dezelfde reële waarde voor de bedragen in artikel 3, eerste lid, artikel 4bis, eerste lid, artikel 7, eerste lid, en artikel 8 wordt uitgedrukt als zou volgen uit de toepassing van de eerste drie zinnen van het eerste lid. De staten doen de Secretaris-Generaal mededeling van de wijze van berekening overeenkomstig het eerste lid, of van het resultaat van de omrekening in het tweede lid, naargelang van het geval, wanneer zij een akte van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring van, of van toetreding tot dit Verdrag nederleggen, en telkens wanneer zich in deze berekening of omrekening een wijziging voordoet.

Artikel 9

Artikel 16, derde lid, van het Verdrag wordt vervangen door de volgende tekst:

3. Het recht van de rechter bij wie de zaak aanhangig is gemaakt, bepaalt de gronden voor schorsing en stuiting van de verjaring, maar in geen geval kan een vordering uit hoofde van dit Verdrag worden ingesteld na afloop van een van de volgende termijnen:

a. een termijn van vijf jaar te rekenen vanaf de datum van de ontschepping van de passagier of vanaf de datum waarop ontschepping had moeten plaatsvinden, waarbij de laatste van die twee data in aanmerking wordt genomen, dan wel, indien het aflopen van onderstaande termijn zich eerder voordoet,

b. een termijn van drie jaar te rekenen vanaf de datum waarop de eiser op de hoogte was van het door het incident veroorzaakte letsel of verlies of de veroorzaakte schade of hiervan redelijkerwijze op de hoogte had moeten zijn.

Artikel 10

Artikel 17 van het Verdrag wordt vervangen door de volgende tekst:

Artikel 17

Bevoegde rechter

1. Een vordering ingesteld overeenkomstig de artikelen 3 en 4 van dit Verdrag wordt naar keuze van de eiser aanhangig gemaakt bij een van de hieronder genoemde rechters, op voorwaarde dat deze zitting houdt in een staat die partij is bij dit Verdrag, en overeenkomstig het nationaal recht van elke staat die partij is ten aanzien van de aanwijzing van een bevoegde rechter binnen die staten waar een keuze uit meerdere rechters mogelijk is:

a. de rechter van de staat waar de verweerder zijn gewone verblijfplaats of hoofdkantoor heeft, of

b. de rechter van de staat van vertrek of van bestemming, bepaald in de vervoersovereenkomst, of

c. de rechter van de staat van de woonplaats of van de gewone verblijfplaats van de eiser indien de verweerder aldaar een bedrijfsinrichting heeft en aan de rechtsmacht van die staat onderworpen is, of

d. de rechter van de staat waar de vervoersovereenkomst is gesloten, indien de verweerder aldaar een bedrijfsinrichting heeft en aan de rechtsmacht van die staat onderworpen is.

2. Een vordering ingesteld overeenkomstig artikel 4*bis* van dit Verdrag wordt, naar keuze van de eiser, aanhangig gemaakt bij een van de

rechters bij wie overeenkomstig het eerste lid vorderingen kunnen worden ingesteld tegen de vervoerder of feitelijke vervoerder.

3. Na het plaatsvinden van het incident dat de schade heeft veroorzaakt, kunnen de partijen overeenkomen of de eis tot schadevergoeding aan een rechter of voor arbitrage moet worden voorgelegd.

Artikel 11

De volgende tekst wordt toegevoegd als artikel 17bis van het Verdrag:

Artikel 17bis

Erkenning en tenuitvoerlegging

1. Uitspraken van een uit hoofde van artikel 17 bevoegde rechter die voor tenuitvoerlegging vatbaar zijn in de staat waarin zij zijn gewezen en waartegen geen gewoon rechtsmiddel meer openstaat, worden erkend in elke andere staat die partij is, tenzij

- a. de uitspraak is verkregen door bedrog; of
- b. de verweerder niet binnen een redelijke termijn in kennis is gesteld en op behoorlijke wijze in staat is gesteld zijn zaak uiteen te zetten.

2. Een uitspraak die ingevolge het eerste lid erkend is, is vatbaar voor tenuitvoerlegging in iedere staat die partij is zodra de in die staat vereiste formaliteiten zijn vervuld. Deze formaliteiten mogen niet leiden tot een hernieuwde materiële toetsing van de zaak.

3. Een staat die partij is bij dit Protocol kan andere regels toepassen voor de erkenning en tenuitvoerlegging van uitspraken, mits deze ertoe strekken te waarborgen dat uitspraken in ten minste dezelfde mate als ingevolge het eerste en tweede lid worden erkend of ten uitvoer worden gelegd.

Artikel 12

Artikel 18 van het Verdrag wordt vervangen door de volgende tekst:

Artikel 18

Ongeldigheid van contractuele bedingen

Elk contractueel beding dat is overeengekomen vóór het plaatsvinden van het incident dat het overlijden of persoonlijk letsel van een passagier of het verlies of de beschadiging van zijn bagage heeft veroorzaakt en dat een uit hoofde van dit Verdrag aansprakelijke persoon jegens de

passagier van zijn aansprakelijkheid ontheft of voorziet in een lagere aansprakelijkheidsgrens dan is bepaald in dit Verdrag, met uitzondering van het bepaalde in artikel 8, vierde lid, of de bewijslast die op de vervoerder of feitelijke vervoerder rust, omkeert, dan wel tot gevolg heeft dat de in artikel 17, eerste of tweede lid, omschreven keuze wordt beperkt, is nietig, maar de nietigheid van dit beding heeft niet de nietigheid tot gevolg van de vervoersovereenkomst, die onderworpen blijft aan de bepalingen van dit Verdrag.

Artikel 13

Artikel 20 van het Verdrag wordt vervangen door de volgende tekst:

Artikel 20

Kernschade

Er ontstaat ingevolge dit Verdrag geen aansprakelijkheid voor schade voortvloeiend uit een nucleair ongeval:

a. indien de exploitant van een kerninstallatie aansprakelijk is voor dergelijke schade, hetzij krachtens bepalingen van het Verdrag van Parijs van 29 juli 1960 inzake wettelijke aansprakelijkheid op het gebied van de kernenergie, zoals gewijzigd bij het Aanvullend Protocol van 28 januari 1964, 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 kerninstallatie aansprakelijk is voor dergelijke schade krachtens nationale wetgeving inzake de aansprakelijkheid voor dergelijke schade, op voorwaarde dat die wetgeving ten opzichte van de personen die schade kunnen ondervinden, in elk opzicht even gunstig is als het Verdrag van Parijs of van Wenen of een van kracht zijnde wijziging hiervan of enig van kracht zijnd protocol hierbij.

Artikel 14

Modelcertificaat

1. Het als bijlage bij dit Protocol gevoegde modelcertificaat wordt als bijlage bij het Verdrag opgenomen.

2. De volgende tekst wordt toegevoegd als artikel *1bis* van het Verdrag:

„Artikel 1bis

Bijlage

De aan dit Verdrag gehechte Bijlage maakt een integrerend onderdeel uit van het Verdrag.”

Artikel 15

Interpretatie en toepassing

1. Het Verdrag en dit Protocol dienen, tussen de partijen bij dit Protocol, tezamen te worden gelezen en geïnterpreteerd als een enkel instrument.

2. Het Verdrag, zoals herzien bij dit Protocol, is enkel van toepassing op vorderingen naar aanleiding van gebeurtenissen die plaatsvinden nadat dit Protocol voor iedere staat in werking is getreden.

3. De artikelen 1 tot en met 22 van het Verdrag zoals herzien bij dit Protocol, tezamen met de artikelen 17 tot en met 25 van dit Protocol en de Bijlage daarbij vormen tezamen het Verdrag van Athene inzake het vervoer van passagiers en hun bagage over zee, 2002, en worden als zodanig aangeduid.

Artikel 16

De volgende tekst wordt toegevoegd als artikel 22bis van het Verdrag.

Artikel 22bis

Slotbepalingen van het Verdrag

De slotbepalingen van dit Verdrag zijn de artikelen 17 tot en met 25 van het Protocol van 2002 bij het Verdrag van Athene inzake het ver-

voer van passagiers en hun bagage over zee, 1974. Verwijzingen in dit Verdrag naar staten die partij zijn verwijzen naar staten die partij zijn bij dat protocol.

SLOTBEPALINGEN

Artikel 17

Ondertekening, bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring en toetreding

1. Dit Protocol staat van 1 mei 2003 tot en met 30 april 2004 open voor ondertekening op het hoofdkwartier van de Organisatie en blijft daarna open voor toetreding.

2. Staten kunnen hun instemming door dit Protocol te worden gebonden tot uitdrukking brengen door:

- a. ondertekening zonder voorbehoud ten aanzien van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring; of
- b. ondertekening onder voorbehoud van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring, gevolgd door bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring; of
- c. toetreding.

3. Bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding geschiedt door nederlegging van een daartoe strekkende akte bij de Secretaris-Generaal.

4. Akten van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding die zijn nedergelegd nadat een wijziging van dit Protocol in werking is getreden ten aanzien van alle staten die partij zijn, of nadat alle maatregelen vereist voor de inwerkingtreding van de wijziging ten aanzien van die staten die partij zijn voltooid zijn, worden geacht van toepassing te zijn op dit Protocol, zoals gewijzigd bij bedoelde wijziging.

5. Een staat dient zijn instemming door dit Protocol te worden gebonden niet tot uitdrukking te brengen, tenzij hij, indien hij hierbij partij is, de volgende instrumenten opzegt:

- a. het Verdrag van Athene inzake het vervoer van passagiers en hun bagage over zee, gedaan te Athene op 13 december 1974;
- b. het Protocol bij het Verdrag van Athene inzake het vervoer van passagiers en hun bagage over zee, gedaan te Londen op 19 november 1976; en
- c. het Protocol van 1990 tot wijziging van het Verdrag van Athene inzake het vervoer van passagiers en hun bagage over zee, gedaan te Londen op 29 maart 1990, met ingang van het tijdstip waarop dit Protocol voor die staat in werking treedt in overeenstemming met artikel 20.

Artikel 18

Staten met meer dan een rechtsstelsel

1. Indien een staat twee of meer territoriale eenheden heeft waarin verschillende rechtsstelsels van toepassing zijn betreffende in dit Protocol geregelde aangelegenheden, kan hij op het tijdstip van ondertekening, bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding verklaren dat dit Protocol op al deze territoriale eenheden of slechts op een of meer daarvan van toepassing is en kan hij te allen tijde deze verklaring wijzigen door een nieuwe verklaring in te dienen.

2. Van elke verklaring wordt de Secretaris-Generaal in kennis gesteld en daarin worden uitdrukkelijk de territoriale eenheden vermeld waarop dit Protocol van toepassing is.

3. Met betrekking tot een staat die partij is die een dergelijke verklaring aflegt, geldt het volgende:

a. verwijzingen naar de staat van registratie van een schip en, in het geval van een certificaat van verplichte verzekering, naar de staat van afgifte of waarmerking, worden uitgelegd als verwijzingen naar de territoriale eenheid waarin het schip is geregistreerd, respectievelijk waarin het certificaat wordt afgegeven of gewaarmerkt;

b. verwijzingen naar de vereisten van het nationaal recht, de nationale aansprakelijkheidsgrens en de nationale munteenheid worden uitgelegd als verwijzingen naar respectievelijk de vereisten van het recht, de aansprakelijkheidsgrens en de munteenheid van de territoriale eenheid in kwestie; en

c. verwijzingen naar rechters, en naar uitspraken die in de Staten die Partij zijn dienen te worden erkend, worden uitgelegd als verwijzingen naar respectievelijk rechters van, en uitspraken die dienen te worden erkend in, de territoriale eenheid in kwestie.

Artikel 19

Organisaties voor regionale economische integratie

1. Een organisatie voor regionale economische integratie samengesteld uit soevereine Staten die bevoegdheden inzake bepaalde aangelegenheden die door dit Protocol worden geregeld aan die organisatie hebben overgedragen, kan dit Protocol ondertekenen, bekrachtigen, aanvaarden, goedkeuren of ertoe toetreden. Een organisatie voor regionale economische integratie die partij is bij dit Protocol heeft de rechten en verplichtingen van een staat die partij is, voor zover deze organisatie bevoegd is ten aanzien van aangelegenheden die door dit Protocol worden geregeld.

2. Indien een organisatie voor regionale economische integratie haar stemrecht uitoefent in aangelegenheden ten aanzien waarvan zij bevoegd is, krijgt zij een aantal stemmen dat gelijk is aan het aantal van haar lidstaten die partij zijn bij dit Protocol en die bevoegdheid ten aanzien van de aangelegenheid in kwestie aan haar hebben overgedragen. Een organisatie voor regionale economische integratie oefent haar stemrecht niet uit indien haar lidstaten hun stemrecht uitoefenen en vice versa.

3. Indien het aantal staten die partij zijn relevant is in dit Protocol, met inbegrip van maar niet beperkt tot de artikelen 20 en 23 van dit Protocol, telt de organisatie voor regionale economische integratie niet als een staat die partij is naast haar lidstaten die partij zijn.

4. Op het tijdstip van de ondertekening, bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding legt de organisatie voor regionale economische integratie een verklaring af aan de Secretaris-Generaal ter aanduiding van de bij dit Protocol geregelde aangelegenheden ten aanzien waarvan bevoegdheden door haar lidstaten die ondertekenaar van of partij zijn bij dit Protocol zijn overgedragen aan die organisatie en van andere relevante beperkingen ten aanzien van de reikwijdte van die bevoegdheden. De organisatie voor regionale economische integratie stelt de Secretaris-Generaal onverwijld in kennis van veranderingen in de verdeling van bevoegdheden, met inbegrip van nieuwe overdrachten van bevoegdheden, als aangeduid in de in dit lid bedoelde verklaring. Dergelijke verklaringen worden, krachtens artikel 24 van dit Protocol, door de Secretaris-Generaal ter beschikking gesteld.

5. Staten die partij zijn en die lidstaat zijn van een organisatie voor regionale economische integratie die zelf partij is bij dit Protocol, worden geacht bevoegd te zijn ten aanzien van alle bij dit Protocol geregelde aangelegenheden ten aanzien waarvan de overdracht van bevoegdheden aan de organisatie niet uitdrukkelijk overeenkomstig het vierde lid zijn aangeduid of mededegeeld.

Artikel 20

Inwerkingtreding

1. Dit Protocol treedt in werking twaalf maanden na de datum waarop tien staten het hebben ondertekend zonder voorbehoud ten aanzien van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring of een akte van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding hebben nedergelegd bij de Secretaris-Generaal.

2. Voor iedere Staat die dit Protocol bekrachtigt, aanvaardt, goedkeurt of ertoe toetreedt nadat is voldaan aan de voorwaarden voor inwerkingtreding in het eerste lid, treedt dit Protocol in werking drie maanden na

de datum van nederlegging door deze Staat van de desbetreffende akte, evenwel niet eerder dan de datum waarop dit Protocol in werking is getreden in overeenstemming met het eerste lid.

Artikel 21

Opzegging

1. Dit Protocol kan te allen tijde worden opgezegd door een staat die partij is na de datum waarop het voor die staat in werking is getreden.
2. Opzegging geschiedt door nederlegging van een daartoe strekkende akte bij de Secretaris-Generaal.
3. Een opzegging wordt van kracht twaalf maanden na nederlegging van de akte van opzegging bij de Secretaris-Generaal of na een langere termijn wanneer zulks in die akte is bepaald.
4. Tussen de staten die partij zijn bij dit Protocol, wordt de opzegging door een van hen van het Verdrag in overeenstemming met artikel 25 daarvan, onder geen beding uitgelegd als een opzegging van het Verdrag zoals herzien bij dit Protocol.

Artikel 22

Herziening en wijziging

1. De Organisatie kan een conferentie tot herziening of wijziging van dit Protocol bijeenroepen.
2. De Organisatie roept een conferentie van de Partijen bij dit Protocol bijeen ter herziening of wijziging ervan, op verzoek van ten minste een derde van de Staten die Partij zijn.

Artikel 23

Wijziging van de aansprakelijkheidsgrenzen

1. Onverminderd het bepaalde in artikel 22 is de bijzondere procedure van dit artikel uitsluitend van toepassing ten behoeve van het wijzigen van de aansprakelijkheidsgrenzen, zoals deze zijn vastgesteld in artikel 3, eerste lid, artikel 4*bis*, eerste lid, artikel 7, eerste lid en artikel 8 van het Verdrag zoals 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 een voorstel tot wijziging van de aansprakelijkheidsgrenzen, met inbegrip van de aftrek-

bare bedragen, zoals aangeduid in artikel 3, eerste lid, artikel 4*bis*, eerste lid, artikel 7, eerste lid, en artikel 8 van het Verdrag zoals herzien bij dit Protocol, door de Secretaris-Generaal onder alle leden van de Organisatie en alle staten die partij zijn verspreid.

3. Elke ingevolge de bovenstaande procedure voorgestelde en verspreide wijziging wordt ter overweging voorgelegd aan de Juridische Commissie van de Organisatie (hierna te noemen „de Juridische Commissie”) op een datum ten minste zes maanden na de datum van toezending.

4. Alle staten die partij zijn bij het Verdrag zoals herzien bij dit Protocol, ongeacht of zij lid van de Organisatie zijn, zijn gerechtigd deel te nemen aan de werkzaamheden van de Juridische Commissie ter overweging en aanneming van wijzigingen.

5. Wijzigingen worden aangenomen met een meerderheid van twee derde van de staten die partij zijn bij het Verdrag zoals herzien bij dit Protocol die aanwezig zijn en hun stem uitbrengen in de Juridische Commissie, welke is uitgebreid zoals bepaald in het vierde lid, mits ten minste de helft van de staten die partij zijn bij het Verdrag zoals herzien bij dit Protocol aanwezig is op het tijdstip van de stemming.

6. Wanneer zij een voorstel tot wijziging van de aansprakelijkheidsgrenzen bespreekt, houdt de Juridische Commissie rekening met de ervaring opgedaan met incidenten en in het bijzonder met het bedrag van de daaruit voortvloeiende schade alsmede met wijzigingen in geldswaarden en met het effect van de voorgestelde wijziging op de verzekeringskosten.

7. a. Geen enkele wijziging van de aansprakelijkheidsgrenzen ingevolge dit artikel mag in overweging worden genomen vóór het verstrijken van een termijn van vijf jaar te rekenen vanaf de datum waarop dit Protocol voor ondertekening werd opengesteld, noch vóór het verstrijken van een termijn van vijf jaar te rekenen vanaf de datum waarop een eerdere ingevolge dit artikel aangenomen wijziging van kracht is geworden.

b. Geen enkele aansprakelijkheidsgrens mag worden verhoogd tot boven een bedrag dat overeenkomt met de grens die is vervat in het Verdrag zoals herzien bij dit Protocol, verhoogd met zes procent per jaar, berekend op samengestelde basis vanaf de datum waarop dit Protocol voor ondertekening werd opengesteld.

c. Geen enkele aansprakelijkheidsgrens mag zodanig worden verhoogd dat deze een bedrag overschrijdt dat overeenkomt met de grens vervat in het Verdrag zoals herzien bij dit Protocol vermenigvuldigd met drie.

8. Elke wijziging aangenomen overeenkomstig het vijfde lid wordt door de Organisatie ter kennis gebracht van alle staten die partij zijn. De wijziging wordt geacht te zijn aanvaard aan het einde van een tijdvak van achttien maanden na de datum van kennisgeving, tenzij binnen dat tijdvak niet minder dan een vierde van de staten die partij waren op het tijdstip van aanneming van de wijziging de Secretaris-Generaal hebben medegedeeld dat zij de wijziging niet aanvaardden, in welk geval de wijziging is verworpen en niet van kracht wordt.

9. Een wijziging die geacht wordt te zijn aanvaard overeenkomstig het achtste lid, treedt in werking achttien maanden na aanvaarding ervan.

10. Alle staten die partij zijn worden gebonden door de wijziging, tenzij zij ten minste zes maanden voordat de wijziging in werking treedt dit Protocol opzeggen overeenkomstig artikel 21, eerste en tweede lid. Een dergelijke opzegging wordt van kracht wanneer de wijziging in werking treedt.

11. Wanneer een wijziging is aangenomen, maar het tijdvak van achttien maanden voor de aanvaarding ervan nog niet is verstreken, is een staat die gedurende dat tijdvak partij wordt, door de wijziging gebonden indien deze in werking treedt. Een staat die na dat tijdvak Partij wordt, is gebonden door een wijziging die overeenkomstig het achtste lid is aanvaard. In de gevallen bedoeld in dit lid wordt een staat gebonden door een wijziging wanneer deze wijziging in werking treedt, of wanneer dit Protocol voor die staat in werking treedt, indien deze datum later valt.

Artikel 24

Depositaris

1. Dit Protocol en alle ingevolge artikel 23 aangenomen wijzigingen worden nedergelegd bij de Secretaris-Generaal.

2. De Secretaris-Generaal:

- a. stelt alle staten die dit Protocol hebben ondertekend of ertoe zijn toegetreden in kennis van:
 - i. iedere nieuwe ondertekening of nederlegging van een akte van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding, alsmede de datum ervan;
 - ii. iedere verklaring en mededeling overeenkomstig artikel 9, tweede en derde lid, artikel 18, eerste lid, en artikel 19, vierde lid, van het Verdrag zoals herzien bij dit Protocol;
 - iii. de datum van inwerkingtreding van dit Protocol;
 - iv. ieder voorstel tot wijziging van de aansprakelijkheidsgrenzen in overeenstemming met artikel 23, tweede lid, van dit Protocol;

- v. iedere wijziging die is aangenomen overeenkomstig artikel 23, vijfde lid, van dit Protocol;
 - vi. iedere wijziging die ingevolge artikel 23, achtste lid, van dit Protocol wordt geacht te zijn aanvaard, alsmede de datum waarop die wijziging in werking treedt overeenkomstig het negende en tiende lid van dat artikel;
 - vii. de nederlegging van iedere akte van opzegging van dit Protocol, de datum van nederlegging en de datum waarop deze van kracht wordt;
 - viii. iedere mededeling die ingevolge een artikel van dit Protocol vereist is;
- b. doet alle Staten die dit Protocol hebben ondertekend of ertoe zijn toetreden voor eensluidend gewaarmerkte afschriften van dit Protocol toekomen.

3. Zodra dit Protocol in werking treedt, wordt de tekst door de Secretaris-Generaal toegezonden aan het Secretariaat van de Verenigde Naties voor registratie en publicatie overeenkomstig artikel 102 van het Handvest van de Verenigde Naties.

Artikel 25

Talen

Dit Protocol is opgesteld in één oorspronkelijk exemplaar in de Arabische, de Chinese, de Engelse, de Franse, de Russische en de Spaanse taal, zijnde alle teksten gelijkelijk authentiek.

GEDAAN te Londen op 1 november 2002.

TEN BLIJKE WAARVAN de ondergetekenden, daartoe naar behoren gemachtigd door hun onderscheiden regeringen, dit Protocol hebben ondertekend.

Bijlage**Certificaat inzake verzekering of andere financiële zekerheid
terzake van aansprakelijkheid bij overlijden en persoonlijk letsel
van een passagier****Afgegeven overeenkomstig de bepalingen van artikel 4bis van het
Verdrag van Athene inzake het vervoer van passagiers en hun
bagage over zee, 2002**

Naam van het schip	Onderscheidingsnummer of -letters	IMO-Scheepsidentificatienummer	Thuis-haven	Naam en volledig adres van het hoofdkantoor van de vervoerder die het vervoer feitelijk verricht

Hierbij wordt verklaard dat er met betrekking tot voornoemd schip een verzekering is afgesloten of andere financiële zekerheid is gesteld die voldoet aan de vereisten van artikel 4bis 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 de persoon/personen die de zekerheid stelt/stellen

Naam.....

Adres.....

Dit certificaat is geldig tot.....

Afgegeven of gewaarmerkt door de regering van

(Volledige aanduiding van de staat)

OF

De volgende tekst dient te worden gebruikt indien een staat die partij is zich beroept op artikel 4bis, derde lid:

Dit certificaat is afgegeven onder de bevoegdheid van de regering van (volledige aanduiding van de Staat) door (naam van de instelling of organisatie)

te..... op.....
 (Plaats) (Datum)

.....
 (Handtekening en functie van de functionaris die dit certificaat afgeeft
 of waarmerkt)

Toelichting:

1. In de aanduiding van de Staat kan desgewenst een verwijzing naar het bevoegde overheidsorgaan van het land waar het certificaat wordt afgegeven worden opgenomen.

2. Indien het totale bedrag van de zekerheid uit meer dan een bron afkomstig is, moet voor elk van hen het bedrag worden vermeld.

3. Indien de zekerheid is gesteld in meerdere vormen, moet elk daarvan worden vermeld.

4. Onder het kopje „Duur van de zekerheid” moet de datum worden vermeld waarop een dergelijke zekerheid van kracht wordt.

5. Onder het kopje „Adres” van de verzekeraar(s) en/of de persoon/personen die de zekerheid stelt/stellen moet het hoofdkantoor van de verzekeraar(s) en/of de persoon/personen die de zekerheid stelt/stellen worden vermeld. Indien van toepassing, dient het kantoor waar de verzekering of de zekerheid is gesloten respectievelijk gesteld te worden vermeld.

De vertaling van de artikelen 1 tot en met 22 van het Verdrag van Athene 1974, zoals herzien door het Protocol, tezamen met de artikelen 17 tot en met 25 van het Protocol en de Bijlage daarbij, die tezamen het Verdrag van Athene inzake het vervoer van passagiers en hun bagage over zee, 2002 vormen, luidt als volgt:

Verdrag van Athene inzake het vervoer van passagiers en hun bagage over zee, 2002

(Geconsolideerde tekst van het Verdrag van Athene inzake het vervoer van passagiers en hun bagage over zee, 1974 en het Protocol van 2002 bij het Verdrag)

Artikel 1

Begripsomschrijvingen

In dit Verdrag hebben de volgende begripsomschrijvingen de betekenis die hieraan bij dezen wordt toegekend:

1. a. „vervoerder” betekent een persoon door of namens welke een vervoersovereenkomst is gesloten, ongeacht of het vervoer feitelijk door deze persoon of door een feitelijke vervoerder wordt verzorgd;
 - b. „feitelijke vervoerder” betekent een andere persoon dan de vervoerder, zijnde de eigenaar, bevrachter of exploitant van een schip, die het vervoer feitelijk geheel of gedeeltelijk 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 zeeschip, met uitzondering van luchtkussenvaartuigen;
4. „passagier” betekent iedere persoon die op een schip wordt vervoerd,
 - a. krachtens een vervoersovereenkomst; of
 - b. die, met toestemming van de vervoerder, een voertuig of levende dieren begeleidt, die het voorwerp zijn van een vervoersovereenkomst voor goederen die niet onder dit Verdrag valt;
5. „bagage” betekent elk voorwerp of voertuig dat door de vervoerder krachtens een vervoersovereenkomst wordt vervoerd, met uitzondering van:
 - a. goederen of voertuigen vervoerd krachtens een charterpartij, een cognossement of een andere overeenkomst die hoofdzakelijk het vervoer van goederen betreft, en
 - b. levende dieren;
6. „hutbagage” betekent de bagage van de passagier die zich in zijn hut bevindt of die hij anderszins in zijn bezit heeft of onder zijn hoede of toezicht heeft. Behalve voor de toepassing van het achtste lid van dit artikel en van artikel 8 wordt onder hutbagage mede verstaan de bagage die de passagier in of op zijn voertuig heeft;
7. „verlies of beschadiging van bagage”, omvat eveneens de materiële schade 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 terugbezorgd, 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 over het 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 gedurende welke deze zich in een zeeterminal of op een kade of in een andere haveninstallatie bevindt;

b. wat de hutbagage betreft, tevens de periode gedurende welke de passagier zich in een zeeterminal of op een kade of in een andere haveninstallatie bevindt indien deze bagage door de vervoerder of diens hulppersonen werd overgenomen en nog niet aan de passagier werd terugbezorgd;

c. wat andere bagage dan hutbagage betreft, de periode gelegen tussen het tijdstip waarop de vervoerder of diens hulppersonen de bagage te land of aan boord heeft overgenomen en het tijdstip waarop ze door de vervoerder of diens hulppersonen werd terugbezorgd;

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 indien 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. „Secretaris-Generaal” betekent de Secretaris-Generaal van de Organisatie.

Artikel 1bis

Bijlage

De aan dit Verdrag gehechte Bijlage maakt een integrerend onderdeel uit van het Verdrag.

Artikel 2

Toepassing

1. Dit Verdrag is van toepassing op elk internationaal vervoer indien:

a. het schip de vlag voert van een staat die partij is bij dit Verdrag of indien het in een dergelijke staat is geregistreerd, of

b. de vervoersovereenkomst werd opgesteld in een staat die partij is bij dit Verdrag, of

c. volgens de vervoersovereenkomst de plaats van vertrek of bestemming gelegen is in een staat die partij is bij dit Verdrag.

2. Niettegenstaande de bepalingen van het eerste lid van dit artikel is dit Verdrag niet van toepassing als het vervoer onderworpen is aan een aansprakelijkheidsregeling waarin is voorzien door bepalingen van een ander verdrag betreffende het vervoer van reizigers of bagage met een ander vervoermiddel en voor zover die bepalingen op het zeevervoer dwingend van toepassing zijn.

Artikel 3

Aansprakelijkheid van de vervoerder

1. Bij schade 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 rekeneenheden bedraagt, tenzij de vervoerder bewijst dat het incident:

a. het gevolg is van een oorlogshandeling, vijandelijkheden, burgeroorlog, opstand of een natuurverschijnsel van uitzonderlijke, onvermijdelijke en onbedwingbare aard; of

b. volledig is veroorzaakt door een handelen of nalaten door een derde met het oogmerk het incident te veroorzaken.

Indien en voor zover de schade bovengenoemde grens te boven gaat, is de vervoerder verder aansprakelijk, tenzij de vervoerder bewijst dat het incident dat de schade heeft veroorzaakt niet aan de schuld of nalatigheid van de vervoerder te wijten is.

2. Bij schade geleden als gevolg van het overlijden of persoonlijk letsel van een passagier niet veroorzaakt door een scheepvaartincident, is de vervoerder aansprakelijk indien het incident dat de schade heeft veroorzaakt aan de schuld of nalatigheid van de vervoerder te wijten is. De bewijslast dat er sprake is van schuld of nalatigheid berust bij de eiser.

3. Bij schade geleden als gevolg van het verlies of de beschadiging van hutbagage is de vervoerder aansprakelijk indien het incident dat de schade heeft veroorzaakt aan de schuld of nalatigheid van de vervoerder te wijten is. Schuld of nalatigheid van de vervoerder wordt verondersteld bij schade veroorzaakt door een scheepvaartincident.

4. Bij schade geleden als gevolg van het verlies of beschadiging van andere bagage dan hutbagage is de vervoerder aansprakelijk, tenzij de vervoerder bewijst dat het incident dat de schade heeft veroorzaakt niet aan de schuld of nalatigheid van de vervoerder te wijten is.

5. Voor de toepassing van dit artikel:

a. wordt verstaan onder „scheepvaartincident”, schipbreuk, kapseizen, aanvaring of stranden van het schip, explosie of brand aan boord van het schip of defect aan het schip;

b. wordt onder „schuld of nalatigheid van de vervoerder” mede verstaan de schuld of nalatigheid van de hulppersonen van de vervoerder die handelen in de uitoefening van hun werkzaamheden;

c. wordt verstaan onder „defect aan het schip”, ieder niet of gebrekkig functioneren of elk geval van niet-voldoen aan toepasselijke veiligheidsvoorschriften van enig deel van het schip of zijn uitrusting 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 aankomen op of vertrekken van een aanleg- of ankerplaats, of voor schadebeheersing na vollopen van het schip; of wanneer deze worden gebruikt voor het te water laten van de reddingsuitrusting; en

d. worden onder „schade” niet verstaan schadeloosstellingen met een punitief of een afschrikwekkend karakter.

6. De aansprakelijkheid van de vervoerder krachtens dit artikel heeft uitsluitend betrekking op schade als gevolg van incidenten die zich tijdens het vervoer hebben voorgedaan. De bewijslast dat het incident dat de schade heeft veroorzaakt zich tijdens het vervoer heeft voorgedaan, en omtrent de omvang van de schade 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 het stellen van grenzen aan de aansprakelijkheid.

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

Artikel 4

Feitelijke vervoerder

1. Indien het vervoer geheel of gedeeltelijk aan een feitelijke vervoerder wordt toevertrouwd, blijft de vervoerder niettemin aansprakelijk voor het volledige vervoer overeenkomstig de bepalingen van dit Verdrag. Daarnaast is de feitelijke vervoerder onderworpen aan de bepalingen van dit Verdrag en kan hij zich erop beroepen voor het gedeelte van het vervoer dat door hem is verricht.

2. De vervoerder is met betrekking tot het door de feitelijke vervoerder verrichte vervoer aansprakelijk voor het handelen of nalaten van de feitelijk vervoerder en van diens hulppersonen die handelen in de uitoefening van hun werkzaamheden.

3. Elke bijzondere overeenkomst krachtens welke de vervoerder verplichtingen op zich neemt die niet bij dit Verdrag worden opgelegd of afstand doet van rechten die dit Verdrag hem toekent, is voor de feitelijke vervoerder slechts bindend wanneer hij daar uitdrukkelijk en schriftelijk mee instemt.

4. Wanneer en voor zover zowel de vervoerder als de feitelijke vervoerder aansprakelijk zijn, zijn zij beide hoofdelijk aansprakelijk.

5. Geen enkele bepaling van dit artikel doet afbreuk aan enig recht van verhaal tussen de vervoerder en de feitelijke vervoerder.

Artikel 4bis

Verplichte verzekering

1. Wanneer passagiers worden vervoerd aan boord van een in een staat die partij is geregistreerd schip dat vergunning heeft voor het vervoeren van meer dan twaalf passagiers, en dit Verdrag van toepassing is, dient een vervoerder die het vervoer feitelijk geheel of gedeeltelijk verricht, te zorgen voor een verzekering of een andere financiële zekerheid, 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 passagiers. Het minimumbedrag van deze verplichte verzekering of andere financiële zekerheid bedraagt niet minder dan 250.000 rekeeneenheden per passagier per afzonderlijk geval.

2. Een certificaat waaruit blijkt dat er, in overeenstemming met de bepalingen van dit Verdrag, een verzekering of andere financiële zekerheid is voorzien, wordt voor ieder schip verleend, nadat de bevoegde autoriteit van een staat die partij is heeft vastgesteld dat aan de vereisten van het eerste lid is voldaan. Met betrekking tot een schip geregistreerd in een staat die partij is wordt een dergelijk certificaat afgegeven of gewaarmerkt door de bevoegde autoriteit van de staat waar het schip geregistreerd is; met betrekking tot een schip dat niet in een staat die partij is geregistreerd is, kan het worden afgegeven of gewaarmerkt door de bevoegde autoriteit van elke staat die partij is. Het certificaat heeft de vorm van het model vervat in de bijlage bij dit Verdrag en bevat de volgende gegevens:

- a. naam van het schip, onderscheidingsnummer of -letters en haven van registratie;
- b. naam en adres van het 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 adres van het hoofdkantoor van de verzekeraar of een andere persoon die de financiële zekerheid stelt en, waar nodig, het adres van het kantoor waar de verzekering is gesloten of de zekerheid is gesteld; en
- f. geldigheidsduur van het certificaat, die 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. Deze instelling of organisatie stelt die staat in kennis van de afgifte van ieder certificaat. In alle gevallen waarborgt de staat die partij is onverkort de volledigheid en juistheid van het aldus afgegeven certificaat en verbindt hij zich ertoe de nodige regelingen te treffen om deze verplichting na te komen.

- b. Een staat die partij is stelt de Secretaris-Generaal in kennis van:
- i. de specifieke verantwoordelijkheden en voorwaarden van de machtiging die hij aan een door hem erkende instelling of organisatie verleent;
 - ii. de intrekking van een dergelijke machtiging; en
 - iii. de datum waarop een dergelijke machtiging of intrekking van een dergelijke machtiging van kracht wordt.

Een machtiging wordt niet eerder van kracht dan drie maanden na de datum waarop daarvan kennisgeving is gedaan aan de Secretaris-Generaal.

c. De instelling of organisatie die in overeenstemming met dit lid gemachtigd is certificaten af te geven, dient ten minste bevoegd te zijn deze certificaten in te trekken als niet wordt voldaan aan de voorwaarden waaronder zij zijn afgegeven. In alle gevallen meldt de instelling of organisatie een dergelijke intrekking aan de staat namens welke het certificaat werd afgegeven.

4. Het certificaat wordt gesteld in de officiële taal of de officiële talen van de staat waar het wordt afgegeven. Indien de gebruikte taal van het certificaat niet de Engelse, de Franse of de Spaanse is, bevat de tekst tevens een vertaling in een van deze talen en kan, indien de staat daartoe besluit, de officiële taal van de staat achterwege blijven.

5. Het certificaat moet zich aan boord van het schip bevinden en een afschrift moet worden nedergelegd bij de autoriteiten die het register beheren waarin het schip is geregistreerd, of indien het schip niet geregistreerd is in een staat die partij is, bij de autoriteit van de staat die de certificaten afgeeft of waarmerkt.

6. Een verzekering of andere financiële zekerheid voldoet niet aan de eisen van dit artikel indien deze om andere redenen dan het verstrijken van de geldigheidsduur van de verzekering of de zekerheid zoals vermeld in het certificaat kan vervallen voordat drie maanden zijn verlopen na de datum waarop aan de autoriteiten bedoeld in het vijfde lid mededeling is gedaan van beëindiging, tenzij het certificaat bij deze autoriteiten is ingeleverd of binnen deze termijn een nieuw certificaat is afgegeven. Het vorenstaande is eveneens van toepassing op elke wijziging die ertoe leidt dat de verzekering of andere financiële zekerheid niet langer voldoet aan de eisen van dit artikel.

7. De staat waar het schip is geregistreerd stelt, met inachtneming van de bepalingen van dit artikel, de voorwaarden vast voor de afgifte en geldigheid van het certificaat.

8. Niets in dit Verdrag kan zo worden uitgelegd dat het een staat die partij is belet zich te verlaten op informatie verkregen van andere staten of van de Organisatie of van andere internationale organisaties met betrekking tot de financiële positie van verzekeraars of van andere personen die de financiële zekerheid stellen voor de toepassing van dit Verdrag. In dergelijke gevallen wordt de staat die partij is die zich op dergelijke informatie verlaat niet ontheven van zijn verantwoordelijkheid als staat die het certificaat afgeeft.

9. Certificaten afgegeven of gewaarmerkt onder het gezag van een staat die partij is worden voor de toepassing van dit Verdrag aanvaard door andere staten die partij en worden door andere staten die partij zijn beschouwd als zijnde van gelijke waarde als door henzelf afgegeven of gewaarmerkte certificaten, zelfs als het gaat om een schip dat niet in een staat die partij is geregistreerd is. Een staat die partij is kan te allen tijde verzoeken om overleg met de staat die het certificaat heeft afgegeven of gewaarmerkt indien hij meent dat de in het verzekeringscertificaat genoemde verzekeraar of degene die zekerheid heeft gesteld financieel niet in staat is te voldoen aan de bij dit Verdrag opgelegde verplichtingen.

10. Vorderingen tot schadeloosstelling die krachtens dit artikel door een verzekering of andere financiële zekerheid worden gedekt, kunnen rechtstreeks worden ingesteld tegen de verzekeraar of een andere persoon die financiële zekerheid stelt. In een dergelijk geval geldt het in het eerste lid 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 beperking van de aansprakelijkheid. De verweerder kan voorts gebruik maken van de verweergronden (anders dan faillissement of bedrijfsbeëindiging) die de in het eerste lid bedoelde vervoerder overeenkomstig dit Verdrag had mogen invoeren. De verweerder kan voorts het verweer invoeren dat de geleden schade het gevolg was van opzettelijk wangedrag van de verzekerde; maar de verweerder kan geen ander verweermiddel invoeren dat de verweerder zou hebben kunnen aanvoeren in een door de verzekerde tegen de verweerder ingesteld rechtsgeding. De verweerder is evenwel gerechtigd te vorderen dat de vervoerder en feitelijke vervoerder zich voegen in het geding.

11. Geldbedragen die door de verzekeraar of door de verstrekker van een andere overeenkomstig het eerste lid gestelde financiële zekerheid ter beschikking worden gesteld dienen uitsluitend ter voldoening van uit hoofde van dit Verdrag ingestelde vorderingen, en enige uitbetaling van

deze bedragen heeft tot gevolg dat de aansprakelijkheid uit hoofde van dit Verdrag met een bedrag ten belope van de uitgekeerde bedragen wordt verminderd.

12. Een staat die partij is staat niet toe dat een schip dat onder zijn vlag vaart en waarop dit artikel van toepassing is op enig tijdstip in bedrijf is, tenzij een certificaat is afgegeven ingevolge het tweede of vijfde lid.

13. Met inachtneming van de bepalingen van dit artikel, zorgt elke staat die partij is ervoor dat ingevolge zijn nationale wetgeving een verzekering of een andere financiële zekerheid tot de in het eerste lid genoemde omvang van kracht is voor elk schip dat vergunning heeft om meer dan twaalf passagiers te vervoeren, waar ook geregistreerd, dat een haven op zijn grondgebied binnenloopt of verlaat, voor zover dit Verdrag van toepassing is.

14. Niettegenstaande de bepalingen van het vijfde lid, kan een staat die partij is de Secretaris-Generaal in kennis stellen dat voor de toepassing van het dertiende lid schepen het ingevolge het tweede lid vereiste certificaat niet aan boord behoeven te hebben, noch behoeven te overleggen, wanneer die schepen een haven op zijn grondgebied binnenlopen of verlaten, op voorwaarde dat de staat die partij is die het vereiste certificaat afgeeft de Secretaris-Generaal ervan in kennis heeft gesteld dat hij elektronische registers bijhoudt die voor alle staten die partij zijn toegankelijk zijn, waaruit blijkt dat het certificaat bestaat en die de staten die partij zijn in staat stellen hun verplichtingen ingevolge het dertiende lid na te komen.

15. Is met betrekking tot een schip dat in eigendom toebehoort aan een staat die partij is geen verzekering afgesloten of andere financiële zekerheid gesteld, dan zijn de desbetreffende bepalingen van dit artikel op dat schip niet van toepassing, maar dient het schip wel te zijn voorzien van een certificaat, afgegeven door de bevoegde autoriteiten van de staat waar het is geregistreerd, houdende verklaring dat het schip eigendom is van die staat en dat de aansprakelijkheid voor het schip gedekt is binnen de overeenkomstig het eerste lid voorgeschreven grenzen. Een dergelijk certificaat wordt zoveel mogelijk opgesteld volgens het in het tweede lid voorgeschreven model.

Artikel 5

Waardevolle voorwerpen

De vervoerder is niet aansprakelijk voor verlies of beschadiging van geld, verhandelbare effecten, goud, zilverwerk, juwelen, bijouerieën, kunstvoorwerpen of andere waardevolle voorwerpen, tenzij dergelijke

waardevolle voorwerpen volgens afspraak bij de vervoerder in veilige bewaring zijn gegeven in welk geval de aansprakelijkheid van de vervoerder beperkt is tot het bedrag voorzien in artikel 8, derde lid, tenzij een hogere aansprakelijkheidsgrens wordt overeengekomen in overeenstemming met artikel 10, eerste lid.

Artikel 6

Medeschuld

Indien de vervoerder bewijst dat het overlijden of persoonlijk letsel van een passagier of het verlies of de beschadiging van zijn bagage te wijten of mede te wijten is aan de schuld of nalatigheid van de passagier, kan de rechter bij wie 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 het persoonlijk letsel van een passagier ingevolge artikel 3 is in geen geval hoger dan een bedrag van 400.000 rekeneenheden per passagier, per afzonderlijk geval. Indien de schadevergoeding volgens het recht van de rechter bij wie de zaak aanhangig is gemaakt wordt verleend in de vorm van periodieke betalingen, mag de kapitaalwaarde van deze betalingen deze limiet niet overschrijden.

2. Een staat die partij is kan de in het eerste lid voorgeschreven aansprakelijkheidsgrens regelen bij specifieke bepalingen van nationaal recht, mits de nationale aansprakelijkheidsgrens, voor zover aanwezig, niet lager is dan die welke in het eerste lid wordt voorgeschreven. Een staat die partij is die gebruik maakt van de in dit lid voorziene mogelijkheid, stelt de Secretaris-Generaal in kennis van de vastgestelde aansprakelijkheidsgrens, dan wel van het feit dat deze ontbreekt.

Artikel 8

Aansprakelijkheidsgrens bij verlies of beschadiging van bagage en voertuigen

1. De aansprakelijkheid van de vervoerder bij verlies of beschadiging van hutbagage bedraagt 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 bedraagt ten hoogste 12.700 rekeneenheden per voertuig, per vervoer.

3. De aansprakelijkheid van de vervoerder bij verlies of beschadiging van andere dan de in het eerste en tweede lid van dit artikel genoemde bagage, bedraagt ten hoogste 3.375 rekeneenheden per passagier, per vervoer.

4. De vervoerder en de passagier kunnen overeenkomen dat de aansprakelijkheid van de vervoerder met ten hoogste 330 rekeneenheden kan worden verminderd in het geval van schade aan een voertuig en met ten hoogste 149 rekeneenheden per passagier in het geval van 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, eerste lid, artikel 4bis, eerste lid, artikel 7, eerste lid, en artikel 8 genoemde bedragen worden omgerekend in de nationale munteenheid van de staat van de rechter bij wie de zaak aanhangig is gemaakt, overeenkomstig de waarde van de desbetreffende munteenheid ten opzichte van het Bijzondere Trekkingsrecht op de datum van de uitspraak of op de door de partijen overeengekomen datum. De waarde van de nationale munteenheid, uitgedrukt in Bijzondere Trekkingsrechten, van een staat die partij is die lid is van het Internationale Monetair Fonds, wordt berekend overeenkomstig de waarderingsmethode die door het Internationale Monetair Fonds op de desbetreffende datum wordt toegepast voor zijn eigen verrichtingen en transacties. De waarde van de nationale munteenheid, uitgedrukt in Bijzondere Trekkingsrechten, van een staat die partij is die geen lid is van het Internationale Monetair Fonds, wordt berekend op een door die staat die partij is vastgestelde wijze.

2. Niettemin kan een staat die geen lid is van het Internationale Monetair Fonds en wiens wet de toepassing van de bepalingen van het eerste lid niet toelaat, op het tijdstip van bekrachtiging, aanvaarding goedkeuring van dan wel toetreding tot dit Verdrag of op enig tijdstip daarna, verklaren dat de in het eerste lid bedoelde rekeneenheid gelijk zal zijn aan 15 goudfranken. De in dit lid bedoelde goudfrank komt overeen met vijftenzestig 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 het eerste lid genoemde berekening en de in het tweede lid genoemde omrekening geschieden op zodanige wijze dat in de nationale munteenheden van de staten die partij zijn zo veel mogelijk dezelfde reële waarde voor de bedragen in artikel 3, eerste lid, artikel 4bis, eerste lid, artikel 7, eerste lid, en artikel 8 wordt uitgedrukt als zou volgen uit de toepassing van de eerste drie zinnen van het eerste lid. De staten doen de Secretaris-Generaal mededeling van de wijze van berekening overeenkomstig het eerste lid, of van het resultaat van de omrekening in het tweede lid, naargelang van het geval, wanneer zij een akte van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring van, of van toetreding tot dit Verdrag nederleggen, en telkens wanneer zich in deze berekening of omrekening een wijziging voordoet.

Artikel 10

Aanvullende bepalingen inzake aansprakelijkheidsgrenzen

1. De vervoerder en de passagier kunnen uitdrukkelijk en schriftelijk hogere aansprakelijkheidsgrenzen overeenkomen dan de bij de artikelen 7 en 8 bepaalde.

2. Rente en proceskosten zijn niet begrepen in de bij de artikelen 7 en 8 bepaalde aansprakelijkheidsgrenzen.

Artikel 11

Verweermiddelen en grenzen waarop hulppersonen van de vervoerder zich kunnen beroepen

Indien een rechtsoverdring tegen een hulppersoon van de vervoerder of van de feitelijke vervoerder wordt ingesteld wegens in dit Verdrag bedoelde schade, kan die hulppersoon, indien hij bewijst dat hij in de uitoefening van zijn werkzaamheden heeft gehandeld, zich beroepen op de verweermiddelen en aansprakelijkheidsgrenzen waarop de vervoerder of de feitelijke vervoerder zich krachtens dit Verdrag kunnen beroepen.

Artikel 12

Samentelling van vorderingen

1. Wanneer de in de artikelen 7 en 8 vastgestelde aansprakelijkheidsgrenzen van toepassing zijn, zijn zij van toepassing op de totale som van de schadevergoeding die kan worden verkregen in het kader van alle

vorderingen die worden ingesteld in geval van dood of persoonlijk letsel van een passagier of verlies of beschadiging van zijn bagage.

2. Voor het vervoer verricht door een feitelijke vervoerder kan de totale som van de schadevergoeding die kan worden gevorderd van de vervoerder en van de feitelijke vervoerder, alsmede van hun hulppersonen die handelen in de uitoefening van hun werkzaamheden, niet hoger zijn dan de hoogste vergoeding die de vervoerder of de feitelijke vervoerder krachtens dit Verdrag kan worden opgelegd, met dien verstande dat geen van de vermelde personen aansprakelijk kan worden gesteld voor een hoger bedrag dan de grens die voor hem van toepassing is.

3. In elk geval waarin een hulppersoon van de vervoerder of van de feitelijke vervoerder zich krachtens artikel 11 van dit Verdrag kan beroepen op de in de artikelen 7 en 8 bepaalde aansprakelijkheidsgrenzen, mag de totale som van de schadevergoeding die kan worden verkregen van de vervoerder of, in voorkomende gevallen, van de feitelijke vervoerder en van deze hulppersoon, die grenzen niet overschrijden.

Artikel 13

Verlies van het recht tot beperking van aansprakelijkheid

1. Het voordeel van de in de artikelen 7 en 8 en in het eerste lid van artikel 10 bepaalde aansprakelijkheidsgrenzen vervalt voor de vervoerder indien is bewezen dat de schade voortvloeit uit een handelen of nalaten van de vervoerder, hetzij met het opzet die schade te veroorzaken, hetzij roekeloos en in de wetenschap dat die schade er waarschijnlijk uit zou voortvloeien.

2. Het voordeel van de aansprakelijkheidsgrenzen vervalt voor de hulppersoon van de vervoerder of feitelijke vervoerder indien is bewezen dat de schade voortvloeit uit een handelen of nalaten van deze hulppersoon, hetzij met het opzet die schade te veroorzaken, hetzij roekeloos en in de wetenschap dat die schade er waarschijnlijk uit zou voortvloeien.

Artikel 14

Grondslag voor vorderingen

In geval van overlijden of persoonlijk letsel van een passagier of van verlies of beschadiging van bagage kan tegen de vervoerder of de feitelijke vervoerder geen vordering tot schadevergoeding worden ingesteld anders dan op grond van dit Verdrag.

Artikel 15

Kennisgeving van verlies of beschadiging van bagage

1. De passagier dient de vervoerder of zijn vertegenwoordiger schriftelijk in kennis te stellen:
 - a. in het geval van zichtbare beschadiging van bagage:
 - i. wat betreft hutbagage, vóór of op het tijdstip van ontschepping van de passagier;
 - ii. wat betreft alle andere bagage, vóór of op het tijdstip van teruggave;
 - b. in het geval van niet-zichtbare beschadiging van bagage, of verlies van bagage, binnen 15 dagen na de datum van ontschepping of van teruggave of na de datum waarop die teruggave 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. Een schriftelijke kennisgeving hoeft niet te worden gedaan indien de staat van de bagage bij het in ontvangst nemen ervan gezamenlijk is vastgesteld of onderzocht.

Artikel 16

Verjaringstermijn voor vorderingen tot schadevergoeding

1. Elke vordering tot vergoeding van de schade voortvloeiende uit het overlijden of persoonlijk letsel van een passagier, of uit verlies of beschadiging van de bagage, verjaart na een termijn van twee jaar.
2. De verjaringstermijn wordt als volgt berekend:
 - a. in het geval van persoonlijk letsel, vanaf de datum van ontschepping van de passagier;
 - b. in het geval van overlijden tijdens het vervoer, vanaf de datum waarop de passagier had moeten ontschepen en, in het geval van een tijdens het vervoer ontstaan persoonlijk letsel dat het overlijden 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. in het geval van verlies of beschadiging van bagage, vanaf de datum van ontschepping of de datum waarop deze had moeten plaatsvinden, waarbij de laatste van die twee data in aanmerking wordt genomen.
3. Het recht van de rechter bij wie de zaak aanhangig is gemaakt, bepaalt de gronden voor schorsing en stuiting van de verjaring, maar in

geen geval kan een vordering uit hoofde van dit Verdrag worden ingesteld na afloop van een van de volgende termijnen:

a. een termijn van vijf jaar te rekenen vanaf de datum van de ontschepping van de passagier of vanaf de datum waarop ontschepping had moeten plaatsvinden, waarbij de laatste van die twee data in aanmerking wordt genomen, dan wel, indien het aflopen van onderstaande termijn zich eerder voordoet,

b. een termijn van drie jaar te rekenen vanaf de datum waarop de eiser op de hoogte was van het door het incident veroorzaakte letsel of verlies of de veroorzaakte schade of hiervan redelijkerwijze op de hoogte had moeten zijn.

4. Niettegenstaande de bepalingen van het eerste, tweede en derde lid van dit artikel kan de verjaringstermijn worden verlengd door middel van een verklaring van de vervoerder of een overeenkomst die tussen de partijen wordt gesloten nadat de grond voor de vordering is ontstaan. De verklaring of de overeenkomst dient op schrift te staan.

Artikel 17

Bevoegde rechter

1. Een vordering ingesteld overeenkomstig de artikelen 3 en 4 van dit Verdrag wordt naar keuze van de eiser aanhangig gemaakt bij een van de hieronder genoemde rechters, op voorwaarde dat deze zitting houdt in een staat die partij is bij dit Verdrag, en overeenkomstig het nationaal recht van elke staat die partij is ten aanzien van de aanwijzing van een bevoegde rechter binnen die staten waar een keuze uit meerdere rechters mogelijk is:

a. de rechter van de staat waar de verweerder zijn gewone verblijfplaats of hoofdkantoor heeft, of

b. de rechter van de staat van vertrek of van bestemming, bepaald in de vervoersovereenkomst, of

c. de rechter van de staat van de woonplaats of van de gewone verblijfplaats van de eiser indien de verweerder aldaar een bedrijfsinrichting heeft en aan de rechtsmacht van die staat onderworpen is, of

d. de rechter van de staat waar de vervoersovereenkomst is gesloten, indien de verweerder aldaar een bedrijfsinrichting heeft en aan de rechtsmacht van die staat onderworpen is.

2. Een vordering ingesteld overeenkomstig artikel 4bis van dit Verdrag wordt, naar keuze van de eiser, aanhangig gemaakt bij een van de rechters bij wie overeenkomstig het eerste lid vorderingen kunnen worden ingesteld tegen de vervoerder of feitelijke vervoerder.

3. Na het plaatsvinden van het incident dat de schade heeft veroorzaakt, kunnen de partijen overeenkomen of de eis tot schadevergoeding aan een rechter of voor arbitrage moet worden voorgelegd.

Artikel 17bis

Erkenning en tenuitvoerlegging

1. Uitspraken van een uit hoofde van artikel 17 bevoegde rechter die voor tenuitvoerlegging vatbaar zijn in de staat waarin zij zijn geweest en waartegen geen gewoon rechtsmiddel meer openstaat, worden erkend in elke andere staat die partij is, tenzij

- a. de uitspraak is verkregen door bedrog; of
- b. de verweerder niet binnen een redelijke termijn in kennis is gesteld en op behoorlijke wijze in staat is gesteld zijn of haar zaak uiteen te zetten.

2. Een uitspraak die ingevolge het eerste lid erkend is, is vatbaar voor tenuitvoerlegging in iedere staat die partij is zodra de in die staat vereiste formaliteiten zijn vervuld. Deze formaliteiten mogen niet leiden tot een hernieuwde materiële toetsing van de zaak.

3. Een staat die partij is bij dit Protocol kan andere regels toepassen voor de erkenning en tenuitvoerlegging van uitspraken, mits deze ertoe strekken te waarborgen dat uitspraken in ten minste dezelfde mate als ingevolge het eerste en tweede lid worden erkend of ten uitvoer worden gelegd.

Artikel 18

Ongeldigheid van contractuele bedingen

Elk contractueel beding dat is overeengekomen vóór het plaatsvinden van het incident dat het overlijden of persoonlijk letsel van een passagier of het verlies of de beschadiging van zijn bagage heeft veroorzaakt en dat een uit hoofde van dit Verdrag aansprakelijke persoon jegens de passagier van zijn aansprakelijkheid ontheft of voorziet in een lagere aansprakelijkheidsgrens dan is bepaald in dit Verdrag, met uitzondering van het bepaalde in artikel 8, vierde lid, of de bewijslast die op de vervoerder of feitelijke vervoerder rust, omkeert, dan wel tot gevolg heeft dat de in artikel 17, eerste of tweede lid, omschreven keuze wordt beperkt, is nietig, maar de nietigheid van dit beding heeft niet de nietigheid tot gevolg van de vervoersovereenkomst, die onderworpen blijft aan de bepalingen van dit Verdrag.

Artikel 19

Andere verdragen inzake de beperking van aansprakelijkheid

Dit Verdrag laat onverlet de rechten en verplichtingen van de vervoerder, de feitelijke vervoerder en hun hulppersonen zoals voorzien in verdragen betreffende de beperking van de aansprakelijkheid van eigenaren van zeeschepen.

Artikel 20

Kernschade

Er ontstaat ingevolge dit Verdrag geen aansprakelijkheid voor schade voortvloeiend uit een nucleair ongeval:

a. indien de exploitant van een kerninstallatie aansprakelijk is voor dergelijke schade, hetzij krachtens bepalingen van het Verdrag van Parijs van 29 juli 1960 inzake wettelijke aansprakelijkheid op het gebied van de kernenergie, zoals gewijzigd bij het Aanvullend Protocol van 28 januari 1964, 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 kerninstallatie aansprakelijk is voor dergelijke schade krachtens nationale wetgeving inzake de aansprakelijkheid voor dergelijke schade, op voorwaarde dat die wetgeving ten opzichte van de personen die schade kunnen ondervinden, in elk opzicht even gunstig is als het Verdrag van Parijs of van Wenen of een van kracht zijnde wijziging hiervan of enig van kracht zijnd protocol hierbij.

Artikel 21

Commercieel vervoer door overheidsdiensten

Dit Verdrag is van toepassing op commercieel vervoer verricht door staten of door overheidsdiensten uit hoofde van vervoersovereenkomsten in de zin van artikel 1.

Artikel 22

Verklaring van niet-toepassing

1. Elke partij kan ten tijde van de ondertekening, bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring van of toetreding tot dit Verdrag schriftelijk verklaren dat zij de bepalingen van dit Verdrag niet ten uitvoer zal leggen wanneer de passagier en de vervoerder onderdanen zijn van die partij.

2. Een uit hoofde van het eerste lid van dit artikel afgelegde verklaring kan te allen tijde door middel van een schriftelijke kennisgeving aan de Secretaris-Generaal worden ingetrokken.

Artikel 22bis

Slotbepalingen van het Verdrag

De slotbepalingen van dit Verdrag zijn de artikelen 17 tot en met 25 van het Protocol van 2002 bij het Verdrag van Athene inzake het vervoer van passagiers en hun bagage over zee, 1974. Verwijzingen in dit Verdrag naar staten die partij zijn verwijzen naar staten die partij zijn bij dat protocol.

SLOTBEPALINGEN

[Artikelen 17 tot en met 25 van het Protocol van 2002 bij het Verdrag van Athene inzake het vervoer van passagiers en hun bagage over zee, 1974]

Artikel 17

Ondertekening, bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring en toetreding

1. Dit Protocol staat van 1 mei 2003 tot en met 30 april 2004 open voor ondertekening op het hoofdkwartier van de Organisatie en blijft daarna open voor toetreding.

2. Staten kunnen hun instemming door dit Protocol te worden gebonden tot uitdrukking brengen door:

- a. ondertekening zonder voorbehoud ten aanzien van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring; of
- b. ondertekening onder voorbehoud van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring, gevolgd door bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring; of
- c. toetreding.

3. Bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding geschiedt door nederlegging van een daartoe strekkende akte bij de Secretaris-Generaal.

4. Akten van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding die zijn nedergelegd nadat een wijziging van dit Protocol in werking is getreden ten aanzien van alle staten die partij zijn, of nadat alle maatregelen vereist voor de inwerkingtreding van de wijziging ten aanzien van die staten die partij zijn voltooid zijn, worden geacht van toepassing te zijn op dit Protocol, zoals gewijzigd bij bedoelde wijziging.

5. Een staat dient zijn instemming door dit Protocol te worden gebonden niet tot uitdrukking te brengen, tenzij hij, indien hij hierbij partij is, de volgende instrumenten opzegt:

a. het Verdrag van Athene inzake het vervoer van passagiers en hun bagage over zee, gedaan te Athene op 13 december 1974;

b. het Protocol bij het Verdrag van Athene inzake het vervoer van passagiers en hun bagage over zee, gedaan te Londen op 19 november 1976; en

c. het Protocol van 1990 tot wijziging van het Verdrag van Athene inzake het vervoer van passagiers en hun bagage over zee, gedaan te Londen op 29 maart 1990,

met ingang van het tijdstip waarop dit Protocol voor die staat in werking treedt in overeenstemming met artikel 20.

Artikel 18

Staten met meer dan een rechtsstelsel

1. Indien een staat twee of meer territoriale eenheden heeft waarin verschillende rechtsstelsels van toepassing zijn betreffende in dit Protocol geregelde aangelegenheden, kan hij op het tijdstip van ondertekening, bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding verklaren dat dit Protocol op al deze territoriale eenheden of slechts op een of meer daarvan van toepassing is en kan hij te allen tijde deze verklaring wijzigen door een nieuwe verklaring in te dienen.

2. Van elke verklaring wordt de Secretaris-Generaal in kennis gesteld en daarin worden uitdrukkelijk de territoriale eenheden vermeld waarop dit Protocol van toepassing is.

3. Met betrekking tot een staat die partij is die een dergelijke verklaring aflegt, geldt het volgende:

a. verwijzingen naar de staat van registratie van een schip en, in het geval van een certificaat van verplichte verzekering, naar de staat van afgifte of waarmede, worden uitgelegd als verwijzingen naar de territoriale eenheid waarin het schip is geregistreerd, respectievelijk waarin het certificaat wordt afgegeven of gewaarmerkt;

b. verwijzingen naar de vereisten van het nationaal recht, de nationale aansprakelijkheidsgrens en de nationale munteenheid worden uitgelegd als verwijzingen naar respectievelijk de vereisten van het recht, de aansprakelijkheidsgrens en de munteenheid van de territoriale eenheid in kwestie; en

c. verwijzingen naar rechters, en naar uitspraken die in de Staten die Partij zijn dienen te worden erkend, worden uitgelegd als verwijzingen naar respectievelijk rechters van, en uitspraken die dienen te worden erkend in, de territoriale eenheid in kwestie.

Artikel 19

Organisaties voor regionale economische integratie

1. Een organisatie voor regionale economische integratie samengesteld uit soevereine Staten die bevoegdheden inzake bepaalde aangelegenheden die door dit Protocol worden geregeld aan die organisatie hebben overgedragen, kan dit Protocol ondertekenen, bekrachtigen, aanvaarden, goedkeuren of ertoe toetreden. Een organisatie voor regionale economische integratie die partij is bij dit Protocol heeft de rechten en verplichtingen van een staat die partij is, voor zover deze organisatie bevoegd is ten aanzien van aangelegenheden die door dit Protocol worden geregeld.

2. Indien een organisatie voor regionale economische integratie haar stemrecht uitoefent in aangelegenheden ten aanzien waarvan zij bevoegd is, krijgt zij een aantal stemmen dat gelijk is aan het aantal van haar lidstaten die partij zijn bij dit Protocol en die bevoegdheid ten aanzien van de aangelegenheid in kwestie aan haar hebben overgedragen. Een organisatie voor regionale economische integratie oefent haar stemrecht niet uit indien haar lidstaten hun stemrecht uitoefenen en vice versa.

3. Indien het aantal staten die partij zijn relevant is in dit Protocol, met inbegrip van maar niet beperkt tot de artikelen 20 en 23 van dit Protocol, telt de organisatie voor regionale economische integratie niet als een staat die partij is naast haar lidstaten die partij zijn.

4. Op het tijdstip van de ondertekening, bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding legt de organisatie voor regionale economische integratie een verklaring af aan de Secretaris-Generaal ter aanduiding van de bij dit Protocol geregelde aangelegenheden ten aanzien waarvan bevoegdheden door haar lidstaten die ondertekenaar van of partij zijn bij dit Protocol zijn overgedragen aan die organisatie en van andere relevante beperkingen ten aanzien van de reikwijdte van die bevoegdheden. De organisatie voor regionale economische integratie stelt de Secretaris-Generaal onverwijld in kennis van veranderingen in de verdeling van bevoegdheden, met inbegrip van nieuwe overdrachten van bevoegdheden, als aangeduid in de in dit lid bedoelde verklaring. Dergelijke verklaringen worden, krachtens artikel 24 van dit Protocol, door de Secretaris-Generaal ter beschikking gesteld.

5. Staten die partij zijn en die lidstaat zijn van een organisatie voor regionale economische integratie die zelf partij is bij dit Protocol, worden geacht bevoegd te zijn ten aanzien van alle bij dit Protocol geregelde aangelegenheden ten aanzien waarvan de overdracht van bevoegdheden aan de organisatie niet uitdrukkelijk overeenkomstig het vierde lid zijn aangeduid of medegedeeld.

Artikel 20

Inwerkingtreding

1. Dit Protocol treedt in werking twaalf maanden na de datum waarop tien staten het hebben ondertekend zonder voorbehoud ten aanzien van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring of een akte van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding hebben nedergelegd bij de Secretaris-Generaal.

2. Voor iedere Staat die dit Protocol bekrachtigt, aanvaardt, goedkeurt of ertoe toetreedt nadat is voldaan aan de voorwaarden voor inwerkingtreding in het eerste lid, treedt dit Protocol in werking drie maanden na de datum van nederlegging door deze Staat van de desbetreffende akte, evenwel niet eerder dan de datum waarop dit Protocol in werking is getreden in overeenstemming met het eerste lid.

Artikel 21

Opzegging

1. Dit Protocol kan te allen tijde worden opgezegd door een staat die partij is na de datum waarop het voor die staat in werking is getreden.

2. Opzegging geschiedt door nederlegging van een daartoe strekkende akte bij de Secretaris-Generaal.

3. Een opzegging wordt van kracht twaalf maanden na nederlegging van de akte van opzegging bij de Secretaris-Generaal of na een langere termijn wanneer zulks in die akte is bepaald.

4. Tussen de staten die partij zijn bij dit Protocol, wordt de opzegging door een van hen van het Verdrag in overeenstemming met artikel 25 daarvan, onder geen beding uitgelegd als een opzegging van het Verdrag zoals herzien bij dit Protocol.

Artikel 22

Herziening en wijziging

1. De Organisatie kan een conferentie tot herziening of wijziging van dit Protocol bijeenroepen.

2. De Organisatie roept een conferentie van de Partijen bij dit Protocol bijeen ter herziening of wijziging ervan, op verzoek van ten minste een derde van de Staten die Partij zijn.

Artikel 23

Wijziging van de aansprakelijkheidsgrenzen

1. Onverminderd het bepaalde in artikel 22 is de bijzondere procedure van dit artikel uitsluitend van toepassing ten behoeve van het wijzigen van de aansprakelijkheidsgrenzen, zoals deze zijn vastgesteld in artikel 3, eerste lid, artikel 4*bis*, eerste lid, artikel 7, eerste lid en artikel 8 van het Verdrag zoals 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 een voorstel tot wijziging van de aansprakelijkheidsgrenzen, met inbegrip van de aftrekbare bedragen, zoals aangeduid in artikel 3, eerste lid, artikel 4*bis*, eerste lid, artikel 7, eerste lid, en artikel 8 van het Verdrag zoals herzien bij dit Protocol, door de Secretaris-Generaal onder alle leden van de Organisatie en alle staten die partij zijn verspreid.

3. Elke ingevolge de bovenstaande procedure voorgestelde en verspreide wijziging wordt ter overweging voorgelegd aan de Juridische Commissie van de Organisatie (hierna te noemen „de Juridische Commissie”) op een datum ten minste zes maanden na de datum van toezending.

4. Alle staten die partij zijn bij het Verdrag zoals herzien bij dit Protocol, ongeacht of zij lid van de Organisatie zijn, zijn gerechtigd deel te nemen aan de werkzaamheden van de Juridische Commissie ter overweging en aanneming van wijzigingen.

5. Wijzigingen worden aangenomen met een meerderheid van twee derde van de staten die partij zijn bij het Verdrag zoals herzien bij dit Protocol die aanwezig zijn en hun stem uitbrengen in de Juridische Commissie, welke is uitgebreid zoals bepaald in het vierde lid, mits ten minste de helft van de staten die partij zijn bij het Verdrag zoals herzien bij dit Protocol aanwezig is op het tijdstip van de stemming.

6. Wanneer zij een voorstel tot wijziging van de aansprakelijkheidsgrenzen bespreekt, houdt de Juridische Commissie rekening met de ervaring opgedaan met incidenten en in het bijzonder met het bedrag van de daaruit voortvloeiende schade alsmede met wijzigingen in geldswaarden en met het effect van de voorgestelde wijziging op de verzekeringskosten.

7. a. Geen enkele wijziging van de aansprakelijkheidsgrenzen ingevolge dit artikel mag in overweging worden genomen vóór het verstrijken van een termijn van vijf jaar te rekenen vanaf de datum waarop dit Protocol voor ondertekening werd opengesteld, noch vóór het verstrij-

ken van een termijn van vijf jaar te rekenen vanaf de datum waarop een eerdere ingevolge dit artikel aangenomen wijziging van kracht is geworden.

b. Geen enkele aansprakelijkheidsgrens mag worden verhoogd tot boven een bedrag dat overeenkomt met de grens die is vervat in het Verdrag zoals herzien bij dit Protocol, verhoogd met zes procent per jaar, berekend op samengestelde basis vanaf de datum waarop dit Protocol voor ondertekening werd opengesteld.

c. Geen enkele aansprakelijkheidsgrens mag zodanig worden verhoogd dat deze een bedrag overschrijdt dat overeenkomt met de grens vervat in het Verdrag zoals herzien bij dit Protocol vermenigvuldigd met drie.

8. Elke wijziging aangenomen overeenkomstig het vijfde lid wordt door de Organisatie ter kennis gebracht van alle staten die partij zijn. De wijziging wordt geacht te zijn aanvaard aan het einde van een tijdvak van achttien maanden na de datum van kennisgeving, tenzij binnen dat tijdvak niet minder dan een vierde van de staten die partij waren op het tijdstip van aanneming van de wijziging de Secretaris-Generaal hebben medegedeeld dat zij de wijziging niet aanvaarden, in welk geval de wijziging is verworpen en niet van kracht wordt.

9. Een wijziging die geacht wordt te zijn aanvaard overeenkomstig het achtste lid, treedt in werking achttien maanden na aanvaarding ervan.

10. Alle staten die partij zijn worden gebonden door de wijziging, tenzij zij ten minste zes maanden voordat de wijziging in werking treedt dit Protocol opzeggen overeenkomstig artikel 21, eerste en tweede lid. Een dergelijke opzegging wordt van kracht wanneer de wijziging in werking treedt.

11. Wanneer een wijziging is aangenomen, maar het tijdvak van achttien maanden voor de aanvaarding ervan nog niet is verstreken, is een staat die gedurende dat tijdvak partij wordt, door de wijziging gebonden indien deze in werking treedt. Een staat die na dat tijdvak Partij wordt, is gebonden door een wijziging die overeenkomstig het achtste lid is aanvaard. In de gevallen bedoeld in dit lid wordt een staat gebonden door een wijziging wanneer deze wijziging in werking treedt, of wanneer dit Protocol voor die staat in werking treedt, indien deze datum later valt.

Artikel 24

Depositaris

1. Dit Protocol en alle ingevolge artikel 23 aangenomen wijzigingen worden nedergelegd bij de Secretaris-Generaal.

2. De Secretaris-Generaal:
 - a. stelt alle staten die dit Protocol hebben ondertekend of ertoe zijn togetreden in kennis van:
 - i. iedere nieuwe ondertekening of nederlegging van een akte van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding, alsmede de datum ervan;
 - ii. iedere verklaring en mededeling overeenkomstig artikel 9, tweede en derde lid, artikel 18, eerste lid, en artikel 19, vierde lid, van het Verdrag zoals herzien bij dit Protocol;
 - iii. de datum van inwerkingtreding van dit Protocol;
 - iv. ieder voorstel tot wijziging van de aansprakelijkheidsgrenzen in overeenstemming met artikel 23, tweede lid, van dit Protocol;
 - v. iedere wijziging die is aangenomen overeenkomstig artikel 23, vijfde lid, van dit Protocol;
 - vi. iedere wijziging die ingevolge artikel 23, achtste lid, van dit Protocol wordt geacht te zijn aanvaard, alsmede de datum waarop die wijziging in werking treedt overeenkomstig het negende en tiende lid van dat artikel;
 - vii. de nederlegging van iedere akte van opzegging van dit Protocol, de datum van nederlegging en de datum waarop deze van kracht wordt;
 - viii. iedere mededeling die ingevolge een artikel van dit Protocol vereist is;
 - b. doet alle Staten die dit Protocol hebben ondertekend of ertoe zijn togetreden voor eensluidend gewaarmerkte afschriften van dit Protocol toekomen.

3. Zodra dit Protocol in werking treedt, wordt de tekst door de Secretaris-Generaal toegezonden aan het Secretariaat van de Verenigde Naties voor registratie en publicatie overeenkomstig artikel 102 van het Handvest van de Verenigde Naties.

Artikel 25

Talen

Dit Protocol is opgesteld in één oorspronkelijk exemplaar in de Arabische, de Chinese, de Engelse, de Franse, de Russische en de Spaanse taal, zijnde alle teksten gelijkelijk authentiek.

GEDAAN te Londen op 1 november 2002.

TEN BLIJKE WAARVAN de ondergetekenden, daartoe naar behoren gemachtigd door hun onderscheiden regeringen, dit Protocol hebben ondertekend.

Bijlage

Certificaat inzake verzekering of andere financiële zekerheid terzake van aansprakelijkheid bij overlijden en persoonlijk letsel van een passagier

Afgegeven overeenkomstig de bepalingen van artikel 4*bis* van het Verdrag van Athene inzake het vervoer van passagiers en hun bagage over zee, 2002

Naam van het schip	Onderscheidings- nummer of -letters	IMO- Scheepsidentificatie- nummer	Thuis- haven	Naam en volledig adres van het hoofdkantoor van de vervoerder die het vervoer feitelijk verricht

Hierbij wordt verklaard dat er met betrekking tot voornoemd schip een verzekering is afgesloten of andere financiële zekerheid is gesteld die voldoet aan de vereisten van 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 de persoon/personen die de zekerheid stelt/stellen

Naam

Adres

Dit certificaat is geldig tot

Afgegeven of gewaarmerkt door de regering van

(Volledige aanduiding van de staat)

OF

De volgende tekst dient te worden gebruikt indien een staat die partij is zich beroept op artikel 4*bis*, derde lid:

Dit certificaat is afgegeven onder de bevoegdheid van de regering van (volledige aanduiding van de Staat) door (naam van de instelling of organisatie)

te
(Plaats)

op
(Datum)

.....
(Handtekening en functie van de functionaris die dit certificaat afgeeft
of waarmerkt)

Toelichting:

1. In de aanduiding van de Staat kan desgewenst een verwijzing naar het bevoegde overheidsorgaan van het land waar het certificaat wordt afgegeven worden opgenomen.

2. Indien het totale bedrag van de zekerheid uit meer dan een bron afkomstig is, moet voor elk van hen het bedrag worden vermeld.

3. Indien de zekerheid is gesteld in meerdere vormen, moet elk daarvan worden vermeld.

4. Onder het kopje „Duur van de zekerheid” moet de datum worden vermeld waarop een dergelijke zekerheid van kracht wordt.

5. Onder het kopje „Adres” van de verzekeraar(s) en/of de persoon/personen die de zekerheid stelt/stellen moet het hoofdkantoor van de verzekeraar(s) en/of de persoon/personen die de zekerheid stelt/stellen worden vermeld. Indien van toepassing, dient het kantoor waar de verzekering of de zekerheid is gesloten respectievelijk gesteld te worden vermeld.

D. PARLEMENT

Het Protocol van 1 november 2002, met Bijlage, behoeft ingevolge artikel 91 van de Grondwet de goedkeuring van de Staten-Generaal, alvorens het Koninkrijk aan het Protocol, met Bijlage, kan worden gebonden.

E. PARTIJGEGEVENS

Definitieve ondertekening, bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring en toetreding is voorzien in artikel 17, tweede lid, van het Protocol.

Partij	Onder- tekening	Ratificatie	Type ^o	In werking	Opzeg- ging	Buiten werking
Albanië		16-03-05	T			
Duitsland	29-04-04					
Finland	28-04-04					

Partij	Ondertekening	Ratificatie	Type*	In werking	Opzegging	Buiten werking
Letland		17-02-05	T			
Noorwegen	31-03-04					
Saint Kitts en Nevis		30-08-05	T			
Spanje	14-01-04					
Syrië		10-03-05	T			
Verenigd Koninkrijk, het	27-04-04					
Zweden	30-04-04					

* O=Ondertekening zonder voorbehoud of vereiste van ratificatie, R=Bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of kennisgeving, =Toetreding, VG=Voortgezette gebondenheid, NB=Niet bekend

Verklaringen, voorbehouden en bezwaren

Syrië, 10 maart 2005

... Ratification of this Protocol by the Syrian Arab Republic in no way implies recognition of Israel and will not result in Syria's entering into any relations with it whatsoever under the rules of this Protocol.

G. INWERKINGTREDING

De bepalingen van het Protocol van 1 november 2002 zullen ingevolge artikel 20, eerste lid, van het Protocol in werking treden twaalf maanden na de datum waarop tien staten het hebben ondertekend zonder voorbehoud ten aanzien van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring of een akte van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding hebben nedergelegd bij de Secretaris-Generaal van de Internationale Maritieme Organisatie.

J. VERWIJZINGEN

Verbanden

Het Protocol strekt tot herziening van:

- Titel : Verdrag van Athene inzake het vervoer van passagiers en hun bagage over zee, 1974;
Athene, 13 december 1974
- Tekst : *UNTS* Vol. 1463, I-24817, blz. 19-80

Overige verwijzingen

- Titel : Verdrag inzake de Internationale Maritieme Organisatie;
Londen, 6 maart 1948
- Tekst : *Stb.* 1949, 93 (Engels en Frans)
Trb. 1953, 104 (vertaling)
- Laatste *Trb.* : *Trb.* 2008, 26
- Titel : Overeenkomst betreffende het Internationale Monetaire
Fonds;
Washington, 27 december 1945
- Tekst : *Trb.* 1977, 40 (Engels en vertaling, geconsolideerd)
- Laatste *Trb.* : *Trb.* 2009, 190
- Titel : Verdrag inzake wettelijke aansprakelijkheid op het ge-
bied van de kernenergie;
Parijs, 29 juli 1960
- Tekst : *Trb.* 1983, 181 (Nederlands, Frans en Engels, geconso-
lideerd)
- Laatste *Trb.* : *Trb.* 2010, 26
- Titel : Verdrag van Wenen inzake wettelijke aansprakelijkheid
voor kernschade;
Wenen, 21 mei 1963
- Tekst : *Trb.* 1964, 177 (Engels en Frans)
Trb. 1965, 172 (vertaling)
- Laatste *Trb.* : *Trb.* 1965, 172
- Titel : Handvest van de Verenigde Naties;
San Francisco, 26 juni 1945
- Tekst : *Trb.* 1979, 37 (Engels en Frans, zoals gewijzigd)
Trb. 1987, 113 (herziene vertaling)
- Laatste *Trb.* : *Trb.* 2011, 57

Uitgegeven de vierentwintigste juni 2011.

De Minister van Buitenlandse Zaken,

U. ROSENTHAL