



Fremsat den 21. december 2011 af erhvervs- og vækstministeren (Ole Sohn)

Forslag

til

Lov om ændring af søloven, lov om sikkerhed til søs og lov om ændring af søloven, lov om sikkerhed til søs og sømandsloven

(Tilpasninger som følge af Athen-forordningen, gennemførelse af 2002 Athen-konventionen samt registrering af skibe med frist)

§ 1

I søloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 856 af 1. juli 2010, som ændret bl.a. ved lov nr. 599 af 24. juni 2005, § 1 i lov nr. 526 af 7. juni 2006, § 13 i lov nr. 1563 af 20. december 2006, § 1 i lov nr. 251 af 30. marts 2011 og senest ved § 17 i lov nr. 457 af 18. maj 2011, foretages følgende ændringer:

1. I § 12, stk. 4, 1. pkt., ændres »§ 15, stk. 2« til: »§ 15, stk. 3«.

2. I § 15 indsættes efter stk. 1 som nyt stykke:

»Stk. 2. Erhvervs- og vækstministeren kan fastsætte nærmere regler om registrering med frist på grundlag af kopi af den attest, som er nævnt i stk. 1. I disse tilfælde indføres det anmeldte dokument om ejerforhold, pant m.v. foreløbigt i registret. Dokumentet, der er registreret på grundlag af en kopi, samt eventuelle efterfølgende registreringer, der er foretaget på baggrund heraf, udslettes af registret, hvis den originale attest ikke er fremlagt inden for den fastsatte frist.«

Stk. 2 og 3 bliver herefter stk. 3 og 4.

3. I § 36, stk. 3, ændres »§ 15, stk. 3« til: »§ 15, stk. 4«.

4. I § 37, stk. 3, ændres »§ 15, stk. 3« til: »§ 15, stk. 4«.

5. I § 175, stk. 1, ændres »175.000 SDR« til: »400.000 SDR«.

6. I § 401, stk. 3, 1. pkt., udgår », samt værdigenstande, som nævnt i § 419, stk. 2«.

7. I § 402 indsættes efter »såfremt andet ikke«: »følger af §§ 403 a og b, «.

8. Efter § 403 indsættes:

»§ 403 a. Bestemmelserne i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 392/2009 af 23. april 2009 om transportørers erstatningsansvar ved ulykker under søtransport af passagerer (Athen-forordningen) gælder tillige for aftaler om transport af passagerer i national fart med klasse C og D passagerskibe og skibe, der medbringer højst 12 passagerer, jf. dog stk. 2.

Stk. 2. Klasse C og D passagerskibe og skibe, der medbringer højst 12 passagerer, i national fart er ikke ansvarlige for passagerskader som følge af terror eller omfattet af kravene om erstatning for handikaphjælpemidler, forskudsbetaling og oplysningspligt i den forordning, der er nævnt i stk. 1. Sådanne skibe er heller ikke omfattet af krav om certifikat for forsikring.

Stk. 3. Athen-forordningen nævnt i stk. 1 finder tilsvarende anvendelse på aftaler om transport af passagerer i national og international fart, som ikke er omfattet af forordningen.

Stk. 4. Athen-forordningen nævnt i stk. 1 finder tilsvarende anvendelse på aftaler om transport af passagerer på et skib, som anløber eller forlader dansk havn eller andet last- og lossested i Danmark eller på den danske kontinentalsokkel eller udfører opgaver på dansk søterritorium, og hvor skaden, som er omfattet af Athen-konventionen angående transport af passagerer og deres bagage til søs, 1974, som ændret ved protokollen af 2002 (2002 Athen-konventionen), indtræder på et af disse steder.

§ 403 b. Rederen for klasse C og D passagerskibe og skibe, der medbringer højst 12 passagerer, i national fart skal have en ansvarsforsikring.

Stk. 2. Søfartsstyrelsen kan fastsætte regler om, hvilke skibe der skal anses for at udføre transport med højst 12 passagerer, om kravene til ansvarsforsikring m.v. samt om at

bevis for forsikring skal medbringes om bord og på forlangende forevises myndighederne.

»§ 403 c. Søfartsstyrelsen kan fastsætte regler om udstedelse af certifikat for forsikring samt om gebyr for udstedelse af certifikatet. Certifikatet skal opbevares om bord og på forlangende forevises myndighederne.«

9. § 418 affattes således:

»§ 418. Bortfragteren er forpligtet til at erstatte tab eller skade som følge af forsinkelse i forbindelse med befording af passagerer, hvis forsinkelsen skyldes fejl eller forsømmelse udvist af bortfragteren selv eller nogen, som denne svarer for.«

10. § 419 affattes således:

»§ 419. Bortfragteren er forpligtet til at erstatte tab eller skade som følge af forsinkelse i forbindelse med befording eller udlevering af rejsegods, hvis forsinkelsen skyldes fejl eller forsømmelse udvist af bortfragteren selv eller nogen, som denne svarer for.«

11. § 421 affattes således:

»§ 421. Ved tab som følge af forsinkelse har bortfragteren bevisbyrden for, at tabet ikke skyldes fejl eller forsømmelse udvist af den pågældende selv eller nogen, som denne svarer for.«

12. § 422, stk. 1 og 2, affattes således:

»Bortfragterens ansvar for tab som følge af forsinkelse i forbindelse med befording af passageren kan ikke overstige 4.150 SDR.

Stk. 2. Bortfragterens ansvar for tab som følge af, at rejsegods er forsinket, kan ikke overstige

- 1) 1.800 SDR pr. passager for håndbagage,
- 2) 10.000 SDR pr. køretøj og
- 3) 2.700 SDR pr. passager for andet rejsegods.«

13. § 422, stk. 6, affattes således:

»Stk. 6. Ved en skriftlig og udtrykkelig aftale mellem passageren og bortfragteren kan der fastsættes en højere ansvarsgrænse end den i stk. 1 og 2 nævnte.«

14. § 423 affattes således:

»§ 423. Bortfragteren kan i det opståede tab foretage fradrag på højst 20 SDR pr. passager for tab som følge af forsinkelse.«

15. § 428, stk. 2, ophæves.

16. § 429, stk. 1, affattes således:

»Søgsmål om tab som følge af forsinkelse med befording til søs af passagerer og rejsegods kan kun indbringes for

- 1) domstolen på det sted, hvor sagsøgte har sin bopæl eller sit hovedforretningssted, eller
- 2) domstolen på afgangsstedet eller på bestemmelsesstedet i henhold til transportaftalen.«

17. Efter § 429 indsættes:

»§ 429 a. I sager, der er omfattet af 2002 Athen-konventionen om befording af passagerer og deres bagage til søs, anvendes værnetingsreglerne i konventionens artikel 17.

§ 429 b. Ved søgsmål om befording af passager og rejsegods til søs, der ikke er omfattet af § 429 eller § 429 a, finder retsplejelovens kapitel 22 anvendelse.

§ 429 c. Retskraftig og eksigibel dom, som er afsagt i en stat, der har tilsluttet sig 2002 Athen-konventionen om befording af passagerer og deres bagage til søs, har i overensstemmelse med konventionens artikel 17 a bindende virkning og kan fuldbyrdes her i riget, når dommen er afsagt af en domstol, der er kompetent i henhold til konventionens artikel 17.

Stk. 2. Stk. 1 gælder dog ikke, hvis andet følger af lov om Bruxelles I-forordningen m.v. eller af lov om EF-domskonventionen m.v., herunder bekendtgørelser udstedt i medfør af disse love.«

18. I § 430 ændres »§ 501, stk. 1, nr. 3-5« til: »§ 501, stk. 1, nr. 3 og 4«.

19. I § 431, stk. 1 og 2, indsættes efter »ansvarsfrihed«: »ved forsinkelse«.

20. § 431, stk. 3, ophæves.

Stk. 4 bliver herefter stk. 3.

21. § 501, stk. 1, nr. 3, ophæves.

Nr. 4-10 bliver herefter nr. 3-9.

22. § 501, stk. 1, nr. 4, der bliver nr. 3, affattes således:

»3) for fordring på erstatning efter § 419, to år fra den dag, da rejsegodset blev udskibet,«

23. I § 501, stk. 1, nr. 5, der bliver nr. 4, udgår », 2. pkt.«.

24. I § 501, stk. 5, ændres »stk. 1, nr. 3, 4 og 5« til: »stk. 1, nr. 3 og 4«.

25. I § 514, stk. 1, ændres »eller § 197« til: »§ 197, § 403 b, stk. 1, eller § 403 c,«.

26. I § 514 a indsættes som 2. pkt. :

»I sådanne regler kan der fastsættes tilsvarende straf for overtrædelse af regler fastsat i Den Europæiske Unions forordninger om forhold omfattet af loven.«

27. I § 515 b indsættes efter »198«: », 403 a, 403 b, 403 c«.

§ 2

I lov om sikkerhed til søs, jf. lovbekendtgørelse nr. 654 af 15. juni 2010, som ændret ved § 1 i lov nr. 493 af 12. maj 2010, § 2 i lov nr. 251 af 30. marts 2011, § 16 i lov nr. 457 af 18. maj 2011 og § 5 i lov nr. 622 af 14. juni 2011, foretages følgende ændring:

1. § 20 a affattes således:

»§ 20 a. Søfartsstyrelsen kan som led i tilsynsvirksomheden efter denne lov tillige føre tilsyn med overholdelsen af lov om røgfri miljøer på danske skibe og med overholdelsen af lov om søfarendes ansættelsesforhold m.v., lov om skibes besætning, lov om skibsmåling og §§ 153, 186, 197, 198, 403 a, stk. 1-3, 403 b, stk. 1, og 471 i søloven og regler udstedt i medfør heraf. Søfartsstyrelsen kan påbyde, at forhold, der strider mod de nævnte love eller regler, der er udstedt i medfør heraf, bringes i orden straks eller inden en nærmere angiven frist.

Stk. 2. § 16, stk. 2, § 17, stk. 9 og 10, § 19, § 22 og § 24 og de regler, der er udstedt i medfør heraf, samt § 25 finder tilsvarende anvendelse på tilsynsvirksomheden efter stk. 1.

Stk. 3. Erhvervs- og vækstministeren kan fastsætte regler om det tilsyn, som udføres efter denne lov, og om behandling af klager fra søfarende m.fl., herunder at det ikke må oplyses, at tilsynsbesøg foretages som følge af en klage. Regler om tilsynet med overholdelsen af lov om røgfri miljøer på danske skibe fastsættes efter forhandling med ministeren for sundhed og forebyggelse.«

§ 3

I lov nr. 251 af 30. marts 2011 om ændring af søloven, lov om sikkerhed til søs og sømandsloven (Pligt til forsikring for søretlige krav, gennemførelse af konventionen

om arbejdsforhold i fiskerisektoren m.v.) foretages følgende ændring:

1. § 2, nr. 4, ophæves.

§ 4

Stk. 1. Loven træder i kraft den 31. december 2012, jf. dog stk. 2 og 3.

Stk. 2. § 1, nr. 1-4, træder i kraft den 1. april 2012.

Stk. 3. Erhvervs- og vækstministeren fastsætter tidspunktet for ikrafttræden af § 1, nr. 5, 8, 16 og 17, og §§ 2 og 3. Ministeren kan herunder fastsætte, at bestemmelserne træder i kraft på forskellige tidspunkter.

§ 5

Stk. 1. Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland, jf. dog stk. 2 og 3.

Stk. 2. Loven kan ved kongelig anordning helt eller delvis sættes i kraft for Grønland med de ændringer, som de grønlandske forhold tilsiger.

Stk. 3. § 1, nr. 5-27, kan ved kongelig anordning helt eller delvis sættes i kraft for Færøerne med de ændringer, som de færøske forhold tilsiger.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

Indholdsfortegnelse

1. Lovforslagets baggrund og formål
 - 1.1. Athen-konventionen og Athen-forordningen
 - 1.1.1. Globalbegrænsningsreglerne
 - 1.1.2. Ratifikation af 2002 Athen-konventionen
 - 1.2. Skibsregistrering med frist
 2. Lovforslagets indhold
 - 2.1. Skibsregistrering med frist
 - 2.1.1. Gældende ret
 - 2.1.2. Lovforslaget
 - 2.2. Gennemførelse af konventionen om søtransport af passagerer og deres bagage til søs og den tilhørende EU-forordning
 - 2.2.1. Generelt om Athen-konventionen og EU-forordningen
 - 2.2.1.1. Gældende ret
 - 2.2.1.2. Lovforslaget
 - 2.2.2. Erstatningsansvar
 - 2.2.2.1. Gældende ret
 - 2.2.2.2. Lovforslaget
 - 2.2.3. Forsikring
 - 2.2.3.1. Gældende ret
 - 2.2.3.2. Lovforslaget
 3. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige
 4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet
 5. Administrative konsekvenser for borgerne
 6. Miljømæssige konsekvenser
 7. Forholdet til EU-retten
 8. Hørte myndigheder, organisationer m.v.
 9. Sammenfattende skema

1. Lovforslagets baggrund og formål

Lovforslaget indeholder 2 hovedelementer:

- Ændringer som følge af forordningen om transportørers erstatningsansvar ved ulykker under søtransport af passagerer (Athen-forordningen) og gennemførelse af 2002 Athen-konventionen om transport af passagerer og deres bagage til søs (2002 Athen-konventionen).
- Registrering af skibe med frist.

Danmark tilstræber generelt at være på forkant med hensyn til ratifikation af internationale konventioner vedrørende skibe, og ikrafttrædelse af konventionen har betydning for, om det i forordningen (og konventionen) krævede forsikringscertifikat for passagerskader kan udstedes. Med vedtagelse af lovforslaget giver Folketinget samtykke til, at regeringen på Danmarks vegne ratificerer de dele af 2002 Athen-konventionen, som ligger ud over det, som er omfattet af Athen-forordningen.

1.1. Athen-forordningen og Athen-konventionen

Sølovens kapitel 15 indeholder i dag bestemmelser om befording af passagerer og rejsegods, der bygger på den tidligere Athen-konvention om befording af passagerer og deres bagage til søs fra 1974. Konventionen blev i 1990 revideret ved den såkaldte 1990 protokol. Danmark har ikke ratificeret Athen-konventionen af 1974 eller ændringerne fra 1990. Der kom i 2002 en tillægsprotokol med regler om højere erstatningsbeløb og en obligatorisk ansvarsforsikring.

I 2009 vedtog EU den såkaldte ”3. søsikkerhedspakke”, som består af seks direktiver og to forordninger, der tilsammen skal sikre yderligere beskyttelse af miljøet og forbedre sikkerheden til søs.

I pakken indgik Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 392/2009 af 23. april 2009 (EU-tidende L 131 af 28. maj 2009 s. 24) om transportørers erstatningsansvar ved ulykker under søtransport af passagerer (”Athen-forordningen”). Formålet med forordningen er at gennemføre 2002 Athen-konventionen (Athen-konventionen angående transport af passagerer og deres bagage til søs, 1974, som ændret ved protokollen af 2002) om befording af passagerer og deres bagage til søs.

Athen-forordningen, som er gengivet i lovforslagets bilag 2, finder anvendelse fra den 31. december 2012. Med undtagelse af nogle få bestemmelser, herunder bestemmelserne om jurisdiktion samt anerkendelse og fuldbyrdelse af retsafgørelser, er 2002 Athen-konventionen optaget som bilag til Athen-forordningen. 2002 Athen-konventionen er i sin helhed optaget som lovforslagets bilag 3.

Formålet med 2002 Athen-konventionen og Athen-forordningen er at sikre passagerer bedre mulighed for erstatning i tilfælde af ulykker om bord på passagerskibe. Dette sker ved, at erstatningsgrænserne for skader sættes på et passende højt niveau, og at ansvarsgrundlaget skærpes, således at der for søulykker er et objektivt ansvar (det vil sige et ansvar, uden at bortfragteren (normalt rederiet) nødvendigvis har været skyld i hændelsen eller medvirket hertil). Derudover stilles der krav om, at bortfragteren har forsikring for passagerskader – også i tilfælde af terror – ligesom forældelsesfristen for, hvornår skadelidte kan rejse krav, forlænges.

Lovforslaget tilsigter at sikre, at reglerne i søloven er i overensstemmelse med bestemmelserne i Athen-forordningen og 2002 Athen-konventionen. I den forbindelse foreslås det at ophæve de regler om befording af passagerer og rejsegods til søs i sølovens kapitel 15, som omfattes af Athen-forordningen, idet forordningens regler vil være umiddelbart gældende fra forordningens ikrafttræden.

Forordningen gennemfører og supplerer konventionen. De punkter, hvor forordningen går videre end konventionen, er følgende:

- Anvendelsesområdet omfatter også visse passagerskibe i national fart,

- bortfragteren skal udbetale erstatningsforsku­d til de efterladte, hvis en passager afgår ved døden, eller til tilskadekomne passagerer ved en søulykke (defineret i forordningen som skibbrud, kæntring, kollision eller strand­ing, eksplosion, brand om bord eller skibsfejl) på minimum 21.000 EUR ved dødsfald,
- bortfragteren skal erstatte bevægelseshjæl­pemidler til handikappede passagerer, der medtages om bord, og
- bortfragteren skal oplyse passagerne om deres rettig­heder efter forordningen, men vælger selv formen herfor. Det kan fx ske ved opslag i terminaler eller på billetten.

2002 Athen-konventionen omfatter alle aftaler om transport med passagerer i *international fart*, dvs. både transport med passagerskibe (dvs. skibe, som medtager flere end 12 passagerer) og transport med andre skibe, som efter aftale foretager transport af passagerer. Det er dog alene for passagerskibe, at konventionen stiller krav om, at der skal være tegnet en forsikring.

2002 Athen-konventionen nævner i artikel 1 nr. 2, at der skal være indgået en transportkontrakt. I praksis må det antages, at der, som det i dag kræves i sølovens kapitel 15, skal være indgået en aftale erhvervsmæssigt eller mod vederlag. Det vil sige, at personer, der som private gæster følger med på lystfartøjer eller fiskefartøjer, ikke vil være passagerer i lovens forstand, da der ikke kan anses at foreligge transport i lovens forstand.

Athen-forordningen udvider anvendelsesområdet for 2002 Athen-konventionen til også at omfatte visse former for *national transport* med passagerskibe. Dette gælder dog kun for passagerskibe i klasse A (passagerskibe, som sejler mere end 20 sømil fra kystlinjen) og klasse B (passagerskibe, som sejler mindre end 20, men mere end 5 sømil fra kystlinjen), jf. nærmere neden for. Forordningen åbner mulighed for, at EU-medlemsstaterne nationalt kan vælge helt eller delvis også at lade andre skibe, som sejler med passagerer i national fart, være omfattet af forordningens regler.

Definitionen af klasse A og B passagerskibe er i overensstemmelse med Rådets direktiv 98/18/EF af 17. marts 1998 om sikkerhedsregler og –standarder for passagerskibe (EF-Tidende L 144 af 15. maj 1008 s. 1). Klassificeringen af de danske farvandsområder findes i bekendtgørelse nr. 10610 af 24. april 2007 af Meddelelser fra Søfartsstyrelsen D, teknisk forskrift for skibes bygning og udstyr m.v., passagerskibe i national fart, kapitel 1, regel 3. Klasse A og B passagerskibene omfatter fx færgerne til Bornholm og Anholt.

Herudover opereres med såkaldte klasse C og D skibe. Klasse C passagerskibe (passagerskibe, som sejler mindre end 5 sømil fra kystlinjen, og hvor sandsynligheden for en signifikant bølgehøjde på over 2,5 m er mindre end 10 % beregnet på årsbasis) og klasse D passagerskibe (passagerskibe, som sejler mindre end 3 sømil fra kystlinjen, og hvor sandsynligheden for en signifikant bølgehøjde på over 1,5 m er mindre end 10 % beregnet på årsbasis) omfatter fx visse af de færger, som i dag sejler til Samsø, Ærø og Als. Disse skibe er ikke omfattet af forordningen, når de sejler i national fart.

Endvidere opereres med skibe, som transporterer højst 12 passagerer. Disse skibe er heller ikke omfattet af forordningen, når de sejler i national fart.

Forordningen giver som nævnt mulighed for, at EU-medlemslandene kan vælge at lade forordningens bestemmelser helt eller delvis finde anvendelse på alle former for passagertransport til søs i den enkelte EU-medlemsstat. Efter artikel 2, stk. 2, i Athen-forordningen er det henstillet, at Europa-Kommissionen senest den 30. juni 2013 fremlægger et forslag om at udvide forordningens anvendelsesområde til klasse C og D passagerskibe.

Som bevis for, at bortfragteren har tegnet den i forordningen foreskrevne forsikring efter 2002 Athen-konventionen, skal bortfragteren i henhold til forordningen have udstedt et certifikat, udstedt af det offentlige, som skal medbringes om bord.

Kravene til forsikring m.v. under Athen-forordningen og 2002 Athen-konventionen og det objektive ansvar svarer stort set til andre bestemmelser i søloven, fx ansvar i forbindelse med transport af olie i kap. 10 og ansvar for skader i forbindelse med forurening fra bunkersolie i kap. 9 a.

Det foreslås endvidere, at der indføres hjemmel til, at de nærmere bestemmelser vedrørende forsikringscertifikatets udstedelse, indhold og gyldighed kan fastsættes i en bekendtgørelse.

Under vedtagelsen af Athen-konventionen i 2002 blev der rejst spørgsmål om, hvorvidt de internationale P&I selskaber (Protection & Indemnity – dvs. den ansvarsforsikring, som de fleste større handelsskibe vælger, og som dækker langt størstedelen af det ansvar, som en bortfragter kan ifalde ved driften af sin virksomhed), kunne dække forsikringsrisikoen for terror. Der var blandt de medlemslande, der vedtog konventionen, ikke opbakning til helt at fritage bortfragteren for ansvar i denne situation. Dette betød, at den krævede forsikringsdækning, når konventionen trådte i kraft, formentlig ville skulle opnås på anden vis. Det viste sig under drøftelserne herom i IMO (International Maritime Organization – FN's søfartsorganisation), at det ville være muligt at opnå sådan alternativ dækning, men kun på vilkår, der var noget lempeligere, end hvad 2002 Athen-konventionen kræver. Der blev derfor indenfor IMO efter konventionens vedtagelse – i 2006 - udarbejdet nogle retningslinjer for reservationer overfor 2002 Athen-konventionen, som ratificerende stater kan tage for at sikre, at der kan tegnes forsikring, der også dækker terror. Athen-forordningen har inkorporeret disse retningslinjer. Reservationer, der tages i overensstemmelse med retningslinjerne, indebærer en forsikringsdækning for skader opstået i forbindelse med terror op til 250.000 SDR pr. person, dog med en øvre grænse på 340 mio. SDR pr. skib (SDR (Special Drawing Rights) beregnes på baggrund af en gennemsnitskurs for en række forskellige udvalgte valutaer (USD, EUR, GBP og JPY)). Denne forsikring kan kun opnås på særlige vilkår; fx vil skader forårsaget af biokemiske våben ikke være dækket. Athen-forordningen indebærer, at alle EU-lande ved ratifikation af 2002 Athen-konventionen skal foretage en reservation til konventionen i overensstemmelse med retningslinjerne.

Ved lov nr. 251 af 30. marts 2011 blev der indført nye regler om ansvarsforsikring i søloven. Reglerne træder i kraft den 31. december 2011 (jf. bekendtgørelse nr. 664 af 20. juni 2011) i forbindelse med ikrafttrædelsen af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/20/EF af 23. april 2009 om rederes forsikring mod søretlige krav (EU-Tidende nr. L 131 af 28. maj 2009, s. 128-131), som træder i kraft den 1. januar 2012. Disse regler om ansvarsforsikring gælder for skibe med en bruttotonnage på 300 eller derover – dog kun inden for de i sølovens anførte beløbsgrænser, jf. sølovens § 175.

Det vil være rimeligt, at alle passagerer er omfattet af den beskyttelse, som f.eks. krav om tvungen forsikring og høje erstatningsgrænser giver, uanset hvilket skib passagerne måtte befinde sig på. Mindre skibe er i dag ikke omfattet af krav om tvungen ansvarsforsikring. Der kan imidlertid også opstå ulykker med mindre skibe, og passagererne bør også i disse tilfælde være sikret en bedre adgang til erstatning m.v. Det foreslås derfor med lovforslaget, at Athen-forordningens regler, med de fornødne tilpasninger, skal finde anvendelse for alle aftaler om transport med passagerer i både international og national fart.

Udvidelsen af forordningens anvendelsesområde til andre skibe foreslås således at skulle gælde for klasse C og D passagerskibe i national fart samt for skibe, som efter aftale medtager højst 12 passagerer, og som sejler i national fart.

Det bemærkes, at disse skibe, når de sejler i international fart, fuldt ud er omfattet af konventionen og forordningen – på nær kravet i artikel 4 a i 2002 Athen-konventionen, jf. artikel 3 i Athen-forordningen, om forsikring, som alene gælder for passagerskibe (det vil sige sejlads med flere end 12 passagerer) og kravene om erstatning for handikaphjælpe-midler, forskudsbetaling og oplysningspligt, jf. Athen-forordningens artikel 4, 6 og 7.

Med lovforslaget foreslås, at også passagersejlads i national fart, det vil sige aftaler om transport med klasse C og klasse D passagerskibe samt aftaler om transport med skibe, som sejler med højst 12 passagerer, i national fart omfattes af forordningens krav om ansvar for død og personskade samt bagage, jf. Athen-forordningens artikel 3, stk. 1, jf. artikel 3, 7 og 8 i 2002 Athen-konventionen.

Det er derimod ikke er fundet nødvendigt at lade klasse C og D passagerskibe eller skibe, som medbringer højst 12 passagerer, i national fart være omfattet af kravet om en forsikringsmodel efter artikel 4 a i 2002 Athen-konventionen, herunder muligheden for at få erstatning direkte fra forsikringsselskabet eller kravet om et offentligt certifikat. Der henvises til forordningens artikel 3, jf. 2002 Athen-konventionens artikel 3 stk. 1 og stk. 2, jf. bilag 2 i 2002 Athen-konventionen. Der henvises i øvrigt til afsnit 2.2.1.2.

1.1.1. Globalbegrænsningsreglerne

Ved siden af forordningens og konventionens ansvarsgrænser er der mulighed for at begrænse ansvaret efter de allerede eksisterende globalbegrænsningsregler, som findes i sølovens kapitel 9, og som er baseret på London-konventionen af 1976 som ændret ved 1996-protokollen (LLMC 1996

– Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims), som Danmark har ratificeret. Reglerne, som fastsætter et samlet overordnet beløb, som rederen hæfter for, vil typisk finde anvendelse ved katastrofeulykker, hvor hovedparten af passagererne dør eller påføres svære skader. Globalbegrænsningsregler beregnes på baggrund af det maksimale antal af passagerer, som skibet er godkendt til at sejle med, mens ansvarsgrænsen efter 2002 Athen-konventionen beregnes pr. passager. Det gælder i øvrigt også, selv om skibet skulle medtage flere passagerer, end det er godkendt til. Fastholdes globalbegrænsningsreglerne, vil dette kunne føre til, at der ved de helt store ulykker ikke vil kunne betales de høje beløb efter Athen-forordningen, men kun en reduceret erstatning.

Regeringens holdning er, at passagerer, der kommer til skade, skal have samme mulighed for erstatning, uden at dette afhænger af antallet af passagerer, som kommer til skade. Danmark vil derfor foretage en reservation i henhold til artikel 15, 3bis i LLMC 1996, til globalbegrænsningsreglerne i tilfælde af passagerskade, således at globalbegrænsningsbeløbet beregnes på grundlag af det højeste ansvarsbeløb pr. passager, der kan blive tale om efter Athen-konventionen – dvs. 400.000 SDR – multipliceret med det maksimale antal passagerer, som skibet er godkendt til at sejle med. I praksis betyder det, at passagerernes krav på personskadeerstatning i tilfælde af en omfattende passagerskibskatastrofe reelt ikke vil blive begrænset i henhold til globalbegrænsningsreglerne, jf. § 175, stk. 1, i søloven. Det vil have betydning for alle passagerskadeulykker, der behandles ved danske domstole, da globalbegrænsningsreglerne finder anvendelse efter *lex fori*-princippet (som betyder, at loven i det land, hvor sagen anlægges, skal anvendes i sagen). Anlægges sagen i et andet land end Danmark, skal de gældende regler i dette land følges.

1.1.2. Ratifikation af 2002 Athen-konventionen

Rådet traf den 12. december 2011 afgørelse om Den Europæiske Unions indgåelse af protokollen af 2002 til Athen-konventionen af 1974 om søtransport af passagerer og deres bagage, hvorved der skabes grundlag for EU-medlemsstaternes og EU's ratifikation af 2002 Athen-konventionen. Afgørelsen er nødvendig, da der, i kraft af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 392/2009 af 23. april 2009 om transportørers erstatningsansvar ved ulykker under søtransport af passagerer og Rådets forordning nr. 44/2001 af 22. december 2000 om retternes kompetence og om anerkendelse og fuldbyrdelse af retsafgørelser på det civil- og handelsretlige område (Bruxelles I-forordningen), er EU-kompetence på området, hvilket betyder, at EU-medlemsstaterne skal have EU's accept for at ratificere konventionen. Bruxelles I-forordningen er vedtaget med hjemmel i Traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab artikel 61, litra c (nu TEUF artikel 67, stk. 4), og artikel 67, stk. 1, og er derfor omfattet af Danmarks forbehold vedrørende retlige og indre anliggender. Forordningen er derfor ikke bindende for og finder ikke anvendelse i Danmark. I kraft af en parallelaftale mellem Danmark og Fællesskabet (nu Den Europæiske Union) er Danmark imidlertid på mellemstatsligt grundlag til-

knyttet reglerne i Bruxelles I-forordningen, således at reglerne i forordningen gælder mellem Danmark og de øvrige medlemsstater.

Danmark skal have en særskilt accept af EU til at ratificere 2002 Athen-konventionen, da Danmark, på grund af artikel 5, stk. 2, i Danmarks parallelaftale med Fællesskabet om Bruxelles I-forordningen, er forpligtet til at afholde sig fra at indgå internationale aftaler, som kan berøre eller ændre anvendelsesområdet for Bruxelles I-forordningen, medmindre det sker efter aftale med Fællesskabet, og der er fundet tilfredsstillende ordninger med hensyn til forholdet mellem parallelaftalen og den pågældende internationale aftale. 2002 Athen-konventionens regler om jurisdiktion og om anerkendelse og fuldbyrdelse af retsafgørelser berører anvendelsesområdet for Bruxelles I-forordningen.

International ikrafttrædelse af Athen-konventionen er vigtig, fordi erstatningsregler for passagerer ved søtransport dermed ikke kun vil gælde isoleret for EU-medlemsstaterne, men også internationalt. Rådsafgørelsen pålægger EU-medlemsstaterne, så vidt muligt, at ratificere konventionen inden den 31. december 2011. Begrundelsen er, at Athen-forordningen (som træder i kraft 31. december 2012) og 2002 Athen-konventionen (som træder i kraft 1 år efter, at 10 stater har ratificeret den) dermed vil kunne træde i kraft samtidigt i alle EU-medlemsstater og skabe et ensartet ansvarsregime for skibene.

1.2. Skibsregistrering med frist

Sølovens § 15, stk. 1, fastsætter, at der i forbindelse med registrering af skibe, der indflages fra udlandet, skal fremlægges original attest fra den udenlandske skibsregistreringsmyndighed om, at skibet er eller vil blive udslettet af registret den dag, det godtgøres at være optaget i et andet lands skibsregister (den såkaldte slettelssesattest).

Slettelssesattesten udgør dermed en del af den dokumentation, der skal fremlægges i forbindelse med registrering af et skib, der indflages fra udlandet (dvs., når et skib, som tidligere har været registreret i udlandet, bliver registreret i Danmark), og attesten skal medvirke til at sikre, at skibet ikke er dobbeltregistreret, og at det er frit for pantehæftelser. Kravet om fremlæggelse af original attest udgør i dag en stigende tidsmæssig udfordring. Det gælder særligt i forbindelse med indflagning af de store handelsskibe, der er købt eller bygget i udlandet, hvor rederierne og deres finansieringsinstitutter tillægger det stadig større betydning, at den periode, hvor skib og pant er uregistreret, begrænses mest muligt. Kravet om fremlæggelse af original attest i forbindelse med registrering i dansk register indebærer, at der kan gå op til flere dage, før skib og pant kan registreres – f.eks. når slettelssesattest er udstedt i Singapore. Dette har betydning for danske redere adgang til skibsfinansiering. Det bemærkes, at Liberia ved cirkulæreskrivelse af 18. marts 2009 meddelte IMO (FN's internationale søfartsorganisation), at Liberia var overgået til elektroniske certifikater og dokumenter. Dette indebærer bl.a., at slettelssesattester fra Liberia udstedes elektronisk med mulighed for farveprint og med mulighed for elektronisk verifikation af attestens ved opslag på det li-

beriske skibsregisters hjemmeside. Skibsregistret har på den baggrund i enkelte tilfælde accepteret elektroniske attester fra Liberia som grundlag for endelig registrering. Denne praksis vil blive fortsat uafhængig af lovforslaget.

På den baggrund foreslås det at indføre hjemmel til, at der administrativt kan fastsættes regler om indførelse af mulighed for registrering med frist i de situationer, hvor der foreligger en kopi af slettelssesattesten. Endelig registrering vil fortsat være betinget af, at der fremlægges original slettelssesattest, inden udløbet af den frist, der er fastsat.

Retsvirkningerne af registrering med frist vil være de samme som ved en endelig registrering og indtræder fra tidspunktet for anmeldelsen. Skibet vil således kunne anmeldes til optagelse i et af de danske skibsregistre, og de anmeldte rettigheder vil kunne få prioritet efter anmeldelsestidspunktet, men endelig registrering vil ikke kunne finde sted uden den originale attest. Hvis anmelder forelægger original slettelssesattest inden udløbet af den nævnte frist, kan det foreløbigt registrerede dokument registreres endeligt. Hvis der er anmeldt rettigheder i perioden efter den foreløbige registrering, men inden endelig registrering, bliver disse anmeldelser afvist eller får anmærkning, hvis de er i strid med eller ikke angiver at respektere det dokument, der er registreret med frist.

Hvis der derimod ikke fremlægges original slettelssesattest inden udløbet af den nævnte frist, udslettes de foreløbigt registrerede dokumenter fra registret. Det vil typisk dreje sig om skøder (Bill Of Sales) og pantehæftelser. Dokumenterne vil herefter blive anset som uregistrerede med de retsvirkninger, der følger af, at sikringsakten ikke er iagttaget, herunder muligheden for, at den ret, der stiftes ved dokumentet, kan ekstinkveres af en anden kreditor eller en godtroende aftaleerhverver.

Det bemærkes, at der allerede ved foreløbig registrering med frist, opnås ret til at sejle under dansk flag. Denne ret bortfalder dog, såfremt den foreløbige registrering ophæves, fordi der ikke er fremlagt original slettelssesattest inden fristens udløb.

Muligheden for registrering med frist ligner den mulighed for tinglysning med frist, som følger af tinglysningsloven, idet muligheden for registrering med frist dog begrænses til de tilfælde, hvor slettelssesattesten kun foreligger i kopi.

Forslaget berører ikke andre dokument- eller dokumentationskrav i forbindelse med skibsregistrering.

Forslaget vil smidiggøre processen ved indflagningen af skibe fra udlandet og vil dermed kunne medvirke til fortsat at sikre væksten af skibe under dansk flag.

2. Lovforslagets indhold

2.1. Skibsregistrering med frist

2.1.1. Gældende ret

I sølovens § 15, stk. 1, er der bl.a. krav om, at der for skibe, der indflages fra udlandet, skal fremlægges original attest fra den udenlandske skibsregistreringsmyndighed om, at

skibet er eller vil blive udslettet af registret den dag, det godtgøres at være optaget i et andet lands skibsregister (slettelsesattest).

Kravet om slettelsesattest er bl.a. omtalt i bemærkningerne til Skibsregistreringslovens § 7 fra 1957 (Betænkning nr. 155), som også dannede grundlag for skibsregistreringsreglerne i søloven. Der blev således allerede i 1957 lagt vægt på at kræve slettelsesattest ved indflagning af skibe fra udlandet for at undgå dobbeltregistreringer.

Slettelsesattesten tjener bl.a. som bevis for, at skibet ikke er dobbeltregistreret. Desuden fremgår det af attesten, hvem der har været registreret som ejer af skibet under udenlandsk flag. Derved tjener attesten også som dokumentation for, at sælgeren af et skib, der skal indflages til Danmark, var berettiget til at råde over skibet. Endeligt tjener attesten som bevis for, at der ikke er registreret pant på skibet ved overførslen til dansk register.

2.1.2. Lovforslaget

Med lovforslaget foreslås det at åbne mulighed for at erhvervs- og vækstministeren kan fastsætte nærmere regler om registrering med frist på grundlag af kopi af den i § 15, stk. 1, omtalte slettelsesattest. I forbindelse med registrering med frist indføres de originale dokumenter (typisk adkomst- og pantedokumenter) foreløbigt i registreret, og registreringen er dermed reelt betinget af, at original slettelsesattest fremlægges inden udløbet af den fastsatte frist.

Forslaget berører ikke andre dokument- eller dokumentationskrav i forbindelse med skibsregistrering

2.2. Gennemførelse af konventionen om transport af passagerer og deres bagage til søs og den tilhørende EU-forordning

2.2.1. Generelt om Athen-konventionen og EU-forordningen

2.2.1.1. Gældende ret

Sølovens kapitel 15 indeholder allerede i dag regler om transport af passagerer og rejsegods til søs. Selv om Danmark ikke har ratificeret Athen-konventionen om befording af passagerer og deres bagage til søs af 1974 eller 1990 Athen-protokollen, bygger sølovens regler alligevel stort set herpå. I dag er bortfragteren ansvarlig efter culpereglen, som er dansk rets almindelige ansvarsgrundlag, jf. sølovens § 421. Erstatningsgrænserne for personskade og skade på bagage er lavere end efter 2002 Athen-konventionen, jf. sølovens § 422. Ansvar er således begrænset til 175.000 SDR pr. passager, som dør eller kommer til skade, jf. sølovens § 422, stk. 1, 1. pkt.

Der er omvendt bevisbyrde for personskader indtruffet i forbindelse med forlis, sammenstød, strandning, eksplosion, brand eller som følge af mangler ved skibet under forudsætning af, at passageren beviser, at skaden er sket under befordingen, jf. sølovens § 421, stk. 2, 2. pkt. Det vil sige, at bortfragterens ansvar indtræder, medmindre denne godtgør ikke at være skyld i hændelsen.

Der er intet krav i sølovens kapitel 15 om tvungen ansvarsforsikring. Det vurderes dog, at der i realiteten er tegnet forsikring for de store passagerskibe. Endvidere vil der fra ikrafttrædelsen af de ændringer i søloven, som blev indført ved lov nr. 251 af 30. marts 2011, være krav om en ansvarsforsikring for skibe med en bruttotonnage på 300 eller derover, jf. kap. 7 a i søloven, som blev vedtaget ved den nævnte lovændring. Ændringerne træder i kraft den 31. december 2011, jf. bekendtgørelse nr. 664 af 20. juni 2011.

Tidsgrænsen for, hvornår en skadelidt kan rejse krav, er tre år for personskade og dødsfald og to år for andre skader, jf. sølovens § 501, stk. 1, nr. 3-5.

2.2.1.2. Lovforslaget

Hovedformålet med lovforslaget er, at bringe søloven i overensstemmelse med de nye regler om passagerskadeansvar i 2002 Athen-konventionen og Athen-forordningen for passagerskibe i international fart og for visse passagerskibe i national fart. Med lovforslaget foreslås det derfor at ophæve de bestemmelser i søloven, som direkte eller indirekte er omfattet af konventionen og forordningen. Det vil sige, at de nuværende bestemmelser vedrørende ansvar, ansvarsbegrænsning, bevisbyrde m.v. i forbindelse med personskade og skade på bagage foreslås ophævet, da de erstattes af bestemmelser i Athen-forordningen. Tilbage i søloven findes herefter hovedsageligt en række ordens- og forsinkelsesbestemmelser, som ikke hviler på bindende internationale eller EU-regler.

Et andet væsentligt element i lovforslaget er, at det foreslås, at en række grundelementer i Athen-forordningen også kommer til at gælde for aftaler om passagertransport, som ligger uden for forordningens anvendelsesområde. Dette betyder, at al aftalt national transport af passagerer til søs som udgangspunkt vil blive omfattet af den passagerbeskyttelse, som ligger i Athen-konventionens regler, dog med visse særregler om forsikring og uden særregler om erstatning for handikaphjælpemidler, forskudsbetaling og oplysningspligt. Dette er i overensstemmelse med forordningen, som giver mulighed for, at EU-medlemslandene kan lade forordningens bestemmelser finde anvendelse helt eller delvis på alle former for passagersejls i den enkelte medlemsstat.

Med lovforslaget foreslås forordningens anvendelsesområde udstrakt, således at forordningen dækker *al* international sejlads med passagerer i Danmark, der omfattes af 2002 Athen-konventionen, og ikke blot den internationale passagertransport, der er direkte omfattet af Athen-forordningen.

Med lovforslaget foreslås det endvidere, at også passagerskibe i national fart, det vil sige klasse C og klasse D passagerskibe samt skibe, som efter aftale transporterer højst 12 passagerer, i national fart omfattes af forordningens krav om ansvar for død og personskade samt bagage, jf. Athen-forordningens artikel 3, stk. 1, jf. artikel 3, 7 og 8 i 2002 Athen-konventionen. Forordningens krav om erstatning for handikapmidler, forskudsbetaling og oplysningspligt, jf. artikel 4, 6 og 7, foreslås derimod ikke at finde anvendelse for disse skibe.

Det er heller ikke fundet nødvendigt at lade klasse C og D passagerskibe eller skibe, som medbringer højst 12 passagerer, i national fart være omfattet af kravene efter artikel 4 a i 2002 Athen-konventionen, herunder muligheden for at få erstatning direkte fra forsikringsselskabet, eller kravet om et offentligt certifikat. Der henvises til forordningens artikel 3, jf. 2002 Athen-konventionens artikel 3 stk. 1 og stk. 2, jf. bilag 2 i 2002 Athen-konventionen.

Baggrunden for, at det ikke er fundet nødvendigt at lade skibene være omfattet af Athen-forordningens krav om ansvar og forsikring i tilfælde af terror, når de sejler i national fart, er, at det vurderes, at risikoen for en sådan situation ikke er væsentlig.

Det foreslås derfor med lovforslaget, at der for disse skibe alene stilles krav om en ansvarsforsikring uden krav om et offentligt certifikat for, at der er en forsikring. Baggrunden for, at der ikke stilles krav om et offentligt certifikat for disse skibe, er et ønske om at mindske de økonomiske og administrative byrder for de mindre skibe. Ifølge forslaget til § 403 b, stk. 2, (lovforslagets § 1, nr. 8) er der dog mulighed for, at Søfartsstyrelsen kan fastsætte regler om, at skibene i forbindelse med kontrol skal kunne forevise (andet) bevis for, at den fornødne forsikring er tegnet. Et sådant krav vil dog ikke blive stillet til de allermindste fartøjer, fx kanoer og kajaker. Det bemærkes, at skibe med en bruttotonnage på 300 eller derover fra ikrafttrædelsen (31. december 2011) af de ændringer i søloven, som blev indført ved lov nr. 251 af 30. marts 2011, vil skulle have en ansvarsforsikring, som også dækker passagerskader.

Lovforslaget indebærer, at det foreslås, at bortfragteren vil være ansvarlig, uden hensyn til skyld, for personskader i forbindelse med søulykker (forlis, sammenstød, strandning, eksplosion mv. – uanset om dette sker på motoriserede eller ikke-motoriserede fartøjer) op til 250.000 SDR pr. passager, jf. artikel 3 i Athen-forordningen, jf. artikel 3, stk. 1, i 2002 Athen-konventionen. Hvis passagerens tab i forbindelse med en søulykke overstiger 250.000 SDR, vil bortbefragteren være erstatningsansvarlig, hvis han ikke godtgør, at ulykken ikke kunne bebrejdes bortfragteren eller dennes undertransportør (dvs. være ansvarlig efter den såkaldte culpa-regel med omvendt bevisbyrde) jf. artikel 3 i Athen-forordningen, jf. 2002 Athen-konventionens artikel 3, stk. 1. Hvis dødsfaldet eller ulykken ikke er indtruffet i forbindelse med en søulykke, skal skadelidte godtgøre, at ulykken kan bebrejdes bortfragteren eller personer, som bortfragteren er ansvarlig for (dvs. ansvar efter den såkaldte culpa-regel med ligefrem bevisbyrde, som er dansk rets almindelige ansvarsgrundlag), jf. artikel 3 i Athen-forordningen, jf. artikel 3, stk. 2, i 2002 Athen-konventionen.

Der gælder efter konventionen og forordningen en øvre grænse på 400.000 SDR pr. passager pr. skadetilfælde, jf. artikel 3 i Athen-forordningen, jf. 2002 Athen-konventionens artikel 7, stk. 1, for, hvor stort et ansvar bortbefragteren kan ifalde over for hver enkelt passager i forbindelse med personskade eller død. IMO's retningslinjer foreskriver dog en overgrænse på 340 mio. SDR pr. skib pr. skadetilfælde i

tilfælde af terror, jf. Athen-forordningens artikel 3, stk. 2, jf. bilag 2 til 2002 Athen-konventionen.

Medmindre der er tale om en søulykke, er bortfragteren ansvarlig for skade på håndbagage efter culpa-reglen med ligefrem bevisbyrde, og erstatningsansvaret er begrænset til 2.250 SDR, jf. artikel 3, stk. 1, i Athen-forordningen, jf. artikel 3, stk. 3, og artikel 8, stk. 1, i 2002 Athen-konventionen. For anden bagage er bortfragteren ansvarlig for skader på op til 12.500 SDR (køretøjer) og 3.375 SDR (anden bagage), jf. artikel 3, stk.1, i Athen-forordningen, jf. artikel 8, stk. 2 og 3, i 2002 Athen-konventionen. Bortfragteren og passageren kan dog vælge at indgå en skriftlig aftale om højere erstatningsgrænser, jf. Athen-forordningens artikel 3, jf. 2002 Athen-konventionens artikel 10.

Bortfragteren fortaber dog retten til ansvarsbegrænsning, hvis vedkommende har forvoldt skaden forsætligt eller groft uagtsomt, jf. artikel 3 i Athen-forordningen, jf. artikel 13 i 2002 Athen-konventionen.

2.2.2. Erstatningsansvar

2.2.2.1. Gældende ret

Hovedreglen i søloven er, at bortfragteren er ansvarlig efter culpa-reglen med ligefrem bevisbyrde, som er dansk rets almindelige ansvarsgrundlag, jf. sølovens § 421. Det vil sige, at det er skadelidte, der har bevisbyrden for tabets eller skadens størrelse og for, at tabet eller skaden er opstået i forbindelse med transporten, samt at skaden skyldes forhold, som kan bebrejdes bortfragteren eller nogen, som bortfragteren er ansvarlig for.

Der er dog omvendt bevisbyrde for personskader og skader på håndbagage indtruffet ved eller i forbindelse med en søulykke, fx kæntring, kollision, eksplosion m.v., jf. sølovens § 421, stk. 2, 2. pkt.

I tilfælde af skade på bagage har bortfragteren altid bevisbyrden, for at der ikke foreligger skyld, jf. sølovens § 421, stk. 3, 2. pkt.

Erstatningsansvaret for dødsfald eller skade på person er begrænset til 175.000 SDR pr. passager, jf. sølovens § 422, stk. 1, 1. pkt. For skade på håndbagage er ansvaret begrænset til 1.800 SDR, jf. sølovens § 422, stk. 2, 1. pkt. For skade på anden bagage er bortfragteren ansvarlig for skader på op til 10.000 SDR for så vidt angår køretøjer, jf. sølovens § 422, stk. 2, nr. 3, og 2.700 SDR for så vidt angår anden bagage, jf. sølovens § 422, stk. 2, 4. pkt.

Bortfragteren fortaber dog retten til ansvarsbegrænsning, hvis vedkommende har forvoldt skaden forsætligt eller groft uagtsomt, jf. sølovens § 424.

2.2.2.2. Lovforslaget

Bortfragteren er i forordningens artikel 3, stk. 1, jf. artikel 1, nr. 1, litra a, i 2002 Athen-konventionen såvel som i sølovens § 401, stk. 1, defineret bredt. Ifølge begge enslydende definitioner er det afgørende, om der er indgået en aftale om befording af passageren og dennes rejsegods. Det vil sige,

at bortfragteren kan være reder, ejer af skibet eller en anden, som har indgået en sådan aftale.

Efter Athen-forordningens artikel 3, som svarer til artikel 3, stk. 1, i 2002 Athen-konventionen, har bortfragteren ved en søulykke et objektivi ansvar, det vil sige et erstatningsansvar, uanset om der er noget at bebrejde vedkommende, for personskader på op til 250.000 SDR pr. passager. Bortfragteren er yderligere erstatningsansvarlig for op til 400.000 SDR efter culpereglen med omvendt bevisbyrde ved en søulykke, det vil sige at bortfragteren ifalder ansvar, medmindre vedkommende kan godtgøre ikke at være skyld i hændelsen, jf. artikel 3 i Athen-forordningen, jf. 2002 Athen-konventionens artikel 3, stk. 1, 2. pkt., jf. artikel 7, stk. 1. Hvis der ikke er tale om en søulykke, fx hvis passageren dør eller kommer til skade om bord, uden at det kan henføres til en søulykke, er bortfragteren ansvarlig efter culpereglen med ligefrem bevisbyrde, det vil sige, at passageren skal bevise bortfragterens skyld, jf. artikel 3 i Athen-forordningen, jf. artikel 3, stk. 2, i 2002 Athen-konventionen.

For skade på håndbagage er bortfragteren ansvarlig for skader på op til 2.250 SDR efter culpereglen med ligefrem bevisbyrde, hvis der ikke er tale om en søulykke, jf. Athen-forordningens artikel 3, stk. 1, jf. 2002-Athen-konventionens artikel 3, stk. 3, og ansvarlig op til samme beløbsgrænse, efter culpereglen med omvendt bevisbyrde, hvis der er tale om en søulykke, jf. Athen-forordningens artikel 3, stk. 1, jf. 2002 Athen-konventionens artikel 3, stk. 3, 2. pkt., jf. artikel 8, stk. 1.

For skade på anden bagage er bortfragteren ansvarlig op til 12.500 SDR (køretøjer) og 3.375 SDR (anden bagage) efter culpereglen med omvendt bevisbyrde, jf. Athen-forordningens artikel 3, stk. 1, jf. artikel 3, stk. 4, jf. artikel 8, stk. 2 og 3.

Forordningens bestemmelser om erstatningsgrænser er direkte anvendelige for de skibe, der er omfattet af Athen-forordningen. Det foreslås med lovforslaget at udvide forordningens anvendelsesområde i søloven til også at finde anvendelse på klasse C og D skibe samt på skibe med højst 12 passagerer i national fart. Som tidligere nævnt vil Danmark tage en reservation til globalbegrænsningsreglerne, som medfører, at sølovens § 175, stk. 1, ikke finder anvendelse.

2.2.3. Forsikring

2.2.3.1. Gældende ret

Der er ikke i dag i sølovens kapitel 15 et krav om forsikring for personskade, men de fleste større passagerskibe er i praksis forsikret. Endvidere vil der fra ikrafttrædelsen (31. december 2011) af de ændringer i søloven (nyt kap. 7 a i loven), som blev indført ved lov nr. 251 af 30. marts 2011, være krav om en ansvarsforsikring for skibe med en bruttotonnage på 300 eller derover.

2.2.3.2. Lovforslaget

Athen-forordningen indfører en pligt for rederen til at tegne forsikring for passagerskader op til 250.000 SDR pr. passager, jf. Athen-forordningens artikel 3, jf. artikel 4 a, i 2002

Athen-konventionen. Der er således valgt en model, som ligner ansvarsforsikringen for skibe med en bruttotonnage på 300 eller derover, jf. lov nr. 251 af 30. marts 2011 om ændring af bl.a. søloven, som også omfatter krav vedr. passagerskader.

For klasse C og D passagerskibe i national fart samt for skibe, som efter aftale transporterer højst 12 passagerer, i national fart, foreslås det med lovforslaget, at forordningens krav i artikel 3, jf. artikel 3, stk. 1 (b), jf. bilag 2 til 2002 Athen-konventionen, om ansvar og forsikring i tilfælde af terror, ikke skal gælde i national fart ud fra den begrundelse, at risikoen for en sådan situation ikke er væsentlig.

Det foreslås derfor med lovforslaget, at der for disse skibe alene stilles krav om en ansvarsforsikring uden krav om et offentligt certifikat, jf. neden for.

Som bevis for, at der er tegnet passagerskadeforsikring, forpligtes passagerskibe i international fart og visse passagerskibe (klasse A og B passagerskibe) i national fart ifølge forordningen til at medbringe et certifikat. Dette certifikat er ens for international og national sejlads. Certifikatet udstedes på baggrund af en forsikringsgaranti (såkaldt Blue Card for non war liabilities and Blue Card for war liabilities), der tillige vil dække personskade i forbindelse med terror op til visse beløb. Certifikatet skal udstedes for den periode, som forsikringen gælder. Ligesom i forbindelse med udstedelsen af lignende certifikater på søfartsområdet vil der blive opkrævet betaling for det arbejde, som er forbundet med udstedelsen af certifikaterne. Betalingen vil blive fastsat i overensstemmelse med Finansministeriets regler om priskalkulation ved gebyrberegning.

Som nævnt oven for foreslås det, at klasse C og D skibe samt skibe med højst 12 passagerer i national fart ikke omfattes af kravet om et offentligt certifikat. I medfør af forslaget til § 403 b, stk. 2, vil der kunne fastsættes regler om, at disse skibe i stedet skal kunne fremvise anden dokumentation for forsikring, fx en forsikringspolice eller en præmiekvittering. Dog forudsættes det, at de mindste fartøjer (fx brætsejladser, kanoer og kajaker) ikke skal medbringe dokumentationen under sejlads, idet dette kan være uhåndterbart.

Baggrunden for, at der ikke stilles krav om et offentligt certifikat for klasse C og D passagerskibe i national fart samt for skibe, som efter aftale transporterer højst 12 passagerer, i national fart, er et ønske om at mindske de økonomiske og administrative byrder for de mindre skibe.

3. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

Forslaget vedr. Athen-forordningen indebærer, at der skal udstedes certifikater til ca. 100 danske passagerskibe. Certifikatudstedelse af danske skibe vil blive finansieret ved brugerbetaling og forventes derfor ikke at have økonomiske konsekvenser for det offentlige. Der vil være mindre administrative konsekvenser for det offentlige i forbindelse med certifikatudstedelsen og kontrollen. Der kan endvidere være mindre økonomiske og administrative konsekvenser i forbindelse med kontrol af bevis på forsikring for de skibe,

hvor der efter lovforslaget ikke stilles krav om et offentligt certifikat. Eventuelle udgifter i den forbindelse vil blive afholdt inden for Erhvervs- og Vækstministeriets eksisterende økonomiske rammer.

Kontrol af udenlandske skibe, som anløber dansk havn, vil kunne indebære begrænsede merudgifter til havnestatskontrol. En sådan udgift vil blive afholdt inden for eksisterende rammer.

Lovforslaget vurderes ikke herudover at have økonomiske eller administrative konsekvenser for det offentlige.

4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet

Ved lov nr. 251 af 30. marts 2011 blev der indført bestemmelser i søloven om en tvungen ansvarsforsikring for skibe med en bruttotonnage på 300 eller derover. Disse bestemmelser træder i kraft den 31. december 2011, jf. bekendtgørelse nr. 664 af 20. juni 2011.

2002 Athen-konventionen og Athen-forordningen vil have visse økonomiske konsekvenser for erhvervslivet, da der skal tegnes forsikring for højere erstatningsgrænser. Endvidere vil der blive mindre udgifter til at tegne forsikring for de skibe, som ikke er omfattet af forordningen, men som med lovforslaget også foreslås omfattet af krav om ansvarsforsikring og erstatningsansvar. Nogle af disse skibe, det vil sige skibe med en bruttotonnage på 300 eller derover, vil dog som nævnt allerede være omfattet af kravet om en ansvarsforsikring, jf. lov nr. 251 af 30. marts 2011.

Certificeringen af ca. 100 danske passagerskibe som følge af Athen-forordningen vil have mindre økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet i forbindelse med udstedelse, idet omkostningerne hertil vil blive finansieret ved brugerbetaling via et gebyr.

Selv om der skal betales et mindre gebyr for certifikatet, skønnes forslaget at have positive økonomiske konsekvenser for erhvervslivet, idet passagerskibe med fornødent certifikat ikke vil møde hindringer i forbindelse med international kontrol, når Athen-konventionen træder i kraft.

For at mindske de økonomiske og administrative byrder for erhvervslivet foreslås det endvidere, at der ikke stilles krav om et offentligt forsikringscertifikat for de skibe, som ikke er direkte omfattet af Athen-forordningen.

Forslaget vedrørende registrering med frist skønnes at have positive økonomiske konsekvenser for erhvervet, da registreringsprocessen i forbindelse med indflagning bliver mere smidig.

Lovforslaget vurderes ikke herudover at have økonomiske eller administrative konsekvenser for erhvervslivet.

Forslaget har været sendt til Erhvervs- og Selskabsstyrelsens Center for Kvalitet i Erhvervs Regulering (CKR) med henblik på en vurdering af, om forslaget skal forelægges Erhvervs- og Vækstministeriets virksomhedspanel. CKR vurderer ikke, at forslaget indeholder administrative konsekvenser i et omfang, der berettiger, at lovforslaget bliver forelagt virksomhedspanelet. Forslaget bør derfor ikke forelægges Erhvervs- og Vækstministeriets virksomhedspanel.

5. Administrative konsekvenser for borgerne

Forslaget har ikke administrative konsekvenser for borgerne.

Den særlige forsikringsmodel, der nu foreslås at komme til at gælde for skibe, der er omfattet af forordningen, vurderes dog at forbedre passagerernes muligheder for at få erstatning direkte fra forsikringselskaber, uden at bortfragteren skal erkende sin skyld. Dette vil være en lettelse for passageren.

6. Miljømæssige konsekvenser

Forslaget har ikke miljømæssige konsekvenser.

7. Forholdet til EU-retten

Ændringerne som følge af Athen-forordningen indebærer, at dansk lovgivning bringes i overensstemmelse med indholdet af forordningen.

På rådsmødet (Transport, Telekommunikation og Energi) den 31. marts 2011 blev en rådsafgørelse vedtaget, som muliggør EU's tiltrædelse af Athen-konventionen af 2002 og pålægger EU-medlemsstaterne samt Kommissionen at ratificere konventionen, hvis det er muligt, senest den 31. december 2011.

På grund af bestemmelserne om jurisdiktion samt anerkendelse og fuldbyrdelse af domme i 2002 Athen-konventionens artikel 17 og 17a vil dansk tiltrædelse af konventionen forudsætte en forudgående aftale med EU. Det skyldes en bestemmelse i artikel 5, stk. 2, i Danmarks parallelaftale med Fællesskabet om Bruxelles 1-forordningen, som forpligter Danmark til at afholde sig fra at indgå internationale aftaler, der kan berøre eller ændre anvendelsesområdet for Bruxelles 1-forordningen, medmindre det sker efter aftale med Fællesskabet, og der er fundet tilfredsstillende ordninger med hensyn til forholdet mellem parallelaftalen og pågældende internationale aftale.

Forslaget vurderes ikke at indeholde yderligere EU-retlige aspekter.

8. Hørte myndigheder, organisationer m.v.

Advokatrådet, Assuranceforeningen SKULD, Bilfærgerens Rederiforening, CO-SEA, Danmarks Fiskeriforening, Danmarks Rederiforening, Danmarks Skibskredit, Dansk Industri, Dansk Metals Maritime Afdeling, Dansk Rib Charterforening, Danske Advokater, Danske Regioner, Datatilsynet, Efterskoleforeningen, Erhvervs- og Byggestyrelsen, Erhvervs- og Selskabsstyrelsen, Fag og Arbejde, Fagligt Fælles Forbund (3F), Finansministeriet, Finansrådet, Finanstilsynet, Fiskeriets Arbejdsmiljøråd, Fiskernes Forbund, Foreningen af Småøernes Færgeselskaber, Forsikring & Pension, Funktionærernes og Tjenestemændenes Fællesråd, Færøernes Hjemmestyre, Grønlands Selvstyre, HORESTA, Justitsministeriet, Kommunernes Landsforening, Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen, Landsorganisationen i Danmark, Maskinmestrenes Forening, Offentligt Ansattes Organisationer, Patent- og Varemærkestyrelsen, Radiotelegrafistforeningen af 1917, Rederiforeningen af 2010, Rigsrevisionen,

Sammenslutningen af Mindre Erhvervsfartøjer, Sikkerhedsstyrelsen, Statsministeriet, Statstjenestemændenes Centralorganisation II, Søfartens Arbejdsmiljøråd, Søfartens Ledere – Dansk Navigatørforening, Sølovsudvalget og Træskibs Sammenslutningen.

9. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser/Mindreudgifter	Negative konsekvenser/Merudgifter
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen.	Kontrol efter lovforslaget af udenlandske skibe, som anløber dansk havn, vil kunne indebære begrænsede merudgifter til havnestatskontrol. En sådan udgift vil blive afholdt inden for eksisterende rammer.
Administrative konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen.	Der vil være mindre administrative konsekvenser for det offentlige i forbindelse med certifikatudstedelse efter lovforslaget.
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Forslaget vedr. Athen-forordningen skønnes at have positive økonomiske konsekvenser for erhvervslivet, idet skibe med fornødent certifikat ikke vil møde hindringer i forbindelse med international kontrol, når konventionen træder i kraft. Forslaget vedrørende registrering med frist skønnes at have positive økonomiske konsekvenser for erhvervet, da registreringsprocessen i forbindelse med indflagning bliver mere smidig.	Der vil være mindre erhvervsøkonomiske konsekvenser i forbindelse med tegning af ansvars- og krigsforsikring. Certificeringen af ca. 100 danske passagerskibe som følge af lovforslaget vil have mindre økonomiske konsekvenser for erhvervslivet i forbindelse med udstedelse, idet omkostningerne vil blive forventes finansieret ved brugerbetaling via et gebyr.
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Forslaget vedr. Athen-forordningen skønnes at have positive administrative konsekvenser for erhvervslivet, idet skibe med fornødent certifikat ikke vil møde hindringer i forbindelse med international kontrol, når konventionen træder i kraft. Forslaget vedrørende registrering med frist skønnes at have positive administrative konsekvenser for erhvervet, da registreringsprocessen i forbindelse med indflagning bliver mere smidig.	Certificeringen af ca. 100 danske passagerskibe som følge af lovforslaget vil have mindre administrative konsekvenser for erhvervslivet i forbindelse med udstedelse.
Miljømæssige konsekvenser	Ingen.	Ingen.
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen.	Ingen.
Forholdet til EU-retten	Ændringerne som følge af Athen-forordningen indebærer, at dansk lovgivning bringes i overensstemmelse med indholdet af forordningen.	

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1

Forslaget er en konsekvens af lovforslagets § 1, nr. 2, hvorved der foreslås indsat et nyt stykke i sølovens § 15. De hidtidige stk. 2 og 3, i § 15 bliver derved stk. 3 og 4. Den hidtidige henvisning i sølovens § 12, stk. 4, til § 15, stk. 2, foreslås derfor ændret til § 15, stk. 3.

Til nr. 2

Med lovforslaget foreslås det at åbne mulighed for, at erhvervs- og vækstministeren administrativt kan fastsætte nærmere regler om registrering med frist på grundlag af en kopi af slettelssattesten, jf. sølovens § 15, stk. 1. I forbindelse med registrering med frist vil de omhandlede dokumenter blive foreløbigt indført i registreret, og den endelige registrering er dermed reelt betinget af, at original slettelssattest fremlægges inden udløbet af den fastsatte frist. De rettigheder, der kan registreres, er ejendomsret, pant samt de øvrige rettigheder, som nævnes i sølovens § 29, stk. 1.

Muligheden for registrering med frist skal modsvare den mulighed for tinglysning med frist, som følger af tinglysningsloven, idet muligheden for registrering med frist dog begrænses til de tilfælde, hvor der ikke forelægges original slettelsesattest, men kun kopi. Om retsvirkningerne af registrering med frist henvises til de almindelige bemærkninger.

De nærmere regler om registrering med frist vil blive fastsat ved ændringer af bekendtgørelserne om henholdsvis registrering af skibe i Dansk Skibsregister (bekendtgørelse nr. 41 af 22. januar 1999 med senere ændringer) og bekendtgørelse om Dansk Internationalt Skibsregister (bekendtgørelse nr. 416 af 12. juli 1988 med senere ændringer).

I de nærmere regler for registrering med frist vil der herefter blive fastsat en frist på 7 hverdage for fremlæggelse af den originale slettelsesattest, dog således at Skibsregistrator på anmelders begæring i særlige tilfælde kan forlænge fristen. Herved tænkes fx på situationer, hvor det på grund af naturforhold ikke er muligt at få den originale slettelsesattest frem inden fristens udløb. Fristen forlænges alene på anmelders begæring og ikke af Skibsregistrator af egen drift.

Derudover vil der blive fastsat regler om, at det anmeldte dokument ved registrering med frist indføres foreløbigt i registret, og der gøres bemærkning i registret om, at dokumentet er registreret foreløbigt med angivelse af tidsfristen for fremlæggelse af den originale slettelsesattest. På tilsvarende måde vil dokumentet få påtegning herom. Ordningen vil indebære, at dokumentet skal indleveres til påtegning på ny, hvis der anmodes om fristforlængelse.

Hvis der ikke er anmodet om forlængelse inden fristens udløb, udslettes det foreløbigt indførte dokument af registret. Dokumentet vil herefter på ny skulle anmeldes til registrering med frist, og retsvirkningerne af registreringen vil blive regnet fra det tidspunkt, hvor denne anmeldelse indføres i dagbogen.

Når dokumentet er registreret med frist, vil det blive returneret til anmelder. Hvis anmelder indleverer dokumentet samt original slettelsesattest inden fristens udløb, ændres registreringen i registret til endelig, og dokumentet får påtegning herom.

Bemyndigelsen tænkes først og fremmest anvendt for registreringspligtige handelsskibe. I lyset af erfaringerne med betinget registrering af handelsskibe, og hvis der viser sig et behov, vil det blive overvejet at sætte muligheden for registrering med frist i kraft også for andre fartøjer.

For så vidt angår de afgiftsmæssige konsekvenser af indførelsen af muligheden for registrering med frist bemærkes, at der i medfør af lov om afgift af tinglysning og registrering af ejer- og panterrettigheder m.v. (lovbekendtgørelse nr. 462 af 14. maj 2007 med senere ændringer) vil skulle betales registreringsafgift på samme måde som ved sædvanlig skibsregistrering. Det betyder, at afgiftspligten indtræder ved anmeldelse til registrering, og at afgiften forfalder til betaling ved registreringen med frist. Den endelige registrering på baggrund af original slettelsesattest udløser ikke yderligere registreringsafgift. Hvis der efter registrering med frist skulle opstå en situation, hvor endelig registrering ikke gennem-

føres inden fristens udløb, således at registreringen udslettes, er der allerede i dag lovhjemmel til at tilbagebetale indbetalte afgifter.

Til nr. 3

Forslaget er en konsekvens af lovforslagets § 1, nr. 2, hvorved der foreslås indsat et nyt stykke i sølovens § 15. De hidtidige stk. 2 og 3, i § 15 bliver derved stk. 3 og 4. Den hidtidige henvisning i sølovens § 36, stk. 3, til § 15, stk. 3, foreslås derfor ændret til § 15, stk. 4.

Til nr. 4

Forslaget er en konsekvens af lovforslagets § 1, nr. 2, hvorved der foreslås indsat et nyt stykke i sølovens § 15. De hidtidige stk. 2 og 3, i § 15 bliver derved stk. 3 og 4. Den hidtidige henvisning i sølovens § 37, stk. 3, til § 15, stk. 3, foreslås derfor ændret til § 15, stk. 4.

Til nr. 5

Det foreslås, at skibes globalbegrænsningsbeløb under Globalbegrænsningskonventionen (LLMC) vedrørende passagerskader (se de almindelige bemærkninger afsnit 1.1.1.) hæves.

For krav fra et skibs passagerer for personskade eller dødsfald gælder der i dag et maksimalt ansvarsbeløb pr. passagerskade på 175.000 SDR efter sølovens regler om passageransvar (§ 422 stk. 1). Et tilsvarende beløb – 175.000 SDR – bliver i dag lagt til grund, når skibenes samlede ansvar ved store ulykker (globalbegrænsningsansvaret) skal beregnes. Globalbegrænsningsbeløbet beregnes som 175.000 SDR multipliceret med det antal passagerer, som skibet har tilladelse til at medføre. Både efter de hidtil gældende regler og efter de foreslåede regler er det faktiske antal passagerer på den pågældende rejse uden betydning. Blev de 175.000 SDR fastholdt som grundlaget for beregning af globalbegrænsningsbeløbet, ville det med de væsentligt højere ansvarsbeløb pr. passagerskader efter de nye regler i 2002 Athen-konventionen betyde, at der ved store passagerskibsulykker kunne være betydelig risiko for, at globalbegrænsningsretten reelt ville indebære en reduktion i erstatninger til de enkelte passagerer, i forhold til den erstatning passagererne ellers ville have krav på efter de nye passageransvarsregler. Erstatningsbeløbene er ved Athen-forordningens artikel 3, jf. 2002 Athen-konventionens artikel 7, stk. 1, forhøjet betydeligt over for hver enkelt passager til 400.000 SDR, hvoraf der er objektivt ansvar for krav i forbindelse med en søulykke op til 250.000 SDR, jf. Athen-forordningens artikel 3, jf. artikel 3, stk. 1, i 2002 Athen-konventionen. Hvis begrænsningsbeløbet på 175.000 SDR i søloven blev fastholdt, ville det således få betydning for størrelsen af den erstatning, som en passager vil få ved omfattende ulykker med et passagerskib, hvor hovedparten af passagererne dør eller påføres svære skader.

Det foreslås derfor, at globalbegrænsningsbeløbet fremover skal beregnes på grundlag af et beløb på 400.000 SDR

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

Det foreslås efter lovforslagets § 4, stk. 3, at erhvervs- og vækstministeren kan fastsætte tidspunktet for bestemmelsens ikrafttræden. Dette vil ske, når Danmark har taget en reservation til globalbegrænsningsreglerne i tilfælde af passagerskade (dvs. meddelt dette til IMO - International Maritime Organization) jf. Athen-forordningens artikel 5, jf. artikel 15, 3 bis i LLMC 1996.

Til nr. 6

Det foreslås med bestemmelsen at slette henvisningen i § 401, stk. 3, 1. pkt., til § 419, stk. 2, i søloven, som omhandler bortfragterens ansvar for tab eller skade af værdigenstande modtaget af bortfragteren til opbevaring. Forslaget skyldes, at sølovens § 419 foreslås ændret som følge af Athen-forordningen, jf. lovforslagets § 1, nr. 10.

Til nr. 7

Det foreslås med ændringen af § 402 præciseret, at sølovens regler som udgangspunkt ikke alene viger for, hvad der følger af aftale og sædvane, men også hvad der følger af Athen-forordningen, og som nu foreslås reguleret i sølovens § 403 a og § 403 b, jf. lovforslagets § 1, nr. 8. Det betyder bl.a., at bestemmelserne i § 401, §§ 418-429 og §§430-431 i søloven alene finder anvendelse i tilfælde af forsinkelse.

Til nr. 8

§ 403 a

Athen-forordningen omfatter international transport efter aftale af passagerer og national transport efter aftale med klasse A og klasse B passagerskibe. Definitionen er hentet fra direktiv 98/18/EF om sikkerhedsregler og – standarder for passagerskibe, og klassificeringen af danske skibe kan findes i bekendtgørelse nr.10610 af 24. april 2007 af Meddelelser fra Søfartsstyrelsen D, teknisk forskrift for skibes bygning og udstyr m.v., passagerskibe i national fart, kapitel 1, regel 3. Klasse A og B passagerskibe, som sejler længere ud fra kysten (henholdsvis 20 sømil for så vidt angår klasse A-skibe og mindre end 20, men mere end 5 sømil for så vidt angår klasse B-skibe), er fx. færgen til Bornholm og Anholdt, mens klasse C og D passagerskibe sejler mere kystnært - fx til Samsø, Ærø og Als.

Efter Athen-forordningens artikel 2 er der mulighed for nationalt at udvide anvendelsesområdet til alle former for national søtransport. Det foreslås på den baggrund med forslaget til § 403 a stk. 1, at udvide forordningens anvendelsesområde til generelt at omfatte al aftalt transport af passa-

gerer nationalt, da beskyttelse af passagerer ikke bør være afhængig af, hvor passagerskibene sejler, ligesom passagerne ikke bør have en dårligere beskyttelse end i dag i søloven.

De fornødne tilpasninger for henholdsvis klasse C og D passagerskibe samt skibe, som efter aftale transporterer med højst 12 passagerer, reguleres i forslaget til § 403 a, stk. 2. Med forslaget foreslås, at disse skibe ikke omfattes af kravet om terrorforsikring, ligesom de undtages fra kravet om en forsikringsmodel efter artikel 4 a i 2002 Athen-konventionen, herunder muligheden for at få erstatning direkte fra forsikringsselskabet, og kravet om et offentligt forsikringscertifikat.

Det vurderes således, at risikoen for, at disse skibe involveres i hændelser, som ville være omfattet af en krigsforsikring, herunder terror, ikke er væsentlig.

Disse mindre skibe har ikke mulighed for at blive dækket af en almindelig P&I-forsikring (Protection & Indemnity), som de fleste større passagerskibe har. Derfor stilles alene krav om en ansvarsforsikring. Det foreslås i den forbindelse, at der ikke stilles krav om, at disse passagerskibe skal have udstedt et offentligt certifikat. Dog kan der i medfør af forslaget til § 403 b, stk. 2, fastsættes regler om, at disse skibe skal være i besiddelse af et (andet) bevis for forsikring, jf. nærmere neden for. Baggrunden for, at der ikke stilles krav om et offentligt certifikat for disse skibe, er et ønske om at mindske de økonomiske og administrative byrder for de mindre skibe.

Disse skibe undtages også fra kravene i forordningens artikel 4, 6 og 7, som omhandler erstatning for handicapmidler, forskudsbetaling og oplysningspligt, da disse regler ikke vurderes at bringe en merværdi i forhold til det bureaukratiske set-up.

Forslaget vil fx kunne omfatte RIB-både (Rigid Inflatable Boat) og uddannelsesinstitutioners sejlads med elever. Private transporter med mindre skibe, f.eks. lystfartøjer eller fiskefartøjer, som ikke udføres efter aftale – det vil sige erhvervsmæssigt eller mod vederlag – vil derimod ikke være omfattet af forordningens bestemmelser. Det bemærkes, at Søfartsstyrelsen har igangsat et arbejde med at udarbejde nye regler, som forventes at tydeliggøre, i hvilke tilfælde der er tale om erhvervsmæssig passagersejlad.

Ifølge anvendelsesområdet for 2002 Athen-konventionen og Athen-forordningen gælder, at det involverede skibs flag eller afgang- eller bestemmelsesstedet efter transportaftalen eller stedet for transportkontraktens indgåelse er afgørende. Efter konventionen skal der dog ses på, om et af de nævnte kriterier vedrører en konventionsstat eller en konventionsstats flag, mens forordningens område er snævrere ved, at den er begrænset til tilfælde, hvor kriterierne vedrører en EU-medlemsstat eller en EU-medlemsstats flag. Stk. 3 i § 403 a sikrer, at en passagertransport, der er omfattet af 2002 Athen konventionen også vil være omfattet af sølovens regler om befording af passager og rejsegods, selv om passagertransporten ikke er omfattet af forordningen direkte. Det gælder også i tilfælde af national fart uden for forordningens

område. Fx vil reglerne også gælde i tilfælde af sejlads mellem to russiske havne.

Forslaget til § 403 a, stk. 4, indebærer, at også skibe, som udfører passagersejlads i national fart i Danmark, vil være omfattet af Athen-forordningens bestemmelser. Det betyder, at skibe, som kommer fra et land, som ikke har ratificeret konventionen, eller som ikke er omfattet af forordningen, og som fx landsætter eller ombordtager passagerer i Danmark, skal opfylde de samme krav om fx ansvar og forsikring, som stilles over for danske skibe.

§ 403 b

Det foreslås, at klasse C og D passagerskibe samt skibe, der medtager højst 12 passagerer, i national fart skal have en ansvarsforsikring.

Efter lov om sikkerhed til søs og de regler, som er udstedt i medfør heraf, kan fritidsfartøjer i visse tilfælde lovligt anvendes til sejlads erhvervmæssigt eller mod vederlag, fx i forbindelse med oplæring. Det foreslås derfor med forslaget til § 403 b, stk. 2, at der indsættes en hjemmel til, at Søfartsstyrelsen kan fastsætte nærmere regler om, hvilke skibe disse regler nærmere skal gælde for, når der er tale om skibe, som sejler med højst 12 passagerer.

Det foreslås endvidere, at Søfartsstyrelsen kan fastsætte regler om, at klasse C og D passagerskibe samt skibe, der medtager højst 12 passagerer, i national fart skal være i besiddelse af et (andet) bevis for forsikring, og at dette bevis skal medbringes om bord og på forlangende forevises myndighederne. Da det for visse af de helt små fartøjer kan være u håndterbart at skulle medbringe dokumentation for forsikring, forudsættes det dog, at hjemlen udnyttes således, at dokumentationen for forsikring for disse fartøjers vedkomme- de ikke nødvendigvis skal medbringes under sejlads.

§ 403 c

Det foreslås med forslaget til § 403 c, at Søfartsstyrelsen bemyndiges til administrativt at fastsætte de nærmere regler om udstedelse af forsikringscertifikatet til de passagerskibe, som omfattes af forordningen, herunder regler om certifikatets udstedelse, indhold, gyldighed og opkrævning af gebyr i forbindelse med udstedelse. Betalingen vil blive fastsat i overensstemmelse med Finansministeriets regler om priskalkulation ved gebyrberegning. Det følger af Athen-forordningens artikel 3, jf. artikel 4 a i 2002 Athen-konventionen, at certifikatet skal indeholde skibets navn, dets IMO-nr., registreringshavn, rederens navn og hovedforretningssted, forsikringstype og varighed samt forsikringsselskabets navn og hovedforretningssted. Uden gyldigt certifikat må skibet ikke benyttes.

Til nr. 9

Bestemmelserne om befording af passagerer og rejsegods fik deres oprindelige ordlyd ved lov nr. 294 af 23. maj 1973. Bestemmelserne er senere præciseret.

§ 418 i søloven omhandler bortfrakterens ansvar for, at en passager kommer til skade eller dør.

Bestemmelsen foreslås ændret fra at være en generel bestemmelse om bortfrakterens ansvar for personskade til alene at omfatte bortfrakterens ansvar i forbindelse med forsinkelse. Bortfrakteren er herefter ansvarlig for passagerens død eller tilskadekomst, hvis skaden er opstået under transporten og skyldes fejl eller forsømmelse udvist af bortfrakteren selv eller nogen af dennes folk. Bortfrakterens ansvar for personskade i andre tilfælde end forsinkelse følger af Athen-forordningen.

Til nr. 10

Bestemmelserne om befording af passagerer og rejsegods fik deres oprindelige ordlyd ved lov nr. 294 af 23. maj 1973. Bestemmelserne er senere præciseret.

§ 419 i søloven omhandler bortfrakterens ansvar for bagage. Bestemmelsen foreslås ændret fra at være en generel regel om bortfrakterens ansvar for bagage til alene at omfatte bortfrakterens ansvar i forbindelse med forsinkelse. Bortfrakteren er herefter ansvarlig for forsinkelse af bagage, hvis skaden er opstået under transporten og skyldes fejl eller forsømmelse udvist af bortfrakteren selv eller nogen af hans folk. Bortfrakterens ansvar for bagage i andre tilfælde end forsinkelse følger af Athen-forordningen.

Til nr. 11

Bestemmelserne om befording af passagerer og rejsegods fik deres oprindelige ordlyd ved lov nr. 294 af 23. maj 1973. Bestemmelserne er senere præciseret.

§ 421 i søloven omhandler bevisbyrdereglerne. Bestemmelsen foreslås ændret til alene at indeholde bevisbyrdereglen for bortfrakteren ved forsinkelse. Bortfrakteren har et culpaansvar med omvendt bevisbyrde. Det vil sige, at bortfrakteren har bevisbyrden for, at tab, som følge af forsinkelse, ikke skyldes fejl eller forsømmelse af bortfrakteren selv eller nogen af dennes folk. Den, der kræver erstatning, skal dog bevise, at der faktisk er lidt et tab, dets omfang, samt at dette tab er opstået som følge af forsinkelse i forbindelse med befordingen. Bevisbyrdereglerne i andre tilfælde end forsinkelse følger af Athen-forordningen.

Til nr. 12

Bestemmelserne om befording af passagerer og rejsegods fik deres oprindelige ordlyd ved lov nr. 294 af 23. maj 1973. Bestemmelserne er senere præciseret.

§ 422 i søloven omfatter erstatningsgrænserne for skade på passagerer og bagage. Denne bestemmelse foreslås som følge af Athen-forordningen ændret til alene at omfatte erstatningsgrænserne ved forsinkelse.

Erstatningsgrænsen for forsinkelse af passagerer foreslås bibeholdt, og beløbene følger de nuværende regler på luftfartsområdet (1999 Montreal-konvention). Det vil sige, at bortfrakterens ansvar i tilfælde af forsinkelse af en passager ikke skal overstige 4.150 SDR.

Erstatningsgrænserne for forsinkelse af bagage foreslås ligeledes bibeholdt dog uden en særskilt begrænsning for bagage i bilen, da dette er i overensstemmelse med Athen-forordningen. Det vil sige, at forsinkelse af bagage ikke skal overstige 1.800 SDR for håndbagage, 10.000 SDR for et køretøj, herunder den i bilen værende bagage, og 2.700 SDR for andet rejsegods.

Til nr. 13

Bestemmelserne om befordring af passagerer og rejsegods fik deres oprindelige ordlyd ved lov nr. 294 af 23. maj 1973. Bestemmelserne er senere præciseret.

Med forslaget til ny affattelse af § 422, stk. 6, præciseres det, at passageren og bortfragteren kan fastsætte en forhøjelse af ansvarsgrænsen ved en skriftlig og udtrykkelig aftale, da dette er i overensstemmelse Athen-forordningen.

Til nr. 14

Bestemmelserne om befordring af passagerer og rejsegods fik deres oprindelige ordlyd ved lov nr. 294 af 23. maj 1973. Bestemmelserne er senere præciseret.

§ 423 i søloven omfatter passagerens selvrisko. Hensigten med bestemmelsen er at undgå bagatelskader, der anses påregnelige under søtransport. Bestemmelsen foreslås ændret til alene at omfatte passagerens selvrisko ved forsinkelse, og det nuværende beløb på 20 SDR pr. passager foreslås bibeholdt. Passagerens selvrisko i andre tilfælde end forsinkelse følger af Athen-forordningen.

Til nr. 15

§ 428, stk. 2, i søloven foreslås som følge af Athen-forordningen ophævet. Dette skyldes, at det i bestemmelsen er nævnt, hvem som kan rejse et erstatningskrav i anledning af en passagers død. Dette vil fremover følge direkte af Athen-forordningen.

Til nr. 16

Bestemmelserne om befordring af passagerer og rejsegods fik deres oprindelige ordlyd ved lov nr. 294 af 23. maj 1973. Bestemmelserne er senere præciseret.

Den foreslåede ændring er en konsekvens af, at bestemmelserne i sølovens kapitel 15 om befordring af passager og rejsegods til søs foreslås delvis ophævet, som følge af Athen-forordningen.

I sølovens kapitel 15 opretholdes reglerne for ansvar for tab som følge af forsinkelse af befordringen til søs af passagerer og rejsegods. § 429 viderefører de nugældende regler om international kompetence, som fremover alene finder anvendelse på sager om tab som følge af forsinkelse af befordringen til søs af passager og rejsegods.

Reglerne om værneting og værnetingsaftaler i § 429, stk. 1 og 2, gælder ikke, hvis andet følger af lov om Bruxelles I-forordningen m.v. eller af lov om EU-domskonventionen m.v., herunder bekendtgørelser udstedt i medfør af disse lo-

ve, jf. sølovens § 429, stk. 3. Dette indebærer, at § 429, stk. 1 og 2, ikke finder anvendelse, hvis andet følger af Danmarks forpligtelser i henhold til parallelaftalen vedrørende Bruxelles I-forordningen eller i henhold til Lugano-konventionerne.

Til nr. 17

Det foreslås med forslaget til § 429 a, at den internationale kompetence i sager omfattet af 2002 Athen-konventionen fremover afgøres efter værnetingsreglerne i konventionens artikel 17. Den nationale stedlige kompetence afgøres efter reglerne i retsplejelovens kapitel 22.

Det følger af 2002 Athen-konventionens artikel 17, at søgsmål efter konventionens artikel 3, 4 og 4 a, skal indbringes for en af de i artikel 17, stk. 1, litra a-d, nævnte domstole, forudsat at domstolen ligger i en stat, som er kontraherende part til konventionen. Der er således tale om en eksklusiv værnetingsregel. Valget af domstol sker efter sagsøgerens valg.

I forhold til den gældende § 429 indfører konventionen yderligere to mulige værneting, nemlig i den stat, hvor sagsøgeren har sin bopæl, hvis sagsøgte har forretningssted i den pågældende stat og kan sagsøges der, samt i den stat, hvor transportaftalen er indgået, såfremt sagsøgte har forretningssted i den pågældende stat og kan sagsøges der.

Konventionens artikel 17, stk. 3, regulerer spørgsmålet om adgang til at træffe forhåndsaftale om værneting og voldgift. Når først hændelsen, der foranlediger skaden, er indtrådt, kan parterne således træffe en hvilken som helst aftale om værneting eller voldgift.

Værnetingsreglerne i 2002 Athen-konventionens artikel 17 har forrang for værnetingsreglerne i Bruxelles I-forordningen og Lugano-konventionerne, hvorfor disse ikke længere vil finde anvendelse på sager omfattet af konventionen. Den foreslåede § 429 a erstatter endvidere sølovens gældende værnetingsregler.

Efter forslaget til § 429 b finder værnetingsreglerne i retsplejelovens kapitel 22 anvendelse, hvis der opstår søgsmål om befordring af passagerer og rejsegods til søs, som ikke er omfattet af § 429 eller § 429 a. Det kan f.eks. være i tilfælde, at aftalen om transport hæves efter § 414 eller § 416 i søloven.

2002 Athen-konventionen, men ikke Athen-forordningen, indeholder regler om værneting (artikel 17 i 2002 Athen-konventionen) og om anerkendelse og fuldbyrdelse af domme (artikel 17 a i 2002 Athen-konventionen).

Der foreslås indført en ny bestemmelse i § 429 c, hvorefter domme, der er afsagt af en ifølge 2002-konventionen kompetent domstol, anerkendes og kan fuldbyrdes i Danmark, når de kan fuldbyrdes i den stat, hvor de er afsagt. Anerkendelse og fuldbyrdelse kan dog afslås, hvis dommen er opnået ved svig, eller hvis den sagsøgte ikke har fået rimeligt varsel og en rimelig mulighed for at fremlægge sin sag, jf. artikel 17 a. Den stat, hvor dommen ønskes fuldbyr-

det, kan stille formelle krav til fuldbyrdsproceduren, men kan ikke tage sagens realiteter op på ny.

Det er en forudsætning for anerkendelse og fuldbyrdelse, at den domstol, der har afsagt dommen, er kompetent i henhold til konventionens artikel 17. Det indebærer, at der skal være tale om søgsmål efter konventionens artikel 3, 4 eller 4 a, og at værnetingsreglerne i artikel 17 skal være fulgt.

Efter 2002 Athen-konventionens artikel 17 a, stk. 3, har de kontraherende stater mulighed for at anvende andre regler om anerkendelse og fuldbyrdelse af domme end efter konventionen, hvis disse regler medfører, at domme omfattet af konventionen vil blive anerkendt og fuldbyrdet i mindst samme udstrækning som efter konventionen.

Bestemmelsen giver mulighed for, at man i EU kan fortsætte med at anvende reglerne om anerkendelse og fuldbyrdelse af domme i Bruxelles I-forordningen (Rådets forordning (EF) nr. 44/2001 af 22. december 2000 om retternes kompetence og om anerkendelse og fuldbyrdelse af retsafgørelser). Bruxelles I-forordningen gælder, som følge af det retlige forbehold, ikke umiddelbart for Danmark. Der er imidlertid indgået en parallelaftale, jf. aftale af 19. oktober 2005 mellem Det Europæiske Fællesskab (nu Den Europæiske Union) og Danmark om retternes kompetence og om anerkendelse og fuldbyrdelse af retsafgørelser på det civil- og handelsretlige område. Ved aftalen, der trådte i kraft den 1. juli 2007, blev Danmark tilknyttet reglerne i Bruxelles I-forordningen på mellemstatsligt grundlag.

Bestemmelsen i artikel 17 a, stk. 3, giver ligeledes mulighed for, at de kontraherende parter til Lugano-konventionerne (EU, Norge, Schweiz, Island og Danmark) kan fortsætte med at anvende reglerne i konventionen af 30. oktober 2007 om retternes kompetence og om anerkendelse og fuldbyrdelse af retsafgørelser på det civil- og handelsretlige område og konventionen af 16. september 1988 om retternes kompetence og om fuldbyrdelse af retsafgørelser i borgerlige sager, herunder handelssager.

Til nr. 18

§ 430 i søloven fastsætter, hvilke regler i sølovens kapitel 15, der ikke skal kunne fraviges til skade for passageren. Sølovens § 430 foreslås som følge af Athen-forordningen tilpasset til alene at henvise til forældelsesbestemmelserne i tilfælde af forsinkelse af passagerer og bagage.

Til nr. 19

§ 431 i søloven fastsætter visse undtagelser fra præceptivitet, der fremgår af § 430. Sølovens § 431 stk. 1 og 2, foreslås som følge af Athen-forordningen tilpasset til alene de tilfælde af ansvarsfrihed for bortfragteren, der vedrører forsinkelse.

Til nr. 20

Sølovens § 431 stk. 3, foreslås ophævet som følge af 2002 Athen-konventionen, da konventionen ikke giver mulighed for, at bortfragteren forbeholder sig ansvarsfrihed for tab el-

ler skade, der indtræffer under den del af transporten, der udføres af en anden bortfragter.

Til nr. 21

Sølovens § 501, stk. 1, nr. 3, foreslås som følge af Athen-forordningen ophævet, da bestemmelsen omhandler forældelse i forbindelse med, at en passager dør eller kommer til skade. Dette vil fremover omfattes direkte af Athen-forordningen.

Til nr. 22

§ 501 indeholder de forskellige forældelsesbestemmelser i søloven. Bestemmelsen foreslås som følge af Athen-forordningen tilpasset forældelse i forbindelse med forsinkelse af bagage, mens tab af bagage udgår, da dette fremover vil følge direkte af Athen-forordningen

Til nr. 23

Den foreslåede ændring er en konsekvensrettelse som følge af, at sølovens § 418 foreslås ændret, jf. lovforslagets § 1, nr. 9. Den hidtidige henvisning i § 501, stk. 1, nr. 5 (der foreslås ændret til nr. 4) til § 418, 2. pkt., foreslås derfor ændret til en henvisning til § 418.

Til nr. 24

Den foreslåede ændring er en konsekvensrettelse som følge af, at forældelsesbestemmelserne foreslås ændret, jf. lovforslagets § 1, nr. 21, idet forældelse, i forbindelse med at en passager kommer til skade eller dør, ophæves. Som følge af forslaget om at ophæve § 501, stk. 1, nr. 3 (lovforslagets § 1, nr. 21), foreslås henvisningen hertil i § 501, stk. 5, slettet.

Til nr. 25

Med forslaget tilpasses § 514, således at overtrædelse af de nye bestemmelser om forsikring og bevis herfor gøres strafbare. Tilsvarende gælder allerede for tilsvarende overtrædelse af de lignende bestemmelser om bunkersforsikring og –certifikater samt olieansvarsforsikring og –certifikater. Det gælder også for de bestemmelser om ansvarsforsikring for skibe med en bruttotonnage på 300 eller derover, som træder i kraft den 31. december 2011, jf. lov nr. 251 af 30. marts 2011 og jf. bekendtgørelse nr. 664 af 20. juni 2011.

Det er rederen som er ansvarlig for, at skibet har en forsikring, og rederen er dermed den, der kan straffes.

Til nr. 26

Det foreslås at indsætte hjemmel til, at der administrativt kan fastsættes regler om straf for overtrædelse af EU-forordninger, som vedrører forhold, som er omfattet af søloven.

Forslaget har til formål at skabe hjemmel til, at der kan fastsættes regler om straf for overtrædelse af Athen-forordningens regler om pligt til forsikring og certifikat m.v. Forslaget vil dog samtidig skabe hjemmel til fastsættelse af reg-

ler om straf for overtrædelse af eventuelle fremtidige EU-forordninger, som vedrører sølovens område.

Forslaget svarer til bestemmelsen i § 32, stk. 8, i lov om sikkerhed til søs.

Til nr. 27

Forslaget indebærer, at Søfartsstyrelsen som led i tilsynet efter lov om sikkerhed til søs også kan føre tilsyn med overholdelsen af de foreslåede nye bestemmelser om pligt til forsikring, certifikat m.v. Tilsvarende gælder allerede for bunkers- og olieansvarscertifikater m.v., ligesom det gælder for de bestemmelser om ansvarsforsikring for skibe med en bruttotonnage på 300 eller derover, som træder i kraft den 31. december 2011, jf. lov nr. 251 af 30. marts 2011 og jf. bekendtgørelse nr. 664 af 20. juni 2011.

Til § 2

Ved lov nr. 493 af 12. maj 2010 (L 100, FT 2009/2010) blev § 20 a i lov om sikkerhed til søs ændret, således at Søfartsstyrelsen inden for rammerne af lov om sikkerhed til søs også fik adgang til at føre tilsyn med en række bestemmelser i bl.a. søloven.

Ved lov nr. 251 af 30. marts 2011 blev der lavet en tilføjelse til § 20 a, stk. 1, idet de tilsynsbeføjelser, som Søfartsstyrelsen blev tillagt ved ændringen i lov nr. 493 af 12. maj 2010, blev udvidet til også at omfatte sølovens regler om ansvarsforsikring for søretlige krav.

I tråd hermed foreslås det med lovforslaget at foretage en yderligere tilføjelse til § 20 a, stk. 1, således at Søfartsstyrelsen også kan føre tilsyn med de nye foreslåede bestemmelser om pligt til forsikring m.v. ved erhvervs-mæssig passagersejlad, jf. lovforslagets § 1, nr. 8. De nye regler har store ligheder med de regler, som der ved de tidligere ændringer af § 20 a blev adgang til at føre tilsyn med efter lov om sikkerhed til søs.

Hverken ændringerne af § 20 a efter lov nr. 493 af 12. maj 2010 eller efter lov nr. 251 af 30. marts 2011, er sat i kraft, da dette har afventet ikrafttrædelsen af ILO's konvention om søfarendes arbejdsforhold. Tilsvarende vil den affattelse af § 20 a, som foreslås med lovforslaget, først blive sat i kraft, når konventionen om søfarendes arbejdsforhold træder i kraft, jf. lovforslagets § 4. Der henvises i øvrigt også til bemærkningerne til lovforslagets § 3.

Til § 3

Ved lov nr. 493 blev § 20 a i lov om sikkerhed til søs ændret, idet bestemmelsen fik en ny affattelse. Den ændrede bestemmelse blev ikke sat i kraft, idet dette afventede den internationale ikrafttræden af konventionen om søfarendes arbejdsforhold.

Ved lov nr. 251 af 30. marts 2011 fik § 20 a i lov om sikkerhed til søs en ny affattelse. Denne bestemmelse er imidlertid heller ikke sat i kraft endnu, da dette har afventet den internationale ikrafttræden af konventionen om søfarendes arbejdsforhold.

Med lovforslagets § 2, nr. 1, foreslås en mindre ændring til § 20 a i lov om sikkerhed til søs, således som denne blev affattet ved lov nr. 251 af 30. marts 2011. Da den tidligere affattelse af § 20 a endnu ikke er sat i kraft, er det nødvendigt at foretage en ny affattelse af bestemmelsen og samtidig ophæve den bestemmelse, som blev indført ved lov nr. 251 af 30. marts 2011.

Med lovforslaget foreslås det derfor som konsekvens af lovforslagets § 2, nr. 1, at ophæve § 2, nr. 4, i lov nr. 251 af 30. marts 2011.

Til § 4

Forslaget vedrører lovens ikrafttrædelsestidspunkt.

Athen-forordningen er gældende fra den 31. december 2012, og det foreslås derfor, at de dele af lovforslaget, som er relateret hertil, også træder i kraft den 31. december 2012.

De dele af lovforslaget (§ 1, nr. 1-4), som er relateret til betinget skibsregistrering, foreslås at træde i kraft den 1. april 2012.

Efter lovforslagets § 4, stk. 3, foreslås det dog, at erhvervs- og vækstministeren fastsætter tidspunktet for ikrafttrædelsen af lovforslagets bestemmelse (§ 1, nr. 5), hvorefter globalbegrænsningsreglerne ikke skal gælde for skibe omfattet af lovforslagets § 1, nr. 8. Lovforslagets § 1, nr. 5, vil blive sat i kraft, når Danmark har taget en reservation over for anvendelsen af reglerne for passagerskade (meddelt dette til IMO - International Maritime Organization).

Det foreslås endvidere efter lovforslagets § 4, stk. 3, at erhvervs- og vækstministeren fastsætter tidspunktet for ikrafttrædelsen af forslaget om at udvide Athen-forordningens anvendelsesområde til skibe, som ikke direkte er omfattet af forordningen, dvs. klasse C og D skibe samt skibe, som efter aftale transporterer højst 12 passagerer, jf. forslaget til § 403 a-b som affattet ved lovforslagets § 1, nr. 8. Denne mulighed vil give disse mindre skibe mulighed for at omstille sig samt sikre, at de har mulighed for at forsikre sig på rimelige vilkår. Forslaget til § 1, nr. 16 og 17, vil blive sat i kraft, når Danmark har fået EU's accept til at ratificere 2002 Athenkonventionen. Der henvises til afsnit 1.1.2 i de almindelige bemærkninger.

Det foreslås endelig, at erhvervs- og vækstministeren fastsætter tidspunktet for ikrafttrædelsen af lovforslagets §§ 2 og 3. Bestemmelserne vil blive sat i kraft i forbindelse med den internationale ikrafttræden af konventionen om søfarendes arbejdsforhold.

Til § 5

Søloven er fortsat et rigsanliggende for både Færøerne og Grønland, og forslaget til ændringer i søloven vil derfor ved kongelige anordninger kunne sættes i kraft der med de fornødne tilpasninger. Dog er skibsregistrering et hjemmestyreanliggende på Færøerne, og lovforslagets § 1, nr. 1-4, vil derfor ikke kunne sættes i kraft for Færøerne.

Søsikkerhed er færøsk særanliggende, hvorimod det er dansk lovgivning, som regulerer disse forhold i Grønland. Lovforslagets § 2 kan derfor sættes i kraft for Grønland. I

forbindelse med en eventuel ikraftsættelse af reglerne for Grønland vil det blive drøftet med Grønlands Selvstyre, i hvilket omfang reglerne skal finde anvendelse for Grønland. Dette skyldes, at der i Grønland i langt højere omfang end i

Syddanmark foretages passagersejls, også af ”ikke-professionelle”, og reglerne om forsikring m.v. kan derfor udgøre en større byrde i Grønland end i Syddanmark.

Gældende formulering

Lovforslaget

§ 12. ...

Stk. 4. Med undtagelse af § 10, stk. 3, § 15, stk. 2 og §§ 22-39 finder bestemmelserne i dette kapitel, med de fornødne lempelser, tilsvarende anvendelse ved registrering i fartøjsfortegnelsen. § 7 finder ikke anvendelse for skibe optaget i fartøjsfortegnelsen. Økonomi- og erhvervsministeren fastsætter nærmere regler herom.

§ 15. Er et skib erhvervet fra udlandet, eller begæres det optaget i medfør af § 2, skal der tillige tilvejebringes attest fra den udenlandske registreringsmyndighed om, at skibet ikke er optaget i vedkommende udenlandske skibsregister eller skibsbygningsregister, eller at det vil blive udslettet af registret den dag, det godtgøres at være optaget i et andet lands skibsregister.

Stk. 2. Skibsregistrator kan i særlige tilfælde foretage registrering, selv om der ikke er tilvejebragt attest fra den udenlandske registreringsmyndighed. Registreringen kan dog kun ske, såfremt det land, fra hvilket skibet erhverves, eller i hvis skibsregister eller skibsbygningsregister det har været indført, hverken har tiltrådt den internationale konvention af 1967 om indførelse af visse ensartede regler angående søpanterrettigheder og

§ 1. I søloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 856 af 1. juli 2010, som ændret bl.a. ved lov nr. 599 af 24. juni 2005, § 1 i lov nr. 526 af 7. juni 2006, § 13 i lov nr. 1563 af 20. december 2006, § 1 i lov nr. 251 af 30. marts 2011 og senest ved § 17 i lov nr. 457 af 18. maj 2011, foretages følgende ændringer:

1. I § 12, *stk. 4, 1. pkt.*, ændres »§ 15, stk. 2« til: »§ 15, stk. 3«.

2. I § 15 indsættes efter stk. 1 som nyt stykke:
»*Stk. 2.* Erhvervs- og vækstministeren kan fastsætte nærmere regler om registrering med frist på grundlag af kopi af den attest, som er nævnt i stk. 1. I disse tilfælde indføres det anmeldte dokument om ejerforhold, pant m.v. foreløbigt i registret. Dokumentet, der er registreret på grundlag af en kopi, samt eventuelle efterfølgende registreringer, der er foretaget på baggrund heraf, udslettes af registret, hvis den originale attest ikke er fremlagt inden for den fastsatte frist.«

Stk. 2 og 3 bliver herefter stk. 3 og 4.

andre panterettigheder i skib eller den internationale konvention af 1967 om registrering af rettigheder i skibe under bygning.

Stk. 3. Er et skib erhvervet fra udlandet, eller begæres det optaget i medfør af § 2, skal panterrettigheder, der er anført i den i stk. 1 omhandlede udslettelsesattest, eller hvis eksistens godtgøres af panthaveren, og som opfylder betingelserne i § 74, overføres til skibsregistret samtidig med skibets registrering. Økonomi- og erhvervsministeren fastsætter regler herom.

§ 36. ...

Stk. 3. Rettigheder, der overføres fra et udenlandsk register i medfør af reglen i § 15, stk. 3, bevarer den retsstilling, som de havde før overførslen.

3. I § 36, *stk. 3*, ændres »§ 15, stk. 3« til: »§ 15, stk. 4«.

§ 37. ...

Stk. 3. Reglerne i stk. 1 og 2 finder ikke anvendelse med hensyn til rettigheder, der er overført fra udenlandske registre i medfør af reglen i § 15, stk. 3.

4. I § 37, *stk. 3*, ændres »§ 15, stk. 3« til: »§ 15, stk. 4«.

§ 175. For krav som følge af, at skibets egne passagerer dør eller kommer til skade, er ansvarsgrensen 175.000 SDR multipliceret med det antal passagerer, som skibet ifølge dets certifikat har tilladelse til at medføre.

5. I § 175, *stk. 1*, ændres »175.000 SDR« til: »400.000 SDR«.

§ 401. ...

Stk. 3. Ved rejsegods forstås enhver genstand, herunder køretøj, som befordres i tilslutning til en aftale om passagerbefordring, samt værdigenstande som nævnt i § 419, stk. 2. Ved håndbagage forstås rejsegods, som passageren har i sin varetægt eller i sin kahyt, eller som passageren medfører i eller på sit køretøj. Reglerne om rejsegods anvendes ikke, hvis godset befordres i henhold til et certeparti eller konnossement eller et dokument, som benyttes ved godsbefordring.

6. I § 401, *stk. 3, 1. pkt.*, udgår », samt værdigenstande, som nævnt i § 419, stk. 2«.

§ 402. Med undtagelse af § 408 og af, hvad der følger af §§ 430 og 431, kommer bestemmelserne i dette kapitel kun til anvendelse, såfremt andet ikke er aftalt eller følger af sædvane.

I § 402 indsættes efter »såfremt andet ikke«: »følger af §§ 403 a og b, «.

§ 403. ...

8. Efter § 403 indsættes:

»§ **403 a.** Bestemmelserne i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 392/2009 af 23. april 2009 om transportørers erstatningsansvar ved ulykker under søtransport af passagerer (Athen-forordningen) gælder tillige for aftaler om transport af passagerer i national fart med klasse C og D passagerskibe og skibe, der medbringer højst 12 passagerer, jf. dog stk. 2.

Stk. 2. Klasse C og D passagerskibe og skibe, der medbringer højst 12 passagerer, i national fart er ikke ansvarlige for passagerskader som følge af terror eller omfattet af kravene om erstatning for handikaphjælpemidler, forskudsbetaling og oplysningspligt i den forordning, der er nævnt i stk. 1. Sådanne skibe er heller ikke omfattet af krav om certifikat for forsikring.

Stk. 3. Athen-forordningen nævnt i stk. 1 finder tilsvarende anvendelse på aftaler om transport af passagerer i national og international fart, som ikke er omfattet af forordningen.

Stk. 4. Athen-forordningen nævnt i stk. 1 finder tilsvarende anvendelse på aftaler om transport af passagerer på et skib, som anløber eller forlader dansk havn eller andet last- og lossested i Danmark eller på den danske kontinentalsokkel eller udfører opgaver på dansk søterritorium, og hvor skaden, som er omfattet af Athen-konventionen angående transport af passagerer og deres bagage til søs, 1974, som ændret ved protokollen af 2002 (2002 Athen-konventionen), indtræder på et af disse steder.

§ **403 b.** Rederen for klasse C og D passagerskibe og skibe, der medbringer højst 12 passagerer, i national fart skal have en ansvarsforsikring.

Stk. 2. Søfartsstyrelsen kan fastsætte regler om, hvilke skibe der skal anses for at udføre transport med højst 12 passagerer, om kravene til ansvarsforsikring m.v. samt om at bevis for forsikring skal medbringes om bord og på forlangende forevises myndighederne.

§ **403 c.** Søfartsstyrelsen kan fastsætte regler om udstedelse af certifikat for forsikring samt om gebyr for udstedelse af certifikatet. Certifikatet skal

§ 418. Bortfragteren er forpligtet til at erstatte tab, som forvoldes ved, at en passager dør eller kommer til skade på grund af en hændelse under befordringen, dersom tabet skyldes fejl eller forsømmelse udvist af bortfragteren selv eller nogen, som denne svarer for. Tilsvarende gælder tab eller skade, der opstår som følge af forsinkelse i forbindelse med befordringen af passageren.

§ 419. Bortfragteren er forpligtet til at erstatte tab, som forvoldes ved, at rejsegods går tabt eller beskadiges på grund af en hændelse under befordringen, såfremt tabet eller skaden er forvoldt ved fejl eller forsømmelse af den pågældende selv eller nogen, denne svarer for. Det samme gælder tab eller skade forvoldt ved forsinkelse med befordringen eller udlevering af rejsegods.

Stk. 2. Bortfragteren er ikke ansvarlig for tab af eller skade på penge, værdipapirer og andre værdigenstande såsom sølv, guld, ure, juveler, smykker og kunstgenstande, medmindre de er modtaget af bortfragteren til opbevaring i sikkerhed.

§ 421. Den, som kræver erstatning, har bevisbyrden for tabets eller skadens størrelse og for, at tabet eller skaden er opstået ved en hændelse under transporten.

Stk. 2. Ved dødsfald eller personskaade har den, som kræver erstatning, også bevisbyrden for, at skaden skyldes fejl eller forsømmelse fra bortfragteren selv eller nogen, denne svarer for. Er skaden indtruffet ved eller i forbindelse med forlis, sammenstød, stranding, eksplosion, brand eller som følge af mangler ved skibet, har dog bortfragteren bevisbyrden for, at der ikke er udvist fejl eller forsømmelse.

Stk. 3. For tab af eller skade på håndbagage gælder bestemmelsen i stk. 2 tilsvarende. For tab af eller skade på andet rejsegods har bortfragteren bevisbyrden for, at der ikke er udvist fejl eller forsømmelse.

opbevares om bord og på forlangende forevises myndighederne.«

9. § 418 affattes således:

»**§ 418.** Bortfragteren er forpligtet til at erstatte tab eller skade som følge af forsinkelse i forbindelse med befordring af passagerer, hvis forsinkelsen skyldes fejl eller forsømmelse udvist af bortfragteren selv eller nogen, som denne svarer for.«

10. § 419 affattes således:

»**§ 419.** Bortfragteren er forpligtet til at erstatte tab eller skade som følge af forsinkelse i forbindelse med befordring eller udlevering af rejsegods, hvis forsinkelsen skyldes fejl eller forsømmelse udvist af bortfragteren selv eller nogen, som denne svarer for.«

11. § 421 affattes således:

»**§ 421.** Ved tab som følge af forsinkelse har bortfragteren bevisbyrden for, at tabet ikke skyldes fejl eller forsømmelse udvist af den pågældende selv eller nogen, som denne svarer for.«

Stk. 4. For tab som følge af forsinkelse har bortfragteren bevisbyrden for, at tabet ikke skyldes fejl eller forsømmelse af den pågældende selv eller nogen, denne svarer for.

§ 422. Bortfragterens ansvar skal ikke overstige 175.000 SDR for hver passager, som er død eller kommet til skade. Ansvar for forsinkelse i forbindelse med befordringen af passageren kan ikke overstige 4.150 SDR.

Stk. 2. Bortfragterens ansvar for tab som følge af, at rejsegods er gået tabt, er blevet beskadiget eller forsinket, kan ikke overstige

- 1) 1.800 SDR pr. passager for håndbagage,
- 2) 6.750 SDR for værdigenstande som nævnt i § 419, stk. 2,
- 3) 10.000 SDR pr. køretøj og

Stk. 6. Ved aftale mellem passageren og bortfragteren kan der fastsættes en højere ansvarsgrænse end den i stk. 1 og 2.

§ 423. Bortfragteren kan i det opståede tab foretage fradrag på højst

- 1) 150 SDR pr. køretøj for skade på køretøj,
- 2) 20 SDR pr. passager for tab af eller skade på andet rejsegods,
- 3) 20 SDR pr. passager for tab som følge af forsinkelse.

§ 428. ...

Stk. 2. Erstatningskrav i anledning af en passagers død kan kun rejses af dem, der indtræder i den pågældendes rettigheder, eller personer, der var afhængige af denne.

§ 429. Søgsmål om befordring af passagerer og rejsegods kan kun indbringes for

- 1) domstolen på det sted, hvor sagsøgte har sin bopæl eller sit hovedforretningssted,

12. § 422, stk. 1 og 2, affattes således:

»Bortfragterens ansvar for tab som følge af forsinkelse i forbindelse med befordring af passageren kan ikke overstige 4.150 SDR.

Stk. 2. Bortfragterens ansvar for tab som følge af, at rejsegods er forsinket, kan ikke overstige

- 1) 1.800 SDR pr. passager for håndbagage,
- 2) 10.000 SDR pr. køretøj og

3) 2.700 SDR pr. passager for andet rejsegods.«

13. § 422, stk. 6, affattes således:

»*Stk. 6.* Ved en skriftlig og udtrykkelig aftale mellem passageren og bortfragteren kan der fastsættes en højere ansvarsgrænse end den i stk. 1 og 2 nævnte.«

14. § 423 affattes således:

»**§ 423.** Bortfragteren kan i det opståede tab foretage fradrag på højst 20 SDR pr. passager for tab som følge af forsinkelse.«

15. § 428, stk. 2, ophæves.

16. § 429, stk. 1, affattes således:

»Søgsmål om tab som følge af forsinkelse med befordring til søs af passagerer og rejsegods kan kun indbringes for

- 1) domstolen på det sted, hvor sagsøgte har sin bopæl eller sit hovedforretningssted, eller

2) domstolen på afgangsstedet eller på bestemmelsesstedet i henhold til transportaftalen.

2) domstolen på afgangsstedet eller på bestemmelsesstedet i henhold til transportaftalen.«

17. Efter § 429 indsættes:

»§ 429 a. I sager, der er omfattet af 2002 Athenkonventionen om befording af passagerer og deres bagage til søs, anvendes værnetingsbestemmelserne i konventionens artikel 17.

§ 429 b. Ved søgsmål om befording af passager og rejsegods til søs, der ikke er omfattet af § 429 eller § 429 a, finder retsplejelovens kapitel 22 anvendelse.

§ 429 c. Retskraftig og eksigibel dom, som er afsagt i en stat, der har tilsluttet sig 2002 Athenkonventionen om befording af passagerer og deres bagage til søs, har i overensstemmelse med konventionens artikel 17 a bindende virkning og kan fuldbyrdes her i riget, når dommen er afsagt af en domstol, der er kompetent i henhold til konventionens artikel 17.

Stk. 2. Stk. 1 gælder dog ikke, hvis andet følger af lov om Bruxelles I-forordningen m.v. eller af lov om EF-domskonventionen m.v., herunder bekendtgørelser udstedt i medfør af disse love.«

§ 430. Reglerne i §§ 411-429 samt § 501, stk. 1, nr. 3-5, kan ikke ved forhåndsftale fraviges til skade for passageren ved befording mellem Danmark, Finland, Norge og Sverige og ved indenrigsfart i disse stater samt anden fart til eller fra disse stater, selv om fremmed ret i øvrigt skal anvendes på befordingen.

18. I § 430 ændres »§ 501, stk. 1, nr. 3-5« til: »§ 501, stk. 1, nr. 3 og 4«.

§ 431. Uanset § 430 kan bortfragteren ved befording af passagerer forbeholde sig ansvarsfrihed for tiden, før passageren går om bord, og efter at passageren er kommet i land, men dog ikke for søtransport mellem skibe og land eller omvendt, såfremt billetprisen omfatter denne transport eller den udføres af et transportmiddel, der er stillet til rådighed af bortfragteren.

19. I § 431, *stk. 1 og 2*, indsættes efter »ansvarsfrihed«: »ved forsinkelse«.

Stk. 2. For håndbagage, der ikke befinder sig i eller på et medfølgende køretøj, kan bortfragteren forbeholde sig ansvarsfrihed for tiden, før godset bliver bragt om bord, og efter at de er bragt i land, dog ikke for søtransport mellem skib og land som

nævnt i stk. 1 eller for den tid, godset er i bortfragterens varetægt, medens passageren befinder sig på kaj, i terminal eller i en anden havneinstallation.

Stk. 3. Skal befordringen ifølge befodringsaftalen delvis udføres af en bestemt fragtfører end bortfragteren, kan bortfragteren forbeholde sig ansvarsfrihed for tab eller skade, der indtræffer under den del af befordringen, som udføres af den anden. Det samme gælder, såfremt passageren ifølge befodringsaftalen har ret til helt eller delvis at blive befordret af en anden en bortfragteren.

20. § 431, stk. 3, ophæves.

Stk. 4 bliver herefter stk. 3.

§ 501. Forældelsesfristen for følgende fordringer er

1) for fordring på bjærgeløn og særligt vederlag, to år fra den dag, da bjærgningen blev afsluttet,
2) for fordring på erstatning for skade ved sammenstød eller søulykke som nævnt i § 163, to år fra den dag, da skaden blev voldt,
3) for fordring på erstatning efter § 418, 1. pkt., to år fra den dag, da passageren gik i land, eller, dersom dødsfald har fundet sted undervejs, fra den dag, på hvilken passageren skulle have været udskibet. Har dødsfaldet fundet sted efter udskibningen, er fristen to år fra dødsdagen, dog senest tre år fra den dag, udskibningen fandt sted,

21. § 501, stk. 1, nr. 3, ophæves.

4) for fordring på erstatning efter § 419, to år fra den dag, da rejsegodset blev udskibet eller, hvis det er gået tabt, fra den dag, da udskibningen skulle have fundet sted,
5) for fordring på erstatning efter § 418, 2. pkt., to år fra den dag, da passageren blev udskibet,
6) for fordring på erstatning for tab som følge af, at gods er udleveret uden forevisning af konnossement eller til en forkert person, et år fra den dag, da godset skulle have været udleveret, eller fra den dag, da det blev udleveret, hvis dette sker på et senere tidspunkt,
7) for fordring på erstatning efter §§ 275 og 276 eller for urigtige eller ufuldstændige oplysninger i et konnossement, et år fra den dag, da godset blev udleveret eller skulle have været udleveret,

Nr. 4-10 bliver herefter nr. 3-9.

22. § 501, stk. 1, nr. 4, der bliver nr. 3, affattes således:

»3) for fordring på erstatning efter § 419, to år fra den dag, da rejsegodset blev udskibet,«

23. I § 501, stk. 1, nr. 5, der bliver nr. 4, udgår », 2. pkt.«.

8) for fordring på bidrag til almindeligt havari eller til omkostninger, som fordeles efter § 360 eller § 466, stk. 2, et år fra dispachens dato,

9) for fordring, for hvilken skyldneren er begrænset ansvarlig i henhold til § 172, stk. 1, nr. 4, tre år fra forfaldsdag,

10) for fordring på den, der er blevet personligt ansvarlig efter § 53 eller § 63, den for søpanteretens forældelse fastsatte frist, jf. §§ 55 og 64.

Stk. 2. ...

Stk. 3. ...

Stk. 4. ...

Stk. 5. Det afgøres efter loven i det land, hvor sagen er anlagt, om forældelsen er afbrudt eller suspenderet. Dog skal fordringer som omtalt i stk. 1, nr. 3, 4 og 5, senest være forældet tre år efter den dag, da udskibningen fandt sted eller skulle have fundet sted. Når forældelsen af fordringer omfattet af stk. 1 afbrydes, uden der etableres et særligt retsgrundlag, jf. forældelseslovens § 5, stk. 1, løber en ny frist af samme længde fra det tidspunkt, som er angivet i forældelseslovens § 19, eller, hvis afbrydelsen er sket ved anmeldelse for en dispachør, fra dispachørens afgørelse.

§ 514. Overtrædelse af § 10, stk. 1, § 12, stk. 1, § 13, § 14, § 16, stk. 1, § 19, § 25, stk. 1 og 2, § 186, stk. 1-3, eller § 197 straffes med bøde. En bareboatbefragter, som i strid med § 229 a, stk. 2, undlader at påse, at pligten til at have en godkendt forsikring eller anden garanti er opfyldt, straffes med bøde.

§ 514 a. I regler, der er udstedt i medfør af loven, kan der fastsættes straf af bøde for overtrædelse af reglerne.

§ 515 b. Søfartsstyrelsen kan i henhold til § 20 a i lov om sikkerhed til søs føre tilsyn med overholdelsen af §§ 186, 197, 198 og 471 i denne lov og de regler, der udstedes i medfør af heraf.

24. I § 501, stk. 5, ændres »stk. 1, nr. 3, 4 og 5« til: »stk. 1, nr. 3 og 4«.

25. I § 514, stk. 1, ændres »eller § 197« til: »§ 197, § 403 b, stk. 1, eller § 403 c,«.

26. I § 514 a indsættes som 2. pkt.:

»I sådanne regler kan der fastsættes tilsvarende straf for overtrædelse af regler fastsat i Den Europæiske Unions forordninger om forhold omfattet af loven«.

27. I § 515 b indsættes efter »198«: », 403 a, 403 b, 403 c«.

§ 2. I lov om sikkerhed til søs, jf. lovbekendtgørelse nr. 654 af 15. juni 2010, som ændret ved § 1 i lov nr. 493 af 12. maj 2010, § 2 i lov nr. 251 af 30. marts 2011, § 16 i lov nr. 457 af 18. maj 2011

§ 20 a. Søfartsstyrelsen fører som led i tilsynsvirksomheden efter denne lov tilsyn med overholdelsen af lovgivningen om røgfri miljøer på danske skibe. Søfartsstyrelsen kan, eventuelt på nærmere angivne vilkår, påbyde, at forhold, der strider mod lovgivningen om røgfri miljøer, bringes i orden straks eller inden en nærmere angivet frist.

Stk. 2. § 17, stk. 7 og 8, § 19, § 22 og § 24, stk. 1-3 og 5, og de regler, der er udstedt i medfør heraf, og § 25 finder tilsvarende anvendelse.

Stk. 3. Økonomi- og erhvervsministeren kan efter forhandling med indenrigs- og sundhedsministeren fastsætte nærmere regler om udøvelsen af tilsynet.

§ 20 a. Søfartsstyrelsen kan som led i tilsynsvirksomheden efter denne lov tillige føre tilsyn med overholdelsen af lov om røgfri miljøer på danske skibe og med overholdelsen af lov om søfarendes ansættelsesforhold m.v., lov om skibes besætning, lov om skibsmåling og §§ 153, 186, 197, 198 og 471 i søloven og regler udstedt i medfør heraf. Søfartsstyrelsen kan påbyde, at forhold, der strider mod de nævnte love eller regler, der er udstedt i medfør heraf, bringes i orden straks eller inden en nærmere angiven frist.

Stk. 2. § 16, stk. 2, § 17, stk. 9 og 10, § 19, § 22 og § 24 og de regler, der er udstedt i medfør he-

og § 5 i lov nr. 622 af 14. juni 2011, foretages følgende ændring:

1. § 20 a affattes således:

»**§ 20 a.** Søfartsstyrelsen kan som led i tilsynsvirksomheden efter denne lov tillige føre tilsyn med overholdelsen af lov om røgfri miljøer på danske skibe og med overholdelsen af lov om søfarendes ansættelsesforhold m.v., lov om skibes besætning, lov om skibsmåling og §§ 153, 186, 197, 198, 403 a, stk. 1-3, 403 b, stk. 1, og 471 i søloven og regler udstedt i medfør heraf. Søfartsstyrelsen kan påbyde, at forhold, der strider mod de nævnte love eller regler, der er udstedt i medfør heraf, bringes i orden straks eller inden en nærmere angiven frist.

Stk. 2. § 16, stk. 2, § 17, stk. 9 og 10, § 19, § 22 og § 24 og de regler, der er udstedt i medfør heraf, samt § 25 finder tilsvarende anvendelse på tilsynsvirksomheden efter stk. 1.

Stk. 3. Erhvervs- og vækstministeren kan fastsætte regler om det tilsyn, som udføres efter denne lov, og om behandling af klager fra søfarende m.fl., herunder at det ikke må oplyses, at tilsynsbesøg foretages som følge af en klage. Regler om tilsynet med overholdelsen af lov om røgfri miljøer på danske skibe fastsættes efter forhandling med ministeren for sundhed og forebyggelse.«

§ 3. I lov nr. 251 af 30. marts 2011 om ændring af søloven, lov om sikkerhed til søs og sømandsloven (Pligt til forsikring for søretlige krav, gennemførelse af konventionen om arbejdsforhold i fiskerisektoren m.v.) foretages følgende ændring:

1. § 2, nr. 4, ophæves.

raf, samt § 25 finder tilsvarende anvendelse på tilsynsvirksomheden efter stk. 1.

Stk. 3. Økonomi- og erhvervsministeren kan fastsætte regler om det tilsyn, som udføres efter denne lov, og om behandling af klager fra søfarende m.fl., herunder at det ikke må oplyses, at tilsynsbesøg foretages som følge af en klage. Regler om tilsynet med overholdelsen af lov om røgfri miljøer på danske skibe fastsættes efter forhandling med indenrigs- og sundhedsministeren.

§ 4.

Stk. 1. Loven træder i kraft den 31. december 2012, jf. dog stk. 2 og 3.

Stk. 2. § 1, nr. 1-4, træder i kraft den 1. april 2012.

Stk. 3. Erhvervs- og vækstministeren fastsætter tidspunktet for ikrafttræden af § 1, nr. 5, 8, 16 og 17, og §§ 2 og 3. Ministeren kan herunder fastsætte, at bestemmelserne træder i kraft på forskellige tidspunkter.

§ 5.

Stk. 1. Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland, jf. dog stk. 2 og 3.

Stk. 2. Loven kan ved kongelig anordning helt eller delvis sættes i kraft for Grønland med de ændringer, som de grønlandske forhold tilsiger.

Stk. 3. § 1, nr. 5-27, kan ved kongelig anordning helt eller delvis sættes i kraft for Færøerne med de ændringer, som de færøske forhold tilsiger.

Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 392/2009 af 23. april 2009 om transportørers erstatningsansvar ved ulykker under søtransport af passagerer

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

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

under henvisning til forslag fra Kommissionen,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg [1],

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget [2],

efter proceduren i traktatens artikel 251, på grundlag af Forligsudvalgets fælles udkast af 3. februar 2009 [3], og

ud fra følgende betragtninger:

(1) Inden for rammerne af den fælles transportpolitik må der træffes yderligere foranstaltninger for at øge sikkerheden inden for søtransport. Disse foranstaltninger bør også omfatte regler for erstatningsansvar over for tilskadekomne passagerer, da det er vigtigt at sikre et passende erstatningsniveau for passagerer i forbindelse med ulykker på havet.

(2) Protokollen af 2002 til Athenkonventionen blev vedtaget den 1. november 2002 inden for rammerne af Den Internationale Søfartsorganisation (IMO). Fællesskabet og dets medlemsstater er ved at afgøre, om de skal tiltræde eller ratificere nævnte protokol. Dens bestemmelser som indarbejdet ved denne forordning bør under alle omstændigheder finde anvendelse i Fællesskabet med virkning fra den 31. december 2012.

(3) Athenkonventionen angående transport af passagerer og deres bagage til søs, 1974, som ændret ved protokollen af 2002 ("Athenkonventionen"), gælder kun for international transport. Der sondres ikke længere mellem national og international transport på det indre marked for søtransport, og det vil derfor være hensigtsmæssigt at operere med samme erstatningsansvar i både den internationale og den nationale søtransport i Fællesskabet.

(4) De forsikringsordninger, der kræves i Athenkonventionen, skal tage hensyn til skibsejernes og forsikringssejernes økonomiske muligheder. Skibsejerne skal være i stand til at forvalte deres forsikringsordninger på en økonomisk acceptabel måde, og der bør for så vidt angår mindre rederier, der udfører national søtransport, tages hensyn til deres aktiviteter sæsonprægede karakter. Udformningen af forsikringsordninger i henhold til denne forordning bør ske under hensyntagen til de forskellige klasser af skibe.

(5) Det er hensigtsmæssigt at pålægge transportøren at udbetale et forskud i tilfælde af en passagers død eller tilskadekomst, idet forskudsudbetaling ikke er ensbetydende med anerkendelse af erstatningsansvar.

(6) Passagererne bør før afrejsen modtage passende oplysninger om deres rettigheder, eller, hvis dette ikke er muligt, senest ved afrejsen.

(7) Den Internationale Søfartsorganisations juridiske komité vedtog den 19. oktober 2006 Forbehold og retningslinjer for gennemførelse af Athenkonventionen ("IMO-retningslinjerne") for at løse visse spørgsmål i forbindelse med Athenkonventionen, herunder navnlig spørgsmålet om erstatning for skade i forbindelse med terrorisme. IMO-retningslinjerne kan som sådan betragtes som *lex specialis*.

(8) I denne forordning er der indarbejdet dele af IMO-retningslinjerne, som gøres bindende. Således skal navnlig verbet "bør" i IMO-retningslinjerne forstås som "skal".

(9) Bestemmelserne i Athenkonventionen (bilag I) og i IMO-retningslinjerne (bilag II) finder tilsvarende anvendelse i forbindelse med fællesskabslovgivningen.

(10) Det forsikringssystem, der fastsættes ved denne forordning, bør gradvis udvides til at omfatte forskellige klasser af skibe som omhandlet i artikel 4 i Rådets direktiv 98/18/EF af 17. marts 1998 om sikkerhedsregler og standarder for passagerskibe [4]. Der bør tages hensyn til følgerne for priserne og mulighederne på markedet for forsikringsdækning til rimelige priser på det påkrævede niveau i lyset af det politiske ønske om at forbedre passagerernes rettigheder og visse søtransporttjenesters sæsonprægede karakter.

(11) De spørgsmål, der er omfattet af artikel 17 og 17a i Athenkonventionen, henhører under Fællesskabets enekompetence, for så vidt disse artikler påvirker de bestemmelser, der er fastsat ved Rådets forordning (EF) nr. 44/2001 af 22. december 2000 om retternes kompetence og om anerkendelse og fuldbyrdelse af retsafgørelser på det civil- og handelsretlige område [5]. I dette omfang er disse to bestemmelser en del af fællesskabsretten, når Fællesskabet tiltræder Athenkonventionen.

(12) Ved anvendelsen af denne forordning forstås udtrykket "eller er registreret i en medlemsstat" således, at flagstaten i forbindelse med registrering ved bareboatudchartring skal være enten en medlemsstat eller en kontraherende part i Athenkonventionen. Medlemsstaterne og Kommissionen tager de nødvendige skridt til at anmode IMO om at udarbejde retningslinjer for begrebet registrering ved bareboatudchartring.

(13) Ved anvendelsen af denne forordning betragtes udtrykket "bevægelseshjælpemidler" hverken som bagage eller køretøjer i henhold til artikel 8 i Athenkonventionen.

(14) De nødvendige foranstaltninger til gennemførelsen af denne forordning bør vedtages i overensstemmelse med Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen [6].

(15) Kommissionen bør navnlig tillægges beføjelser til at ændre denne forordning for at indarbejde senere ændringer til internationale konventioner, protokoller, kodekser og resolutioner i relation hertil. Da der er tale om generelle foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i denne forordning, herunder ved at supplere den med nye ikke-væsentlige bestemmelser, skal foranstaltningerne vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 5a i afgørelse 1999/468/EF.

(16) Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed (EMSA), som blev oprettet ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1406/2002 [7], bør bistå Kommissionen med udarbejdelsen af en rapport om virkningerne af denne forordning.

(17) De nationale myndigheder, især havnemyndighederne, spiller en grundlæggende og afgørende rolle i forbindelse med identifikation og forvaltning af de forskellige risici for søfartssikkerheden.

(18) Medlemsstaterne har i deres erklæring af 9. oktober 2008 om søfartssikkerhed givet fast tilsagn om senest den 1. januar 2012 at give deres samtykke til at være bundet af den internationale konvention om begrænsning af ansvaret for søretlige krav, 1976, som ændret ved 1996-protokollen. Medlemsstaterne kan benytte sig af den mulighed, der er fastsat i artikel 15, stk. 3a, i ovennævnte konvention, til ved hjælp af specifikke bestemmelser i denne forordning at regulere, hvilken ordning for begrænsning af erstatningsansvar, der skal gælde for passagerer.

(19) Målet for denne forordning, nemlig at etablere et fælles sæt regler for søtransportørers og passagerers rettigheder i tilfælde af en ulykke, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne og kan derfor på grund af dets omfang og virkninger bedre nås på fællesskabsplan; Fællesskabet kan derfor træffe foranstaltninger i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet, jf. traktatens artikel 5. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går denne forordning ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå dette mål —

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

Artikel 1

Genstand

1. Ved denne forordning fastsættes fællesskabsordningen vedrørende erstatningsansvar og forsikring i forbindelse med søtransport af passagerer, jf. de relevante bestemmelser i:

- a) Athenkonventionen angående transport af passagerer og deres bagage til søs, 1974, som ændret ved protokollen af 2002 ("Athenkonventionen"), som fastsat i bilag I, og
- b) IMO's forbehold og retningslinjer for gennemførelse af Athenkonventionen, som fastlagt af Den Internationale Søfartsorganisations juridiske komité den 19. oktober 2006 ("IMO-retningslinjerne"), som fastsat i bilag II.

2. Denne forordning udvider desuden anvendelsen af disse bestemmelser til også at omfatte søtransport af passagerer i de enkelte medlemsstater med skibe i klasse A og klasse B, jf. artikel 4 i direktiv 98/18/EF, og fastsætter visse supplerende krav.

3. Senest den 30. juni 2013 forelægger Kommissionen i givet fald et forslag til retsakt om udvidelse af denne forordnings anvendelsesområde til også at omfatte skibe i klasse C og D, jf. artikel 4 i direktiv 98/18/EF.

Artikel 2

Anvendelsesområde

Denne forordning finder anvendelse på international transport som defineret i artikel 1, nr. 9), i Athenkonventionen og på søtransport i de enkelte medlemsstater med skibe, der i henhold til artikel 4 i direktiv 98/18/EF er omfattet af klasse A og klasse B, hvis

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

Medlemsstaterne kan anvende denne forordning på alle former for søtransport i den enkelte medlemsstat.

Artikel 3

Erstatningsansvar og forsikring

1. Erstatningsansvaret for så vidt angår passagerer, deres bagage og deres køretøjer og reglerne vedrørende forsikring eller anden økonomisk sikkerhed er underlagt bestemmelserne i denne forordning og artikel 1 og 1a, artikel 2, stk. 2, artikel 3-16 og artikel 18, artikel 20 og artikel 21 i Athenkonventionen, jf. bilag I, og bestemmelserne i IMO-retningslinjerne, jf. bilag II.

2. De dele af IMO-retningslinjerne, der findes i bilag II, er bindende.

Artikel 4

Erstatning for så vidt angår bevægelseshjælpemidler eller andre specifikke hjælpemidler

Ved bortkomst eller beskadigelse af bevægelseshjælpemidler eller andre specifikke hjælpemidler, der anvendes af en bevægelseshæmmet passager, er transportørens erstatningsansvar omfattet af bestemmelserne i artikel 3, stk. 3, i Athenkonventionen. Erstatningen skal svare til enten genanskaffelsesværdien af det pågældende hjælpemiddel eller, hvor det er relevant, udgifterne til reparation.

Artikel 5

Overordnet erstatningsbegrænsning

1. Denne forordning ændrer ikke rettigheder, som tilkommer, eller forpligtelser, som påhviler transportøren eller undertransportøren i kraft af national lovgivning til gennemførelse af den internationale konvention om begrænsning af ansvaret for søretlige krav, 1976, som ændret ved 1996-protokollen, og enhver fremtidig ændring af denne konvention.

Finder sådan national lovgivning ikke anvendelse, er transportørens eller undertransportørens erstatningsansvar udelukkende omfattet af bestemmelserne i artikel 3 i denne forordning.

2. For så vidt angår krav i forbindelse med en passagers død eller tilskadekomst, der skyldes en af de risici, der er nævnt i IMO-retningslinjerne, punkt 2.2, kan transportørens og undertransportørens erstatningsansvar begrænses som anført i stk. 1.

Artikel 6

Forskudsbetaling

1. Er en passagers død eller tilskadekomst forårsaget af en søulykke, betaler den transportør, der faktisk udførte hele eller en del af transporten, da søulykken skete, et forskud til dækning af de øjeblikkelige økonomiske behov, som står i forhold til omfanget af den lidte skade, inden 15 dage efter, at den erstatningsberettigede er blevet identificeret. Ved dødsfald skal dette beløb være mindst 21000 EUR.

Denne bestemmelse finder ligeledes anvendelse, hvis transportøren er etableret i Fællesskabet.

2. Forskudsudbetaling er ikke ensbetydende med anerkendelse af erstatningsansvar og kan modregnes i et eventuelt senere erstatningsbeløb, som udbetales på grundlag af denne forordning. Forskudsudbetaling skal ikke tilbagebetales undtagen i de tilfælde, der er omhandlet i artikel 3, stk. 1, eller artikel 6 i Athenkonventionen eller i tillæg A til IMO-retningslinjerne, eller hvis den person, der har modtaget forskudsudbetalingen, ikke er den erstatningsberettigede person.

Artikel 7

Oplysningspligt

Med forbehold af rejsearrangørers forpligtelser i henhold til Rådets direktiv 90/314/EØF af 13. juni 1990 om pakkerejser, herunder pakkeferier og pakketure [8] sikrer transportøren og/eller undertransportøren, at passagererne modtager passende og forståelige oplysninger om deres rettigheder i henhold til denne forordning.

Hvis transportkontrakten er indgået i en medlemsstat, afgives disse oplysninger ved alle salgssteder, herunder ved telefon- og internetsalg. Ligger afgangsstedet i en medlemsstat, afgives disse oplysninger inden afrejsen. I alle andre tilfælde modtager passagererne senest disse oplysninger ved afrejsen. I det omfang oplysningspligten i henhold til denne artikel er blevet opfyldt af enten transportøren eller undertransportøren, har den anden ikke pligt til at gøre det. Disse oplysninger stilles til rådighed i det mest hensigtsmæssige format.

Med henblik på at opfylde oplysningsforpligtelsen i henhold til denne artikel skal transportøren og undertransportøren som minimum give passagererne de oplysninger, der er indeholdt i det sammendrag af bestemmelserne i denne forordning, som er udarbejdet af Kommissionen og gjort tilgængeligt for offentligheden.

Artikel 8

Rapport

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

Rapporten kan ledsages af et forslag til ændring af denne forordning eller et forslag til forelæggelse af en tekst fra Fællesskabet i de relevante internationale fora.

Artikel 9

Ændringer

1. Foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i denne forordning, og som vedrører indarbejdelse af ændringer af grænserne i artikel 3, stk. 1, artikel 4a, stk. 1, artikel 7, stk. 1, og artikel 8 i Athenkonventionen for at tage hensyn til afgørelser truffet i henhold til artikel 23 i Athenkonventionen og tilsvarende ajourføringer af bilag I i denne forordning, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 10, stk. 2.

Under hensyntagen til følgerne for priserne og mulighederne på markedet for forsikringsdækning til rimelige priser på det påkrævede niveau og på baggrund af det politiske ønske om at forbedre passagerernes rettigheder samt visse søtransporttjenesters sæsonprægede karakter vedtager Kommissionen senest den 31. december 2016 på grundlag af en passende konsekvensvurdering en foranstaltning vedrørende de grænser, der er fastsat i bilag I for skibe i klasse B, jf. artikel 4 i direktiv 98/18/EF. Denne foranstaltning, der har til formål at ændre ikke væsentlige bestemmelser i denne forordning, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 10, stk. 2.

2. Foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i denne forordning, og som vedrører indarbejdelse af ændringer af IMO-retningslinjerne, som omhandlet i bilag II, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 10, stk. 2.

Artikel 10

Udvalgsprocedure

1. Kommissionen bistås af Udvalget for Sikkerhed til Sø og Forebyggelse af Forurening fra Skibe (USS), der er nedsat ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 2099/2002 [9].

2. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5a, stk. 1-4, og artikel 7 i afgørelse 1999/468/EF, jf. dens artikel 8.

Artikel 11

Overgangsbestemmelse

1. For så vidt angår søtransport i de enkelte medlemsstater med skibe, der i henhold til artikel 4 i direktiv 98/18/EF er omfattet af klasse A, kan medlemsstaterne vælge at udsætte anvendelsen af denne forordning indtil fire år efter denne forordnings anvendelsesdato.

2. For så vidt angår søtransport i de enkelte medlemsstater med skibe, der i henhold til artikel 4 i direktiv 98/18/EF er omfattet af klasse B, kan medlemsstaterne vælge at udsætte anvendelsen af denne forordning indtil den 31. december 2018.

Artikel 12

Ikrafttræden

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

Den anvendes fra den dato, hvor Athenkonventionen træder i kraft for Fællesskabets vedkommende, men under ingen omstændigheder senere end den 31. december 2012.

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

Udfærdiget i Strasbourg, den 23. april 2009.

På Europa-Parlamentets vegne

H.-G. Pöttering

Formand

På Rådets vegne

P. Nečas

Formand

[1] EUT C 318 af 23.12.2006, s. 195.

[2] EUT C 229 af 22.9.2006, s. 38.

[3] Europa-Parlamentets udtalelse af 25.4.2007 (EUT C 74 E af 20.3.2008, s. 562), Rådets fælles holdning af 6.6.2008 (EUT C 190 E af 29.7.2008, s. 17), Europa-Parlamentets holdning af 24.9.2008 (endnu ikke offentliggjort i EUT), Rådets afgørelse af 26.2.2009 og Europa-Parlamentets lovgivningsmæssige beslutning af 11.3.2009 (endnu ikke offentliggjort i EUT).

[4] EFT L 144 af 15.5.1998, s. 1.

[5] EFT L 12 af 16.1.2001, s. 1.

[6] EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23.

[7] EFT L 208 af 5.8.2002, s. 1.

[8] EFT L 158 af 23.6.1990, s. 59.

[9] EFT L 324 af 29.11.2002, s. 1.

BILAG I

BESTEMMELSER I ATHENKONVENTIONEN ANGÅENDE TRANSPORT AF PASSAGERER OG DERES BAGAGE TIL SØS, SOM ER RELEVANTE MED HENBLIK PÅ ANVENDELSEN AF DENNE FORORDNING

(konsolideret tekst bestående af Athenkonventionen angående transport af passagerer og deres bagage til søs, 1974, og protokollen af 2002 til konventionen)

Artikel 1

Definitioner

I denne konvention forstås ved:

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

a) for passageren og dennes håndbagage: det tidsrum, hvor passageren og/eller dennes håndbagage befinder sig om bord, hvor ombord- eller frabordestigning finder sted, og hvor passageren og dennes håndbagage transporteres til vands fra land til skibet eller omvendt, hvis denne transport er inkluderet i prisen, eller hvis det fartøj, der benyttes til dette formål, er stillet til passagerens rådighed af transportøren. For passagerens vedkommende omfatter transporten dog ikke det tidsrum, hvor denne opholder sig på en havnestation eller terminal eller på kajen eller et andet havneanlæg

b) for håndbagage: også det tidsrum, hvor passageren opholder sig på en havnestation eller terminal eller på kajen eller et andet havneanlæg, hvis bagagen er blevet overtaget af transportøren eller en af dennes ansatte eller agenter og ikke er blevet genudleveret til passageren

c) for anden bagage, som ikke er håndbagage: tidsrummet fra den overtages af transportøren eller en af dennes ansatte eller agenter i land eller om bord, indtil den genudleveres af transportøren eller en af dennes ansatte eller agenter

9) "international transport": enhver transport, hvis afgang- og bestemmelsessted ifølge transportkontrakten ligger i to forskellige stater, eller i den samme stat, hvis der ifølge transportkontrakten eller rejseruten er en mellemliggende anløbshavn i en anden stat

10) "organisationen": Den Internationale Søfartsorganisation

11) "generalsekretær": Den Internationale Søfartsorganisations generalsekretær.

Artikel 1a

Bilag

Bilaget til denne konvention udgør en integrerende del af konventionen.

Artikel 2

Anvendelsesområde

1. [...] [*]

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

Artikel 3

Transportørens erstatningsansvar

1. Ved tab, der skyldes en passagers død eller tilskadekomst i forbindelse med en søulykke, er transportøren erstatningspligtig i det omfang, tabet for den pågældende passagers vedkommende ikke overskrider 250000 regningsenheder pr. skadetilfælde, medmindre transportøren kan bevise, at ulykken:

a) skete som følge af krigshandlinger, fjendtligheder, borgerkrig, oprør eller en naturbegivenhed af usædvanlig, uundgåelig og uafværgelig art, eller

b) udelukkende skyldes tredjemands forsætlige handling eller undladelse for at fremkalde ulykken.

Hvis tabet overskrider den nævnte grænse, er transportøren yderligere erstatningspligtig, medmindre han kan bevise, at den tabsforvoldende ulykke skete uden fejl eller forsømmelighed fra hans side.

2. Ved tab, der skyldes en passagers død eller tilskadekomst i forbindelse med andet end en søulykke, er transportøren erstatningspligtig, hvis den tabsforvoldende hændelse skyldes fejl eller forsømmelighed fra hans side. Bevisbyrden for fejl eller forsømmelighed ligger hos skadelidte.

3. Ved tab, som skyldes bortkomst eller beskadigelse af håndbagage, er transportøren erstatningspligtig, hvis den tabsforvoldende hændelse skyldes fejl eller forsømmelighed fra hans side. Ved tab, som skyldes en søulykke, forudsættes fejl eller forsømmelighed fra transportørens side.

4. Ved tab, som skyldes bortkomst eller beskadigelse af anden bagage end håndbagage, er transportøren erstatningspligtig, medmindre han kan bevise, at den tabsforvoldende hændelse er sket uden fejl eller forsømmelighed fra hans side.

5. Med henblik på denne artikel

a) forstås ved "søulykke" skibbrud, kæntring, kollision eller stranding, eksplosion eller brand om bord eller skibsfejl

b) omfatter "fejl eller forsømmelighed fra transportørens side" også fejl eller forsømmelighed begået af transportørens ansatte under udførelsen af deres arbejde

c) forstås ved "skibsfejl" fejlfunktioner, svigt eller manglende overholdelse af gældende sikkerhedsregler, når det gælder skibsdele eller skibsudstyr, der benyttes til redning eller evakuering af passagerer, til ombord- og frabordestigning, eller til fremdrift, styring, sikker navigation, fortøjning, opankring, læggen til eller fra kaj- eller ankerplads, eller til havarikontrol efter fyldning, eller til udsætning af redningsmateriel, og

d) omfatter "tab" ikke straffende eller afskrækkende erstatning.

6. Transportørens erstatningsansvar i henhold til denne artikel gælder kun tab, som skyldes hændelser, der indtræffer under transporten. Bevisbyrden for, at den tabsforvoldende hændelse er indtruffet under transporten, og for tabets omfang ligger hos skadelidte.

7. Intet i denne konvention er til hinder for transportørens ret til regres over for tredjemand eller til at rejse påstand om egen skyld i henhold til konventionens artikel 6. Intet i denne artikel er til hinder for begrænsningsretten i henhold til konventionens artikel 7 eller 8.

8. At en parts fejl eller forsømmelighed forudsættes, eller at en part får pålagt bevisbyrden, hindrer ikke, at beviser til denne parts fordel tages i betragtning.

Artikel 4

Undertransportør

1. Selv om udførelsen af transporten eller en del af den overlades til en undertransportør, er transportøren stadig ansvarlig for den samlede transport i overensstemmelse med denne konventions bestemmelser. Dog har undertransportøren rettigheder og forpligtelser efter denne konventions bestemmelser i forbindelse med sin del af transporten.

2. Ved transport, der udføres af en undertransportør, er transportøren ansvarlig for undertransportørens og dennes ansattes og agents handlinger og undladelser i forbindelse med udførelsen af deres arbejde.

3. Særlige aftaler, hvorefter transportøren påtager sig forpligtelser, der ikke omfattes af denne konvention, eller giver afkald på rettigheder, som følger af denne konvention, berører kun undertransportøren, hvis denne udtrykkelig har givet sit skriftlige samtykke.

4. Transportøren og undertransportøren hæfter solidarisk i det omfang, de begge er erstatningspligtige.

5. Intet i denne artikel er til hinder for transportørens og undertransportørens indbyrdes regresret.

Artikel 4a

Obligatorisk forsikring

1. Ved passagertransport på et skib, der er registreret i en kontraherende stat, og som er godkendt til transport af over 12 passagerer og omfattes af denne konvention, skal den transportør, der faktisk udfører hele transporten eller en del af den være i besiddelse af en forsikring eller anden økonomisk sikkerhed, såsom en bankgaranti eller lignende, som kan dække erstatningsansvaret i henhold til denne konvention i tilfælde af passagerers død eller tilskadekomst. Grænsen for den obligatoriske forsikring eller anden økonomiske sikkerhed må ikke være under 250000 regningsenheder pr. passager pr. skadetilfælde.

2. Til hvert skib udstedes et certifikat til bekræftelse af, at forsikring eller anden økonomisk sikkerhed er i kraft i overensstemmelse med bestemmelserne i denne konvention, når den kompetente myndighed i en kontraherende stat har forvissat sig om, at kravene i denne artikels stk. 1 er opfyldt. For et skib, der er registreret i en kontraherende stat, skal et sådant certifikat udstedes eller bekræftes af den kompetente myndighed i skibets registreringsstat; for et skib, der ikke er registreret i en kontraherende stat, kan certifikatet udstedes eller bekræftes af den kompetente myndighed i enhver kontraherende stat. Certifikatet skal svare til modellen i bilaget til denne konvention og indeholde følgende:

- a) skibets navn, kendingsnummer eller bogstaver og registreringshavn
- b) navnet på den transportør, som faktisk udfører transporten eller en del af den, og dennes hjemsted
- c) skibets IMO-identifikationsnummer
- d) sikkerhedens art og gyldighed
- e) forsikringselskabets eller sikkerhedsstillerens navn og hjemsted samt eventuelt adresse på den afdeling, hvor forsikringen tegnes, eller den finansielle sikkerhed stilles, og
- f) certifikatets gyldighedsperiode, som ikke må overskride forsikringens eller den anden økonomiske sikkerheds gyldighedsperiode.

3. a) En kontraherende stat kan give en af staten godkendt institution eller organisation myndighed til at udstede certifikatet. Denne institution eller organisation skal underrette den pågældende stat om hver enkelt certifikatudstedelse. Den kontraherende stat står i alle tilfælde som garant for det udstedte certifikats fuldstændighed og nøjagtighed og påtager sig at sikre de nødvendige foranstaltninger til opfyldelse af denne forpligtelse.

b) De kontraherende stater giver generalsekretæren meddelelse om:

- i) det særlige ansvar og de særlige vilkår, der knytter sig til myndighed, som de har overdraget til en godkendt institution eller organisation
- ii) tilbagekaldelse af denne myndighed, og
- iii) tidspunktet, hvor denne overdragelse eller tilbagekaldelse af myndigheden træder i kraft.

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

c) Den institution eller organisation, som bemyndiges til at udstede certifikater i henhold til dette stykke, skal som minimum have myndighed til at inddrage disse certifikater, hvis de betingelser, de er udstedt på, ikke opfyldes. Institutionen eller organisationen skal i alle tilfælde meddele en sådan inddragelse til den stat, på hvis vegne certifikatet er udstedt.

4. Certifikatet udstedes på den udstedende stats officielle sprog. Hvis dette sprog ikke er engelsk, fransk eller spansk, skal certifikatet indeholde en oversættelse til et af disse sprog, mens statens officielle sprog efter dens egen beslutning kan udelades.

5. Certifikatet skal forefindes om bord på skibet og en kopi af det deponeres hos de myndigheder, der fører skibsregistret, eller, hvis skibet ikke er registreret i en kontraherende stat, hos myndighederne i den stat, hvor certifikatet er udstedt eller påtegnet.

6. En forsikring eller anden økonomisk sikkerhed opfylder ikke denne artikels krav, hvis den kan ophøre af andre grunde end den i certifikatet angivne forsikrings eller sikkerheds udløb inden for tre måneder efter det tidspunkt, hvor de i stk. 5 nævnte myndigheder får meddelelse om dens ophør, medmindre certifikatet er blevet overladt til disse myndigheder, eller et nyt certifikat er blevet udstedt inden for samme tidsrum. Disse bestemmelser gælder også ændringer, som medfører, at forsikringen eller den anden økonomiske sikkerhed ikke længere opfylder kravene i denne artikel.

7. Skibsregisterstaten fastsætter under hensyntagen til denne artikels bestemmelser betingelserne for certifikatets udstedelse og gyldighed.

8. Intet i denne konvention er til hinder for, at en kontraherende stat inden for denne konventions rammer kan benytte oplysninger om forsikringsselskabets eller sikkerhedsstillersens finansielle status fra andre stater, fra organisationen eller fra andre internationale organisationer. En kontraherende stat, der benytter sådanne oplysninger, fritages dog ikke fra sit ansvar som certifikatudstedende stat.

9. Certifikater, som udstedes eller påtegnes under en kontraherende stats myndighed, accepteres inden for denne konventions rammer af de øvrige kontraherende stater, der betragter dem som certifikater med samme gyldighed, som hvis de selv havde udstedt eller påtegnet dem, også selv om de er udstedt eller påtegnet for et skib, der ikke er registreret i en kontraherende stat. En kontraherende stat kan på et hvilket som helst tidspunkt bede om samråd med den udstedende eller påtegnende stat, hvis den mener, at det forsikringsselskab eller den sikkerhedsstillers, som nævnes i forsikringscertifikatet, ikke har økonomisk evne til at opfylde de forpligtelser, denne konvention indebærer.

10. Ethvert erstatningskrav, som i overensstemmelse med denne artikel dækkes af en forsikring eller anden økonomisk sikkerhed, kan rejses direkte over for forsikringsselskabet eller sikkerhedsstilleren. I så fald gælder beløbet i stk. 1 som forsikringsselskabets eller sikkerhedsstillersens erstatningsgrænse, også selv om transportøren eller undertransportøren ikke er underlagt nogen erstatningsgrænse. Den sagsøgte kan endvidere rejse de indsigelser (bortset fra konkurs eller likvidation), som den i stk. 1 omtalte transportør ville have kunnet rejse i henhold til denne konvention. Desuden kan den sagsøgte rejse den indsigelse, at skaden skyldes bevidst fejl disponering fra den forsikredes side, men kan ikke rejse andre indsigelser, som ville have kunnet være benyttet ved søgsmål fra den forsikredes side. Den sagsøgte har under alle omstændigheder ret til at forlange, at både transportøren og undertransportøren inddrages i søgsmålet.

11. Beløb, som skyldes forsikring eller dertil svarende finansiell sikkerhed i overensstemmelse med stk. 1, må kun benyttes til opfyldelse af krav, som rejses i henhold til denne konvention, og udbetaling af sådanne beløb ophæver enhver erstatningspligt i henhold til denne konvention i det udbetalte beløbs omfang.

12. En kontraherende stat må ikke tillade skibe, der fører deres flag, og som omfattes af denne artikel, at sejle på noget tidspunkt, medmindre de har fået udstedt et certifikat i henhold til stk. 2 eller 15.

13. Under hensyntagen til denne artikels bestemmelser sikrer hver kontraherende stat efter sin nationale lovgivning, at alle skibe, der har tilladelse til at transportere over 12 passagerer, og som anløber eller forlader en havn på dens territorium, hvor denne konvention finder anvendelse, uanset hvor skibene er registreret, er omfattet af en forsikring eller anden økonomisk sikkerhed af det i stk. 1 angivne omfang.

14. Uanset stk. 5 kan en kontraherende stat meddele generalsekretæren, at skibene, for så vidt angår stk. 13, ikke behøver at have det i stk. 2 forlangte certifikat om bord eller at forelægge det, når de anløber eller forlader havne på dens territorium, hvis den kontraherende stat, som har udstedt certifikatet, har meddelt generalsekretæren, at den fører elektroniske registre, som er tilgængelige for alle kontraherende stater og viser, at certifikatet forefindes, og at de kontraherende stater er i stand til at opfylde deres forpligtelser i henhold til stk. 13.

15. Hvis et skib, som ejes af en kontraherende stat, ikke er dækket af forsikring eller anden økonomisk sikkerhed, er dette skib heller ikke omfattet af denne artikels bestemmelser derom, men skibet skal medføre et certifikat, som er udstedt af den kompetente myndighed i skibsregistreringsstaten, og som angiver, at skibet ejes af denne stat, og at erstatningsansvaret er dækket inden for det beløb, der er fastsat i stk. 1. Dette certifikat skal så nøje som muligt følge den model, der foreskrives i stk. 2.

Artikel 5

Værdigenstande

Transportøren er ikke erstatningspligtig ved bortkomst eller beskadigelse af penge, værdipapirer, guld, sølv, juveler, smykker, kunstgenstande eller andre værdigenstande, hvis ikke disse værdigenstande efter aftale er blevet deponeret hos transportøren med henblik på opbevaring, og transportøren er i så fald

erstatningspligtig op til den i artikel 8, stk. 3, fastsatte grænse, medmindre en højere grænse aftales i overensstemmelse med artikel 10, stk. 1.

Artikel 6

Egen skyld

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

Artikel 7

Erstatningsgrænse ved død eller tilskadekomst

1. Transportørens erstatningspligt ved en passagers død eller tilskadekomst, jf. artikel 3, kan under ingen omstændigheder overstige 400000 regningsenheder pr. passager pr. skadetilfælde. Hvis domstolen, i overensstemmelse med loven på det sted, hvor søgsmål anlægges, tilkender erstatning i form af løbende udbetalinger, kan disse udbetalingers kapitalværdi ikke overstige den nævnte grænse.

2. De kontraherende stater kan ved særlige bestemmelser i den nationale lovgivning regulere erstatningsgrænsen i stk. 1, forudsat at den eventuelle nationale erstatningsgrænse ikke bliver lavere end fastsat i stk. 1. Kontraherende stater, der benytter denne mulighed, underretter generalsekretæren om den vedtagne erstatningsgrænse eller om, at der ingen findes.

Artikel 8

Erstatningsgrænse ved bortkomst eller beskadigelse af bagage og køretøjer

1. Transportørens erstatningsansvar ved bortkomst eller beskadigelse af håndbagage kan under ingen omstændigheder overstige 2250 regningsenheder pr. passager pr. transport.

2. Transportørens erstatningsansvar ved bortkomst eller beskadigelse af køretøjer, herunder al bagage, som medbringes i eller på køretøjet, kan under ingen omstændigheder overstige 12700 regningsenheder pr. køretøj pr. transport.

3. Transportørens erstatningsansvar ved bortkomst eller beskadigelse af anden bagage end den i stk. 1 og 2 nævnte, kan under ingen omstændigheder overstige 3375 regningsenheder pr. passager pr. transport.

4. Transportøren og passageren kan aftale, at der for transportørens erstatningsansvar er fastsat en selvrisiko på højst 330 regningsenheder ved beskadigelse af et køretøj og højst 149 regningsenheder pr. passager ved beskadigelse eller bortkomst af anden bagage, og at dette beløb skal fratrækkes tabet eller skaden.

Artikel 9

Regningsenhed og omregning

1. Den regningsenhed, som benyttes i denne konvention, er den af Den Internationale Valutafond definerede særlige trækningsrettighed. De beløb, der angives i artikel 3, stk. 1, artikel 4a, stk. 1, artikel 7, stk. 1, og artikel 8, omregnes til national valuta i den stat, hvor søgsmål finder sted, efter denne valutas værdi i forhold til de særlige trækningsrettigheder på domsafsigelsestidspunktet eller på et andet tidspunkt, som aftales af parterne. Hvis en kontraherende stat er medlem af Den Internationale Valutafond, beregnes dens nationale valutas værdi i særlige trækningsrettigheder efter den værdiansættelsesmetode, som Den Internationale Valutafond på det pågældende tidspunkt benytter i forbindelse med sine forretninger og transaktioner. Hvis en kontraherende stat ikke er medlem af Den Internationale Valutafond, beregnes dens nationale valutas værdi i særlige trækningsrettigheder efter en metode, som fastsættes af den selv.

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

1 er lig med 15 guldfrancs. En guldfranc svarer i dette stykke til 65,5 mg guld af finholdighed 900. Guldfrancs omregnes til national valuta efter den pågældende stats lovgivning.

3. Beregningen i sidste punktum i stk. 1 og omregningsmetoden i stk. 2 foretages på en sådan måde, at beløbene i artikel 3, stk. 1, artikel 4a, stk. 1, artikel 7, stk. 1, og artikel 8 så vidt muligt får den samme realværdi i de kontraherende staters nationale valuta, som de ville have fået ved anvendelse af de tre første punktummer i stk. 1. De kontraherende stater giver alt efter tilfældet generalsekretæren besked om, hvordan beregningen i henhold til stk. 1 foretages, eller om resultatet af omregningen i stk. 2, når de deponerer ratificerings-, accepterings-, godkendelses- eller tiltrædelsesinstrumentet til denne konvention, eller hvis der sker ændringer heraf.

Artikel 10

Supplerende bestemmelser om erstatningsgrænserne

1. Transportøren og passageren kan indgå udtrykkelig, skriftlig aftale om højere erstatningsgrænser end de i artikel 7 og 8 fastsatte.

2. Renter på skadeserstatninger og sagsomkostninger omfattes ikke af erstatningsgrænserne i artikel 7 og 8.

Artikel 11

Indsigelsesret og erstatningsgrænser for transportørens ansatte

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

Artikel 12

Sammenlægning af krav

1. Når erstatningsgrænserne i artikel 7 og 8 finder anvendelse, gælder de for det samlede beløb for alle erstatningskrav, der rejses på grundlag af en passagers død eller tilskadekomst eller bortkomst eller beskadigelse af hans bagage.

2. Hvis transporten udføres af en undertransportør, kan det samlede beløb fra transportøren og undertransportøren og fra deres ansatte og agenter, som har optrådt under udførelse af deres arbejde, ikke overskride det højeste beløb, der kunne pålægges enten transportøren eller undertransportøren i henhold til denne konvention, og ingen af dem er erstatningspligtige for et beløb, der ligger over den erstatningsgrænse, som gælder for dem.

3. Hvis en af transportørens eller undertransportørens ansatte eller agenter i overensstemmelse med denne konventions artikel 11 kan benytte sig af erstatningsgrænserne i artikel 7 og 8, må det samlede erstatningsbeløb fra transportøren eller undertransportøren og den pågældende ansatte eller agent ikke overskride disse grænser.

Artikel 13

Fortabelse af retten til erstatningsgrænse

1. Transportøren kan ikke påberåbe sig ret til erstatningsgrænserne i artikel 7 og 8 og artikel 10, stk. 1, hvis det bevises, at skaden er forvoldt ved en forsætlig handling eller unkladelse fra dennes side eller ved skødesløshed, vel vidende, at skaden kunne forventes at opstå.

2. Transportørens eller undertransportørens ansatte eller agenter har ikke ret til erstatningsgrænserne, hvis det bevises, at skaden er forvoldt ved en forsætlig handling eller unkladelse fra deres side eller ved skødesløshed, vel vidende, at skaden kunne forventes at opstå.

Artikel 14

Grundlaget for krav

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

Artikel 15

Anmeldelse af bortkomst eller beskadigelse af bagage

1. Passageren indgiver skriftlig anmeldelse til transportøren eller dennes agent:

a) ved åbenbar beskadigelse af bagage:

i) for håndbagage: før eller på tidspunktet for sin frabordestigning

ii) for al anden bagage: før eller på tidspunktet for dets udlevering

b) ved beskadigelse af bagage, som ikke er åbenbar, eller ved bortkomst af bagage: senest 15 dage efter frabordestignings- eller udleveringstidspunktet eller fra det tidspunkt, hvor udleveringen skulle have fundet sted.

2. Hvis passageren ikke opfylder denne artikels bestemmelser, anses han for at have modtaget sin bagage i ubeskadiget stand, medmindre andet bevises.

3. Skriftlig anmeldelse behøver ikke at indgives, hvis bagagens tilstand på modtagelsestidspunktet har været genstand for fælles kontrol eller inspektion.

Artikel 16

Søgsmålsfrist

1. Erstatningssøgsmål i forbindelse med en passagers død eller tilskadekomst eller bortkomst eller beskadigelse af bagage er forældede efter et tidsrum på to år.

2. Forældelsesfristen beregnes således:

a) ved tilskadekomst: fra passagerens frabordestigningstidspunkt

b) ved død under transporten: fra det tidspunkt, hvor passageren skulle være gået fra borde, og ved tilskadekomst under transporten med døden til følge efter frabordestigningen: fra dødstidspunktet, forudsat dette tidsrum ikke overskrider tre år fra frabordestigningstidspunktet

c) ved bortkomst eller beskadigelse af bagage: fra frabordestigningstidspunktet eller fra det tidspunkt, hvor frabordestigning skulle have fundet sted, afhængigt af, hvilket af disse tidspunkter der er senest.

3. Udsættelse eller afbrydelse af forældelsesfrister sker efter loven på det sted, hvor søgsmål anlægges, dog kan der under ingen omstændigheder anlægges søgsmål på grundlag af denne konvention efter udløbet af en af følgende frister:

a) et tidsrum på fem år fra det tidspunkt, hvor passageren gik fra borde, eller fra det tidspunkt, hvor dette skulle være sket, afhængigt af, hvilket af disse tidspunkter der er senest, eller, hvis denne frist ligger tidligere

b) et tidsrum på tre år fra det tidspunkt, hvor den skadelidte havde kendskab til den forvoldte tilskadekomst, det forvoldte tab eller den forvoldte skade eller med rimelighed burde have haft det.

4. Uanset denne artikels stk. 1, 2 og 3 kan forældelsesfristen forlænges ved en erklæring fra transportøren eller efter aftale mellem parterne, når søgsmålet er anlagt. Erklæringen eller aftalen skal være skriftlig.

Artikel 17

Kompetent jurisdiktion [**]

Artikel 17a

Anerkendelse og fuldbyrdelse [**]

Artikel 18

Ugyldige kontraktbestemmelser

Kontraktbestemmelser, som er indgået før den hændelse, der har forvoldt en passagers død eller tilskadekomst eller bortkomst eller beskadigelse af dennes bagage, og som har til formål at fritage personer, der er erstatningspligtige i henhold til denne konvention, for deres erstatningsansvar over for passageren eller fastsætte en lavere erstatningsgrænse end den, som, bortset fra artikel 8, stk. 4, foreskrives i konventionen, samt bestemmelser, der har til formål at flytte bevisbyrden fra transportøren eller undertransportøren eller indebærer en indskrænkning af mulighederne i artikel 17, stk. 1 og 2, er ugyldige, men deres ugyldighed indebærer ikke, at transportkontrakten som sådan er ugyldig, hvis den i øvrigt overholder konventionens bestemmelser.

Artikel 20

Atomskader

Denne konvention indebærer ikke erstatningspligt for skader, som forvoldes af atomulykker:

a) hvis den ansvarlige for et atomanlæg har erstatningsansvar i henhold til Paris-konventionen af 29. juli 1960 om ansvar over for tredjemand på den nukleare energis område, således som ændret ved tillægsprotokol af 28. januar 1964, eller Wien-konventionen af 21. maj 1963 om civilretligt ansvar for nuklear skade eller gældende ændringer eller protokoller til dem, eller

b) hvis den ansvarlige for et atomanlæg har erstatningsansvar i kraft af national lovgivning om erstatningsansvaret for sådanne skader, forudsat at denne lovgivning i enhver henseende er lige så fordelagtig for skadelidte som Paris-konventionen eller Wien-konventionen eller gældende ændringer eller protokoller til dem.

Artikel 21

Erhvervstransport udført af offentlige myndigheder

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

[Artikel 22 og 23 i protokollen af 2002 til Athenkonventionen angående transport af passagerer og deres bagage til søs, 1974]

Artikel 22

Revision og ændring [***]

Artikel 23

Ændring af erstatningsgrænserne

1. Med forbehold af artikel 22 gælder den særlige procedure i denne artikel kun for ændring af erstatningsgrænserne i artikel 3, stk. 1, artikel 4a, stk. 1, artikel 7, stk. 1, og artikel 8 i den ved denne protokol ændrede konvention.

2. Efter anmodning fra mindst halvdelen, men under ingen omstændigheder færre end seks af de kontraherende stater i denne protokol, rundsender generalsekretæren forslag om ændring af erstatningsgrænserne, herunder også selvriskoen, i artikel 3, stk. 1, artikel 4a, stk. 1, artikel 7, stk. 1, og artikel 8 i den ved denne protokol ændrede konvention til alle organisationens medlemmer og til samtlige kontraherende stater.

3. Ændringsforslag, der rundsendes som beskrevet i det foregående, forelægges organisationens juridiske komité (i det følgende benævnt "den juridiske komité") til behandling senest seks måneder efter rundsendelsestidspunktet.

4. Alle stater, som er kontraherende parter i den ved denne protokol ændrede konvention, kan, uanset om de er medlemmer af organisationen eller ikke, deltage i den juridiske komité's behandling og vedtagelse af ændringsforslag.

5. Ændringsforslagene vedtages med to tredjedeles flertal blandt de stater, som er kontraherende parter i den ved denne protokol ændrede konvention, og som er til stede og afgiver stemme i den i henhold til stk. 4 udvidede juridiske komité, forudsat at mindst halvdelen af de stater, der er kontraherende parter i den ved denne protokol ændrede konvention, er til stede på afstemningstidspunktet.

6. Når den juridiske komité behandler et forslag om ændring af erstatningsgrænserne, skal den tage hensyn til hændelsernes forekomst og ikke mindst til omfanget af de dermed forbundne skader, til ændringer af pengeværdien og til den foreslåede ændrings virkning på forsikringsomkostningerne.

7. a) Der kan ikke foretages ændringer af erstatningsgrænserne i henhold til denne artikel inden for fem år fra det tidspunkt, hvor denne protokol blev åbnet for undertegnelse, eller inden for fem år fra det tidspunkt, hvor en tidligere ændring i henhold til denne artikel trådte i kraft.

b) Ingen erstatningsgrænse kan forhøjes over et beløb, som svarer til den grænse, der er fastsat i den ved denne protokol ændrede konvention, forhøjet med 6 % om året beregnet kumulativt fra det tidspunkt, hvor denne protokol blev åbnet for undertegnelse.

c) Ingen erstatningsgrænse kan forhøjes over et beløb, som svarer til den grænse, der er fastsat i den ved denne protokol ændrede konvention, ganget med tre.

8. Ændringer, som vedtages i henhold til stk. 5, anmeldes af organisationen til alle kontraherende stater. En ændring anses for godkendt efter 18 måneders forløb fra anmeldelsestidspunktet, medmindre mindst en fjerdedel af de stater, der var kontraherende stater på ændringens vedtagelsestidspunkt, inden for dette tidsrum har meddelt generalsekretæren, at de ikke kan godkende ændringen, hvorefter den er forkastet og uden gyldighed.

9. Ændringer, som anses for godkendt i overensstemmelse med stk. 8, træder i kraft 18 måneder efter godkendelsen.

10. Ændringerne er bindende for samtlige kontraherende stater, medmindre disse opsiges protokollen i overensstemmelse med artikel 21, stk. 1 og 2, mindst seks måneder før ændringerne træder i kraft. Opsigelsen får virkning, når ændringerne træder i kraft.

11. En ændring, som er blevet vedtaget, men hvis 18 måneders godkendelsesperiode endnu ikke er udløbet, er bindende for en stat, der bliver kontraherende part i denne periode, hvis ændringen træder i kraft. En stat, der bliver kontraherende stat efter denne periodes udløb, er bundet af ændringen, hvis den er blevet godkendt i overensstemmelse med stk. 8. I de i dette stykke nævnte tilfælde bliver en ændring bindende for en stat, når ændringen træder i kraft, eller når denne protokol træder i kraft for den pågældende stats vedkommende, hvis dette sker senere.

BILAG TIL ATHENKONVENTIONEN

CERTIFIKAT OM FORSIKRING ELLER ANDEN ØKONOMISK SIKKERHED FOR ERSTATNINGSANSVAR VED PASSAGERERS DØD OG TILSKADEKOMST

Udstedt i overensstemmelse med artikel 4a i Athenkonventionen af 2002 angående transport af passagerer og deres bagage til søs

Skibets navn | Kendingsnummer eller bogstaver | Skibets IMO-identifikationsnummer | Registreringshavn | Navn og fuldstændig adresse på hjemsted for den transportør, der faktisk udfører transporten |

|||||

Det attesteres herved, at der for ovennævnte skib foreligger en gyldig forsikringspolice eller anden økonomisk sikkerhed, som opfylder kravene i artikel 4a i Athenkonventionen af 2002 angående transport af passagerer og deres bagage til søs.

Sikkerhedens art ...

Sikkerhedens gyldighedsperiode ...

Navn og adresse på forsikringselskabet (-selskaberne) og/eller sikkerhedsstilleren (-stillerne)

Navn ...

Adresse ...

Dette certifikat er gyldigt til ...

Udstedt eller påtegnet af regeringen i ...

(statens officielle betegnelse)

ELLER

Følgende tekst anvendes, hvis en kontraherende stat benytter sig af artikel 4a, stk. 3:

Dette certifikat er udstedt eller påtegnet efter bemyndigelse af regeringen i ... (statens officielle betegnelse) ... (institutionens eller organisationens navn)

... den ...

(sted) (dato)

...

(Den udstedende eller påtegnende tjenestemand's underskrift og stillingsbetegnelse)

Forklarende noter

1. Statens officielle betegnelse kan efter ønske indeholde en henvisning til den kompetente offentlige myndighed i det land, hvor certifikatet er udstedt.

2. Hvis den samlede sikkerhed stilles af mere end en kilde, angives beløbet fra hver enkelt.

3. Hvis sikkerheden stilles under flere forskellige former, angives disse.

4. Punktet "sikkerhedens gyldighedsperiode" skal angive det tidspunkt, hvor sikkerheden får gyldighed.

5. I punkt "adresse" på forsikringselskabet (-selskaberne) og/eller sikkerhedsstilleren (-stillerne) angives forsikringselskabets (-selskabernes) og/eller sikkerhedsstillernes (-stillernes) hjemstedsadresse. Hvis det er relevant, angives adressen på det sted, hvor forsikringen er tegnet eller sikkerheden stillet.

[*] Ikke gengivet.

[**] Ikke gengivet.

[***] Ikke gengivet.

BILAG II

Uddrag af IMO's forbehold og retningslinjer for gennemførelse af Athenkonventionen, som fastlagt af DEN INTERNATIONALE SØFARTSORGANISATIONENS JURIDISKE KOMITÉ den 19. oktober 2006

IMO'S FORBEHOLD OG RETNINGSLINJER FOR GENNEMFØRELSE AF ATHENKONVENTIONEN

Forbehold

1. Athenkonventionen bør ratificeres med følgende forbehold eller en erklæring med samme formål:

"[1.1.] Forbehold i forbindelse med ... regering's ratifikation af Athenkonventionen af 2002 angående transport af passagerer og deres bagage til søs ("konventionen")

Begrænsning af transportørers erstatningsansvar, osv.

[1.2.] ... regering forbeholder sig ret til og forpligter sig til at begrænse et eventuelt erstatningsansvar i henhold til artikel 3, stk. 1 eller 2, i konventionen i tilfælde af en passagers død eller tilskadekomst, der

skyldes en af de i punkt 2.2 i IMO's retningslinjer for gennemførelse af Athenkonventionen nævnte risici, til det laveste af følgende beløb:

- 250000 regningsenheder pr. passager pr. skadetilfælde
eller

- 340 mio. regningsenheder i alt pr. skib pr. skadetilfælde.

[1.3.] Endvidere forbeholder ... regering sig ret til og forpligter sig til at anvende punkt 2.1.1 og 2.2.2 i IMO's retningslinjer for gennemførelse af Athenkonventionen med de fornødne ændringer på sådanne erstatningsansvar.

[1.4.] Undertransportørens erstatningsansvar i henhold til konventionens artikel 4, transportørens eller undertransportørens ansattes og agents erstatningsansvar i henhold til konventionens artikel 11 og grænsen for det samlede erstatningsbeløb, jf. artikel 12 i Athenkonventionen, er begrænset tilsvarende.

[1.5.] Forbeholdet og forpligtelsen i punkt 1.2 gælder uanset ansvarsgrundlaget i henhold til artikel 3, stk. 1 eller 2, og uanset eventuelle bestemmelser om det modsatte i konventionens artikel 4 eller 7; men dette forbehold og denne forpligtelse berører ikke anvendelsen af artikel 10 og 13.

Obligatorisk forsikring og begrænsning af forsikringsselskabers erstatningsansvar

[1.6.] ... regering forbeholder sig ret til og forpligter sig til at begrænse kravet i artikel 4a, stk. 1, om at være i besiddelse af en forsikring eller anden økonomisk sikkerhed i tilfælde af en passagers død eller tilskadekomst, der skyldes en af de i punkt 2.2 i IMO's retningslinjer for gennemførelse af Athenkonventionen nævnte risici, til det laveste af følgende beløb:

- 250000 regningsenheder pr. passager pr. skadetilfælde
eller

- 340 mio. regningsenheder i alt pr. skib pr. skadetilfælde.

[1.7.] ... regering forbeholder sig ret til og forpligter sig til at begrænse forsikringsselskabets eller sikkerhedsstillerens erstatningsansvar i henhold til artikel 4a, stk. 10, i tilfælde af en passagers død eller tilskadekomst, der skyldes en af de i punkt 2.2 i IMO's retningslinjer for gennemførelse af Athenkonventionen nævnte risici, til en maksimal grænse for forsikringsbeløbet eller anden økonomisk sikkerhed, som transportøren skal være i besiddelse af i henhold til punkt 1.6 i dette forbehold.

[1.8.] ... regering forbeholder sig også ret til og forpligter sig til at anvende IMO's retningslinjer for gennemførelse af Athenkonventionen, herunder anvendelse af de i punkt 2.1 og 2.2 i retningslinjerne nævnte bestemmelser i forbindelse med alle former for obligatorisk forsikring i henhold til konventionen.

[1.9.] ... regering forbeholder sig ret til og forpligter sig til at fritage forsikringsselskabet eller sikkerhedsstilleren i henhold til artikel 4a, stk. 1, for eventuelt erstatningsansvar, som dette/denne ikke har påtaget sig at være ansvarspligtig for.

Certifikater

[1.10.] ... regering forbeholder sig ret til og forpligter sig til at udstede forsikringscertifikater i henhold til artikel 4a, stk. 2, i konventionen, således at:

- de afspejler begrænsningerne med hensyn til erstatningsansvar og kravene til forsikringsdækning i punkt 1.2, 1.6, 1.7 og 1.9, og

- de omfatter andre begrænsninger, krav og undtagelser, som den mener vilkårene på forsikringsmarkedet på tidspunktet for udstedelsen af forsikringscertifikatet nødvendiggør.

[1.11.] ... regering forbeholder sig ret til og forpligter sig til at acceptere forsikringscertifikater, der er udstedt af andre kontraherende stater i henhold til et lignende forbehold.

[1.12.] Alle begrænsninger, krav og undtagelser afspejles klart i det certifikat, der udstedes eller bekræftes i henhold til artikel 4a, stk. 2, i konventionen.

Forbindelsen mellem dette forbehold og IMO's retningslinjer for gennemførelse af Athenkonventionen [1.13.] Rettighederne i henhold til dette forbehold vil blive udøvet under behørig hensyntagen til IMO's retningslinjer for gennemførelsen af Athenkonventionen eller til eventuelle ændringer dertil, idet der sigtes mod at sikre ensartethed. Hvis et forslag om at ændre IMO's retningslinjer for gennemførelse af Athenkonventionen, herunder begrænsninger, er blevet godkendt af Den Internationale Søfartsorganisations juridiske komité, vil disse ændringer finde anvendelse fra det tidspunkt, der fastlægges af komitéen. Dette berører ikke folkerettens regler for så vidt angår en stats ret til at hæve eller ændre sit forbehold."

Retningslinjer

2. På baggrund af den aktuelle situation på forsikringsmarkedet bør de kontraherende stater udstede forsikringscertifikater om forsikring hos et forsikringsselskab, der dækker risici i forbindelse med krigshandlinger, og et andet forsikringsselskab, der dækker risici, der ikke omfatter krigshandlinger. Hvert forsikringsselskab er kun erstatningspligtigt for sin del. Følgende regler finder anvendelse (de nævnte klausuler findes i tillæg A):

2.1. Såvel krigsforsikringer som ikke-krigsforsikringer kan være omfattet af følgende bestemmelser:

2.1.1. ILU-undtagelsesklausul for skader som følge af radioaktivitet samt kemiske, biologiske, biokemiske og elektromagnetiske våben (ILU-klausul nr. 370)

2.1.2. ILU-undtagelsesklausul for skader som følge af cyber-angreb (ILU-klausul nr. 380)

2.1.3. indsigelse og begrænsninger for den, der stiller obligatorisk økonomisk sikkerhed i henhold til konventionen som ændret ved disse retningslinjer, navnlig grænsen på 250000 regningsenheder pr. passager pr. skadetilfælde

2.1.4. et forbehold om, at forsikringen kun skal dække erstatningsansvar i henhold til konventionen som ændret ved disse retningslinjer, og

2.1.5. et forbehold om, at alle beløb, der betales i henhold til konventionen skal tjene til at reducere transportørens og/eller dennes forsikringsselskabs udestående forpligtelser i henhold til konventionens artikel 4a, selv i det tilfælde, hvor de ansvarlige for såvel krigsforsikringen som ikke-krigsforsikringen hverken udbetaler eller gør krav gældende om beløbet.

2.2. En krigsforsikring dækker et eventuelt erstatningsansvar ved tab, der skyldes en passagers død eller tilskadekomst som følge af:

- krig, borgerkrig, revolution, opstand, oprør eller uroligheder, der følger deraf, eller fjendtlige handlinger begået af eller mod en krigsførende magt

- tilfangetagelse, kapring, frihedsberøvelse eller tilbageholdelse og konsekvenserne deraf eller forsøg herpå

- efterladte miner, torpedoer, bomber eller andre eksplosive krigsefterladenskaber

- handlinger begået af terrorister eller personer, der handler i ond hensigt eller med et politisk motiv, og handlinger, der tager sigte på at forebygge eller afværge sådanne risici

- konfiskation og ekspropriation

og kan være omfattet af følgende undtagelser, begrænsninger og krav:

2.2.1. Automatisk ophørs- og undtagelsesklausul i forbindelse med krig

2.2.2. Overstiger et krav fra enkelte passagerer sammenlagt et beløb svarende til 340 mio. regningsenheder pr. skib pr. skadetilfælde, kan transportøren påberåbe sig retten til at få begrænset sit erstatningsansvar til 340 mio. regningsenheder, såfremt

- beløbet skal fordeles mellem skadelidte i forhold til størrelsen af deres fremførte krav

- fordelingen af dette beløb kan foretages i et eller flere delbeløb til de skadelidte, som der på tidspunktet for fordelingen er kendskab til, og

- fordelingen af beløbet kan foretages af forsikringsselskabet, retten eller en anden kompetent myndighed på det sted, hvor forsikringsselskabet har anlagt søgsmål i en hvilken som helst kontraherende stat, hvori søgsmålet vedrørende krav, der angiveligt er omfattet af forsikringen, er anlagt.

2.2.3. 30 dages anmeldelsesklauseul i tilfælde, der ikke er omfattet af 2.2.1.

2.3. En ikke-krigsforsikring dækker alle risici, der er omfattet af en obligatorisk forsikring, bortset fra de risici, der er opført under punkt 2.2, uanset om de er omfattet af de i punkt 2.1 og 2.2 anførte undtagelser, begrænsninger eller krav.

3. Tillæg B indeholder et eksempel på en række forsikringer (Blue Cards) og et forsikringscertifikat, der alle afspejler disse retningslinjer.

TILLÆG A

Klausuler, der er nævnt i retningslinjerne, punkt 2.1.1, 2.1.2 og 2.2.1

ILU-undtagelsesklauseul for skader som følge af radioaktivitet samt kemiske, biologiske, biokemiske og elektromagnetiske våben (klauseul nr. 370, 10.11.2003)

Denne klauseul er overordnet og har forrang frem for alt, hvad der i denne forsikring måtte være i modstrid hermed

1. Forsikringen dækker under alle omstændigheder ikke erstatningsansvar ved tab eller skade, der direkte eller indirekte er forårsaget af eller skyldes

1.1. ioniserende stråling fra eller forurening forårsaget af radioaktivitet fra kernebrændsel, kerneaffald eller fra forbrænding af kernebrændsel

1.2. radioaktive, giftige, eksplosive eller andre farlige eller forurenende egenskaber ved et atomanlæg, en atomreaktor eller andre nukleare samlinger eller dele heraf

1.3. våben eller anordninger, der anvender nuklear fission og/eller fusion eller lignende reaktioner, eller radioaktive kræfter eller stoffer

1.4. radioaktive, giftige, eksplosive eller andre farlige eller forurenende egenskaber ved et radioaktivt stof. Undtagelsen i denne underklauseul omfatter ikke radioaktive isotoper, bortset fra kernebrændsel, når sådanne isotoper fremstilles, transporteres, oplagres eller anvendes til kommercielle, landbrugsmæssige, lægelige, videnskabelige eller andre lignende fredelige formål

1.5. kemiske, biologiske, biokemiske eller elektromagnetiske våben.

ILU-undtagelsesklauseul for skader som følge af cyber-angreb (klauseul nr. 380, 10.11.2003)

1. Denne forsikring dækker under alle omstændigheder ikke erstatningsansvar ved tab eller skader eller udgifter, der direkte eller indirekte er forårsaget af eller skyldes skadegørende anvendelse eller brug af computere, computersystemer, softwareprogrammer, skadegørende computerkode, computervirus eller -processer eller andre elektroniske systemer, jf. dog klausulen under punkt 2.

2. Er denne klauseul baseret på en police, der dækker risici i forbindelse med krig, borgerkrig, revolution, opstand, oprør eller uroligheder, der følger deraf, eller fjendtlige handlinger begået af eller mod en krigsførende magt, eller terrorisme eller personer, der handler med et politisk motiv, udelukker klausulen under punkt 1 ikke tab (der ellers ville være dækket), forårsaget af anvendelse af en computer, et computersystem eller softwareprogram eller andet elektronisk system i affyrings- og/eller styresystemet og/eller -mekanismen på et våben eller missil.

Automatisk ophørs- og undtagelsesklauseul i forbindelse med krig

1.1. Automatisk dækningsophør

Uanset om der er givet meddelelse om annullering, OPHØRER dækningen AUTOMATISK ved

1.1.1. udbrud af krig (uanset om der er udsendt krigserklæring eller ej) mellem to eller flere af følgende stater: Det Forenede Kongerige, Amerikas Forenede Stater, Frankrig, Den Russiske Føderation og Folkerepublikken Kina

1.1.2. rekvisition for så vidt angår adkomst eller anvendelse af et fartøj der er dækket af forsikringen.

1.2. Krig mellem de fem stormagter

Denne forsikring dækker ikke

1.2.1. erstatningsansvar ved tab eller skader forårsaget af udbrud af krig (uanset om der er udsendt krigserklæring eller ej) mellem to eller flere af følgende stater: Det Forenede Kongerige, Amerikas Forenede Stater, Frankrig, Den Russiske Føderation og Folkerepublikken Kina

1.2.2. rekvisition for så vidt angår adkomst eller anvendelse.

TILLÆG B

I. Eksempler på forsikringer (Blue Cards) som omhandlet i retningslinje nr. 3

Blue Card udstedt af krigsforsikringselskab

Certifikat udstedt som dokumentation for forsikring i overensstemmelse med artikel 4a i Athenkonventionen af 2002 angående transport af passagerer og deres bagage til søs

Skibets navn:

Skibets IMO-identifikationsnummer:

Registreringshavn:

Ejerens navn og adresse:

Herved attesteres det, at der for så vidt angår ovennævnte skib, der ejes af ovennævnte ejer, findes en forsikringspolice, der opfylder kravene i artikel 4a i Athenkonventionen af 2002 angående transport af passagerer og deres bagage til søs, jf. dog alle undtagelser og begrænsninger i forhold til obligatorisk krigsforsikring i henhold til konventionen og retningslinjerne for gennemførelse heraf, som fastlagt af Den Internationale Søfartsorganisations Juridiske Komité i oktober 2006, herunder navnlig følgende klausuler: [Her kan konventionsteksten og retningslinjerne med tillæg indsættes i det ønskede omfang]

Forsikringsperioden gælder fra: 20. februar 2007

til: 20. februar 2008

Forsikringselskabet kan dog annullere dette certifikat ved med 30 dages frist skriftligt at underrette ovennævnte myndighed, hvorved forsikringselskabets erstatningsansvar således ophører fra udløbet af nævnte periode, dog kun for så vidt angår begivenheder, der indtræffer derefter.

Dato:

Dette certifikat er udstedt af | War Risks, Inc. [Adresse] |

... Forsikringsgivers underskrift | Udelukkende som agent for War Risks, Inc. |

Blue Card udstedt af ikke-krigsforsikringselskab

Certifikat udstedt som dokumentation for forsikring i overensstemmelse med artikel 4a i Athenkonventionen af 2002 angående transport af passagerer og deres bagage til søs

Skibets navn:

Skibets IMO-identifikationsnummer:

Registreringshavn:

Ejerens navn og adresse:

Herved attesteres det, at der for så vidt angår ovennævnte skib, der ejes af ovennævnte ejer, findes en forsikringspolice, der opfylder kravene i artikel 4a i Athenkonventionen af 2002 angående transport af passagerer og deres bagage til søs, jf. dog alle undtagelser og begrænsninger i forhold til obligatorisk ikke-krigsforsikring i henhold til konventionen og retningslinjerne for gennemførelse heraf, som fastlagt af Den Internationale Søfartsorganisations Juridiske Komité i oktober 2006, herunder navnlig følgende klausuler: [Her kan konventionsteksten og retningslinjerne med tillæg indsættes i det ønskede omfang]

Forsikringsperioden gælder fra: 20. februar 2007

til: 20. februar 2008

Forsikringsselskabet kan dog annullere dette certifikat ved med tre måneders frist skriftligt at underrette ovennævnte myndighed, hvorved forsikringsselskabets erstatningsansvar således ophører fra udløbet af nævnte periode, dog kun for så vidt angår begivenheder, der indtræffer derefter.

Dato:

Dette certifikat er udstedt af: | PANDI P&I [Adresse] |

... Forsikringsgivers underskrift | Udelukkende som agent for PANDI P&I |

II. Model til forsikringscertifikat som omhandlet i retningslinje nr. 3

CERTIFIKAT FOR FORSIKRING ELLER ANDEN ØKONOMISK SIKKERHED FOR ERSTATNINGSANSVAR VED PASSAGERERS DØD OG TILSKADEKOMST

Udstedt i overensstemmelse med artikel 4a i Athenkonventionen af 2002 angående transport af passagerer og deres bagage til søs

Skibets navn | Kendingsnummer eller -bogstaver | Skibets IMO-identifikationsnummer | Registreringshavn | Navn og fuldstændig adresse på hjemsted for den transportør, der faktisk udfører transporten |

|||||

Det attesteres herved, at der for ovennævnte skib foreligger en gyldig forsikringspolice eller anden økonomisk sikkerhed, som opfylder kravene i artikel 4a i Athenkonventionen af 2002 angående transport af passagerer og deres bagage til søs.

Sikkerhedens art ...

Sikkerhedens gyldighedsperiode ...

Navn og adresse på forsikringsselskabet (-selskaberne) og/eller sikkerhedsstilleren (-stillerne)

Den ved dette certifikat attesterede forsikringsdækning er delt i en krigsforsikring og en ikke-krigsforsikring i henhold til de retningslinjer for gennemførelsen som Den Internationale Søfartsorganisations Juridiske Komité fastlagde i oktober 2006. Begge forsikringsdækninger er underlagt alle de undtagelser og begrænsninger, der gælder i henhold til konventionen og retningslinjerne for gennemførelse heraf. Forsikringsselskaberne hæfter ikke solidarisk. Forsikringsselskaberne er:

for så vidt angår risici i forbindelse med krigshandlinger: War Risks, Inc., [adresse]

for så vidt angår risici, der ikke omfatter krigshandlinger: Pandi P&I, [adresse]

Dette certifikat er gyldigt til ...

Udstedt eller påtegnet af regeringen i ...

(statens officielle betegnelse)

ELLER

Følgende tekst anvendes, hvis en kontraherende stat benytter sig af artikel 4a, stk. 3:

Dette certifikat er udstedt eller påtegnet efter bemyndigelse af regeringen i ... (statens officielle betegnelse) af ... (institutionens eller organisationens navn)

... | den ... |

(sted) | (dato) |

...

(Den udstedende eller påtægnende tjenestemands underskrift og stillingsbetegnelse)

Forklarende bemærkninger:

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

Bilag 3**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 1 bis

Annex

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

ARTICLE 2

Application

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 4bis, 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 4bis, 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 entitled 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.

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 4bis 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*

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 contract 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

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

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 4bis, 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

4bis, 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.

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 2002.

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 of 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 organization)

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.