



Lovtidende A

2025

Udgivet den 9. juli 2025

30. juni 2025.

Nr. 1000.

Anordning om ikrafttræden for Færøerne af forskellige love om ændring af søloven¹⁾

VI FREDERIK DEN TIENDE, af Guds Nåde Danmarks Konge, gør vitterligt:

I medfør af § 2, stk. 1,²⁾ i lov nr. 205 af 29. marts 1995 om ændring af søloven, § 4³⁾ i lov nr. 106 af 13. februar 2001 om ændring af søloven og retsplejeloven (Søforklaring og erstatning i forbindelse med transport af olie til søs), som ændret ved lov nr. 1384 af 23. december 2012, § 3⁴⁾ i lov nr. 599 af 24. juni 2005 om ændring af søloven (Ansvar for forureningsskade forvoldt af bunkerolie og ansvar for skade opstået i forbindelse med søtransport af farlige og forurenende stoffer), § 5, stk. 3,⁵⁾ i lov nr. 249 af 21. marts 2012 om ændring af søloven og lov om sikkerhed til søs (Tilpasninger som følge af Athenforordningen, gennemførelse af 2002-Athenkonventionen og registrering af skibe med frist), § 10, stk. 4,⁶⁾ i lov nr. 1384 af 23. december 2012 om ændring af lov om søloven, lov om tillæg til strandingsloven af 10. april 1895, lov om skibes besætning og forskellige andre love samt ophævelse af lov om registreringsafgift for fritidsfartøjer (Gennemførelse af vragsfjernelseskonventionen, tilpasninger som følge af passagerrettighedsforordningen, gebyr for sønærings- og kvalifikationsbeviser, indførelse af en årlig afgift for skibe optaget i skibsregistre og sanktionering af skibsførerens forpligtelse til at redde de ombordværende m.v.), som ændret ved lov nr. 199 af 25. februar 2025, § 12, stk. 3,⁷⁾ i lov nr. 618 af 12. juni 2013 om ændring af søloven og forskellige andre love (Skærpede sejladsikkerhedsmæssige krav i arktiske farvande, styrkelse af søfarendes retsstilling ved sørøveri, justering af skibsregistreringsreglerne, gennemførelse af konventionen om aftaler for international transport af gods helt eller delvis til søs, gennemførelse af ændringsprotokol til konventionen om ansvar for forureningsskade opstået i forbindelse med søtransport af farlige og forurenende stoffer og nedlæggelse af Dykkerrådet), § 10, stk. 3,⁸⁾ i lov nr. 740 af 1. juni 2015 om ændring af lov om detailsalg fra butikker m.v., lov om forbrugerbeskyttelse ved erhvervelse af fast ejendom m.v., lov om søfarendes ansættelsesforhold m.v., lov om kommuners og regioners udførelse af opgaver for andre offentlige myndigheder og kommuners og regioners deltagelse i selskaber og forskellige andre love og om ophævelse af lov om translatører og tolke og ophævelse af lov om dispachører (Lempelse af dispensationsadgang for detailsalg på helligdage, afskaffelse af maksimalpriser i huseftersynsordningen, minimumsbeskyttelse af visse personkategorier om bord på skibe, afskaffelse af indberetningspligten for kommuners og regioners deltagelse i selskaber og afskaffelse af beskikkelsesordning for translatører og tolke samt for dispachører m.v.), § 7, stk. 3,⁹⁾ i lov nr. 400 af 2. maj 2016 om ændring af lov om søfarendes ansættelsesforhold m.v., lov om sikkerhed til søs og forskellige andre love (Sikring af søfarendes økonomiske stilling ved rederens misligholdelse af ansættelsesforholdet, styrket sikkerhed ved større maritime anlægsprojekter, forsikring i forbindelse med vragsfjernelse, effektivisering af synsvirksomheden på dykkerområdet m.v.), § 4, stk. 4,¹⁰⁾ i lov nr. 1546 af 19. december 2017 om ændring af søloven og lov om sikkerhed til søs (Ansvarsbegrænsningsbeløb ved vragsfjernelse, gennemførelse af internationale sanktioner vedrørende skibsregistrering, privatretlige havneafgifter m.v.) og § 4, stk. 3,¹¹⁾ i lov nr. 374 af 1. maj 2018 om ændring af lov om sikkerhed til søs og søloven (Skærpede regler for sejlads med speedbåde, vandscootere og lignende fartøjer m.v.) bestemmes:

§ 1

I søloven, som sat i kraft for Færøerne ved anordning nr. 187 af 8. februar 2017, foretages følgende ændringer:

1. § 51, stk. 1, nr. 2, affattes således:

»2) Offentligretlige og privatretlige havneafgifter, kanal- og andre vandvejsafgifter og lodsafgifter.«

2. Efter § 152 indsættes i *kapitel 7*:

¹⁾ Som bilag med henblik på samtidig kundgørelse optages Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 392/2009 af 23. april 2009 om transportørers erstatningsansvar ved ulykker under søtransport af passagerer (Athenforordningen) (Bilag 1).

»§ 152 a. Den, der er ansvarlig for en speedbåd med en skroglængde under 15 m, en vandscooter eller et lignende fartøj, hvortil der er foreskrevet uddannelseskrav til fartøjets fører eller eventuelle styrmand, er uden hensyn til skyld ansvarlig for personskaade og tab af forsørger, som fartøjet forvolder i forbindelse med en søulykke.

Stk. 2. Erstatningen for personskaade eller tab af forsørger kan nedsættes eller bortfalde, hvis skadelidte eller afdøde forsætligt har medvirket til skaden. Erstatningen kan endvidere nedsættes og i særlige tilfælde bortfalde, hvis skadelidte eller afdøde ved grov uagtsomhed har medvirket til skaden.

Stk. 3. Stk. 1 og 2 finder tilsvarende anvendelse for en udenlandsk speedbåd med en skroglængde under 15 m, en vandscooter eller et lignende fartøj, hvis der ville have været foreskrevet uddannelseskrav til fartøjets fører eller eventuelle styrmand, jf. stk. 1, hvis fartøjet havde været dansk.

Stk. 4. Erstatningsansvaret efter stk. 1 påhviler den, der benytter fartøjet eller lader det benytte. Fartøjets fører og en eventuel styrmand samt dets reder, hvis denne er en anden end den, som er nævnt i 1. pkt., er erstatningsansvarlig efter lovgivningens almindelige regler.«

3. Efter § 154 indsættes:

»§ 154 a. Et fartøj, som er omfattet af § 152 a, stk. 1, skal være omfattet af en forsikring til dækning af krav om erstatning for skader forvoldt af fartøjet i forbindelse med en søulykke. Forsikringen skal give mulighed for at opnå erstatning inden for de ansvarsgrænser, der fremgår af § 175. Forsikringspligten påhviler den, der benytter fartøjet eller lader det benytte.

Stk. 2. For fartøjer, som en stat benytter eller lader benytte, uden at fartøjet er omfattet af § 155, eller som en kommune eller en region benytter eller lader benytte, sidestilles selvforsikring med forsikring.

Stk. 3. Føreren skal under sejladsen være i besiddelse af et certifikat, som bekræfter, at der foreligger en forsikring, eller et bevis for selvforsikring, jf. stk. 1 og 2. Fartøjet må ikke benyttes uden gyldigt certifikat eller bevis. Certifikatet eller beviset skal på forlangende forevises for myndighederne.

Stk. 4. Søfartsstyrelsen kan fastsætte nærmere regler om forsikringen, jf. stk. 1 og 2, herunder om kontraheringspligt for forsikringsgiver, en garantiordning for erstatning, ansvarsforsikring for udenlandske fartøjer og krav til udformning og udstedelse af det certifikat eller bevis, som er nævnt i stk. 3.

§ 154 b. Forsikringsgiveren hæfter umiddelbart over for skadelidte for erstatning efter 154 a, stk. 1.

Stk. 2. En aftale mellem forsikringsgiveren og forsikringstageren om, at forsikringsgiveren skal have regres mod den, der efter § 152 a, stk. 4, er ansvarlig for skaden, når forsikringsbegivenheden er fremkaldt af den ansvarlige ved uagtsomhed, har kun retsvirkning, hvis forsikringsbegivenheden er fremkaldt ved en uagtsomhed, der kan betegnes som grov hensynsløshed.«

4. I § 155, stk. 2, indsættes efter »der er til forsikring, i«: »kapitel 8 a,«.

5. I § 155, stk. 3, indsættes efter »kapitel 11«: »og 15«.

6. I § 161 indsættes som *stk. 6*:

»Stk. 6. Stk. 1-3 og 5 finder ikke anvendelse for personskaade og tab af forsørger, når mindst ét involveret fartøj er omfattet af § 152 a.«

7. I § 162 indsættes som 2. pkt:

»Dette gælder dog ikke for personskaade og tab af forsørger, når mindst ét involveret fartøj er omfattet af § 152 a.«

8. Efter § 163 indsættes:

»Kapitel 8 a

Ansvar for vragsjernelse efter en søulykke og pligt til forsikring, der dækker vragsjernelse

§ 164. Bestemmelserne i dette kapitel finder anvendelse på dansk territorium og i dansk eksklusiv økonomisk zone eller på det område, hvor der ved Færøerne kan etableres en eksklusiv økonomisk zone samt for danske skibe, uanset hvor skibet befinder sig.

Stk. 2. Bestemmelserne i dette kapitel finder ikke anvendelse, i det omfang fjernelse af vraget er omfattet af kapitel 9 a, 10 eller 11.

Stk. 3. Bestemmelserne i dette kapitel finder ikke anvendelse på forholdsregler, der er truffet i medfør af konventionen af 29. november 1969 om kyststaters ret til indgriben på det åbne hav i tilfælde af olieforureningsulykker eller i medfør af protokollen af 2. november 1973 vedrørende indgriben på det åbne hav i tilfælde af forurening med andre stoffer end olie.

Stk. 4. Bestemmelserne i dette kapitel ændrer ikke ved ansvar og pligter i medfør af lov om erstatning for atomskader (nukleare skader).

Stk. 5. For krigsskibe eller andre skibe, der ejes eller drives af en stat og anvendes til statslige, ikke erhvervsmæssige aktiviteter, finder dette kapitel ikke anvendelse.

§ 165. Ved registreret ejer forstås i dette kapitel den eller de personer, der er registreret som skibets ejer, eller, hvis der ikke findes nogen registrering, den eller de personer, der ejer skibet på tidspunktet for søulykken. I de tilfælde, hvor skibet ejes af en stat og opereres af et selskab, der i den pågældende stat er registreret som skibets reder, forstås ved registreret ejer skibets reder.

Stk. 2. Ved skib forstås i dette kapitel et søgående fartøj af enhver type, herunder hydrofoillbåde, luftpudefartøjer, undervandsfartøjer, flydende fartøjer og flydende platforme. Flydende platforme, der er fast anbragt og beskæftiget med søgning efter eller udnyttelse eller behandling af mineralske ressourcer på havbunden, anses ikke for at være skibe.

Stk. 3. Ved vrags forstås i dette kapitel et sunket eller strandet skib efter en søulykke, enhver del af et sunket eller strandet skib, herunder genstande, der er eller har været om bord på skibet, enhver genstand, der er tabt fra et skib til

søs, og som er strandet, sunket eller drivende til søs, eller et skib, der er lige ved eller rimeligvis kan forventes at synke eller strande, og hvor effektive forholdsregler ikke allerede er taget for at yde assistance til skibet eller det eventuelle gods, der måtte være i fare.

Stk. 4. Ved fare forstås i dette kapitel ethvert forhold eller enhver trussel, som udgør en risiko eller hindring for sejladsen eller rimeligvis kan forventes at have større skadelige konsekvenser for havmiljøet eller forårsage skade på kystlinjen eller en eller flere staters hermed forbundne interesser.

Stk. 5. Ved hermed forbundne interesser forstås i dette kapitel interesserne hos en kyststat, der er direkte berørt eller truet af et vrag, såsom maritime kyst-, havne- og flodmundingsaktiviteter, herunder fiskeaktiviteter, der er et væsentligt levebrød for de berørte personer, turistattraktioner og andre økonomiske interesser i det berørte område, kystbefolkningens helbred og det berørte områdes vel, herunder bevaring af havets levende ressourcer og af dyrelivet og offshore- og undervandsinfrastruktur.

Stk. 6. Ved fjernelse forstås i dette kapitel enhver forebyggelse, afbødning eller fjernelse af den fare, der er skabt af et vrag.

Stk. 7. Ved søulykke forstås i dette kapitel en skibskollision, stranding eller anden sejladshændelse eller en anden hændelse om bord på eller uden for et skib, der fører til materiel skade eller en overhængende risiko for materiel skade på et skib eller dets last.

Stk. 8. Ved berørt stat forstås i dette kapitel den stat, der har tilsluttet sig vragfjernelseskonventionen, og i hvis eksklusive økonomiske zone vraket befinder sig, eller, såfremt statens søterritorium er omfattet af konventionen, i hvis eksklusive økonomiske zone eller på hvis territorium vraket befinder sig.

Stk. 9. Ved konventionsområde forstås i dette kapitel den eksklusive økonomiske zone eller områder, hvor en eksklusiv økonomisk zone kunne etableres, ved stater, der har tilsluttet sig vragfjernelseskonventionen, og de pågældende staters territorier, såfremt disse er omfattet af vragfjernelseskonventionen.

Stk. 10. Ved vragfjernelseskonventionen forstås i dette kapitel Nairobi-konventionen af 23. maj 2007 om fjernelse af vrag.

§ 166. Den registrerede ejer af et skib er uden hensyn til skyld ansvarlig for omkostninger forbundet med vrakets lokalisering, afmærkning og fjernelse, når vraket befinder sig på dansk territorium eller i dansk eksklusiv økonomisk zone eller på det område, hvor der ved Færøerne kan etableres en eksklusiv økonomisk zone.

Stk. 2. Den registrerede ejer af et skib, som fører dansk flag, har med de begrænsninger, der følger af vragfjernelseskonventionen, pligt til at sikre, at vraket fjernes,

- 1) når dette ligger i et konventionsområde uden for dansk territorium og dansk eksklusiv økonomisk zone eller på det område, hvor der ved Færøerne kan etableres en eksklusiv økonomisk zone og
- 2) når den berørte stat i overensstemmelse med konventionen har bestemt, at vraket udgør en fare.

Stk. 3. Dette kapitel berører ikke retten til ansvarsbegrænsning efter kapitel 9.

Stk. 4. Krav mod den registrerede ejer om erstatning af omkostninger forbundet med et vrags lokalisering, afmærkning og fjernelse kan kun rejses i overensstemmelse med reglerne i dette kapitel, jf. dog § 164, stk. 2-5.

Stk. 5. Er fjernelsen af et vrag en bjærgning i medfør af kapitel 16, ydes der betaling eller kompensation til bjærgerne efter reglerne i kapitel 16.

§ 167. Den registrerede ejer er ikke ansvarlig, såfremt vedkommende godtgør, at den søulykke, der forårsagede vraket,

- 1) var resultat af en krigshandling, fjendtligheder, borgerkrig, opstand eller et naturfænomen af usædvanlig, uundgåelig og uimodståelig karakter,
- 2) var helt og fuldstændigt forårsaget af en handling eller undladelse af tredje part med den hensigt at forårsage skade eller
- 3) var helt og fuldstændigt forårsaget af forsømmelighed eller anden uretmæssig handling af en regering eller anden myndighed med ansvar for vedligeholdelse af lanterner eller andre navigationshjælpemidler under udøvelse af denne funktion.

Stk. 2. Stk. 1 finder tilsvarende anvendelse på den bugserer, som er omfattet af § 166, stk. 6.

§ 168. Den registrerede ejer af et skib, som fører dansk flag, og som har en bruttotonnage på 20 og derover, skal have en godkendt forsikring eller anden garanti, der dækker ejerens ansvar i medfør af dette kapitel, og et certifikat, hvis skibet har en bruttotonnage på 300 og derover, jf. § 170, for at gå i fart. Forsikringssummen kan begrænses til ansvarsgrænsen i § 175.

Stk. 2. En forsikring for et skib med en bruttotonnage på 300 eller derover skal for at kunne godkendes opfylde følgende krav:

- 1) Forsikringen må kun kunne ophøre
 - a) ved udløbet af den gyldighedsperiode, som fremgår af certifikatet, jf. § 169, eller
 - b) tidligst ved udløbet af 3 måneder fra det tidspunkt, hvor forsikreren har meddelt Søfartsstyrelsen, at forsikringen vil ophøre.
- 2) Ethvert krav om erstatning for omkostninger skal kunne rettes direkte til forsikreren. Forsikreren skal i disse tilfælde kunne påberåbe sig de samme indsigelser, som den registrerede ejer ville kunne, hvis kravet var blevet rettet mod ejeren. Forsikreren må dog ikke kunne påberåbe sig den registrerede ejers konkurs, likvidation eller ophør.

Stk. 3. En forsikring for et skib med en bruttotonnage på 20 eller derover, men mindre end 300, og en forsikring efter stk. 2 skal opfylde de krav, som er nævnt i stk. 3, nr. 1, litra b, og nr. 2.

Stk. 4. Søfartsstyrelsen fastsætter de nærmere regler om forsikring og garanti, herunder om, hvilke krav forsikringen og forsikreren skal opfylde, for at forsikringen kan godkendes.

§ 169. Søfartsstyrelsen udsteder for skibe, som fører dansk flag, og som har en bruttotonnage på 300 eller derover, et certifikat, der bekræfter, at skibet er forsikret i overensstemmelse med § 168.

Stk. 2. På anmodning udsteder Søfartsstyrelsen også certifikater til skibe, hvis flagstat ikke har tilsluttet sig vragsfjernelseskonventionen. Udstedelsen sker på samme vilkår som til danske skibe.

Stk. 3. Til skibe ejet af det færøske landsstyre udsteder Søfartsstyrelsen et certifikat, der bekræfter, at skibet er stats-ejet, og at skibets ansvar er dækket inden for de grænser, som er nævnt i kapitel 9.

Stk. 4. Søfartsstyrelsen fastsætter nærmere regler om certifikatets udformning og gyldighedsperiode, om betaling for udstedelse og om, hvor certifikatet skal opbevares. Søfartsstyrelsen kan overlade udstedelsen af certifikater til andre, herunder private.

§ 170. Et dansk skib, som har en bruttotonnage på 300 eller derover, må ikke gå i fart, medmindre det er i besiddelse af et certifikat som nævnt i § 169.

Stk. 2. Et dansk skib, som har en bruttotonnage på 20 eller derover, men mindre end 300, må ikke gå i fart, medmindre der er tegnet forsikring i overensstemmelse med § 168. Tilsvarende krav om forsikring gælder i en situation omfattet af § 166, stk. 6.

Stk. 3. Ethvert skib uanset nationalitet, der har en bruttotonnage på 300 eller derover, skal være i besiddelse af et certifikat svarende til det i § 169 nævnte certifikat for at anløbe eller afsejle dansk havn eller en offshoreinstallation på dansk søterritorium. Hvis skibets flagstat har tilsluttet sig vragsfjernelseskonventionen, skal certifikatet være udstedt af flagstatens myndighed. Hvis skibets flagstat ikke har tilsluttet sig vragsfjernelseskonventionen, skal certifikatet være udstedt af myndigheden i en stat, der har tilsluttet sig vragsfjernelseskonventionen.

Stk. 4. Søfartsstyrelsen og andre myndigheder, der af erhvervsministeren er bemyndiget dertil, kan nægte et skib adgang til eller forbyde det at forlade dansk havn eller offshoreinstallation eller andet laste- og lossested i Danmark eller på dansk søterritorium, hvis skibet ikke er i besiddelse af det certifikat, som er nævnt i stk. 1 eller 3, eller hvis skibet ikke er forsikret som bestemt i stk. 2.«

9. § 166 affattes således:

»§ 166. Den registrerede ejer af et skib er uden hensyn til skyld ansvarlig for omkostninger forbundet med vrags lokaliserings, afmærkning og fjernelse, hvis vrages befinder sig på dansk territorium eller i dansk eksklusiv økonomisk zone eller på det område, hvor der ved Færøerne kan etableres en eksklusiv økonomisk zone.

Stk. 2. Den registrerede ejer af et skib, som fører dansk flag, har med de begrænsninger, der følger af vragsfjernelseskonventionen, pligt til at sikre, at vrages fjernes,

- 1) når dette ligger i et konventionsområde uden for dansk territorium og dansk eksklusiv økonomisk zone eller på det område, hvor der ved Færøerne kan etableres en eksklusiv økonomisk zone, og

- 2) når den berørte stat i overensstemmelse med konventionen har bestemt, at vrages udgør en fare.

Stk. 3. Dette kapitel berører ikke retten til ansvarsbegrænsning efter kapitel 9.

Stk. 4. Krav mod den registrerede ejer om erstatning af omkostninger forbundet med et vrags lokalisering, afmærkning og fjernelse kan kun rejses i overensstemmelse med reglerne i dette kapitel, jf. dog § 164, stk. 2-5.

Stk. 5. Er fjernelsen af et vrage en bjærgning i medfør af kapitel 16, ydes der betaling eller kompensation til bjærgerne efter reglerne i kapitel 16.«

10. § 167, stk. 2, ophæves.

11. § 168 affattes således:

»§ 168. Den registrerede ejer af et skib, som fører dansk flag, og som har en bruttotonnage på 20 eller derover, skal for at gå i fart have en godkendt forsikring eller anden garanti, der dækker ejerens ansvar i medfør af dette kapitel, og et certifikat, hvis skibet har en bruttotonnage på 300 og derover, jf. § 170. Forsikringssummen kan begrænses til ansvarsgrænsen i § 175.

Stk. 2. En forsikring for et skib med en bruttotonnage på 300 eller derover skal for at kunne godkendes opfylde følgende krav:

- 1) Forsikringen må kun kunne ophøre
 - a) ved udløbet af den gyldighedsperiode, som fremgår af certifikatet, jf. § 169, eller
 - b) tidligst ved udløbet af 3 måneder fra det tidspunkt, hvor forsikreren har meddelt Søfartsstyrelsen, at forsikringen vil ophøre.
- 2) Ethvert krav om erstatning for omkostninger skal kunne rettes direkte til forsikreren. Forsikreren skal i disse tilfælde kunne påberåbe sig de samme indsigelser, som den registrerede ejer ville kunne, hvis kravet var blevet rettet mod ejeren. Forsikreren må dog ikke kunne påberåbe sig den registrerede ejers konkurs, likvidation eller ophør.

Stk. 3. En forsikring for et skib med en bruttotonnage på 20 eller derover, men mindre end 300, skal opfylde de krav, som er nævnt i stk. 2, nr. 1, litra b, og nr. 2.

Stk. 4. Søfartsstyrelsen fastsætter nærmere regler om forsikring og garanti som nævnt i stk. 1, herunder om, hvilke krav forsikringen og forsikreren skal opfylde, for at forsikringen kan godkendes.«

12. I § 168, stk. 1, 2. pkt., indsættes efter »§ 175«: », stk. 4«.

13. Efter § 170 indsættes i kapitel 8 a:

»§ 170 a. For skibe eller vrage gælder §§ 164-170 tilsvarende, når skibet eller vrages bugseres.

Stk. 2. Ved bugsering af andre genstande end skibe og vrage eller ved bugsering af skibe og vrage, for hvilke der ikke i andre regler i dette kapitel er foreskrevet forsikringspligt, er den, der har bestilt bugseringen, ansvarlig for omkostningerne forbundet med det bugseredes lokalisering, afmærkning, fjernelse og bjærgning, hvis genstanden, skibet eller vrages i forbindelse med bugseringen forliser, tabes,

strander, synker eller driver til søs el.lign. på dansk territorium. Den, der har bestilt bugseringen, skal tegne en forsikring eller have anden tilsvarende økonomisk sikkerhed, der dækker ansvaret for omkostningerne. Den, der har bestilt bugseringen, skal desuden sikre, at slæbet er sødygtigt.

Stk. 3. Den, der bugserer et skib, et vrag eller en anden genstand på dansk territorium, skal påse, at der er tegnet forsikring eller stillet anden tilsvarende økonomisk sikkerhed.«

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

15. I § 175 indsættes efter stk. 2 som nyt stykke:

»Stk. 3. Ansvarsgrænsen for krav i anledning af et vrag lokaliserings, afmærkning og fjernelse er 2.000.000 SDR for skibe, som ikke er passagerskibe, der udelukkende sejler i fast rutefart. For sådanne skibe med en tonnage på mere end 1.000 forhøjes ansvarsgrænsen således:

- 1) For hvert ton fra 1.001 til 2.000 med 2.000 SDR,
- 2) for hvert ton fra 2.001 til 10.000 med 5.000 SDR og
- 3) for hvert ton over 10.001 med 1.000 SDR.«

Stk. 3-6 bliver herefter stk. 4-7.

16. I § 175, stk. 4, der bliver stk. 5, ændres »stk. 1-3« til: »stk. 1-4«.

17. I § 175, stk. 6, 1. pkt., der bliver stk. 7, 1. pkt., ændres »stk. 1-3« til: »stk. 1, 2 og 4«.

18. I § 176, stk. 2, ændres »§ 175, stk. 3« til: »§ 175, stk. 4«.

19. § 194, stk. 1, affattes således:

»Ejeren har ret til at begrænse sit ansvar efter § 191 til 3 mio. SDR for et skib, hvis drægtighed ikke overstiger 5.000 tonnageenheder. For et skib med større tonnage forhøjes dette beløb med yderligere 420 SDR for hver ekstra tonnageenhed. Det samlede erstatningsbeløb kan dog ikke i noget tilfælde overstige 59,7 mio. SDR. For renter og sagsomkostninger hæfter ejeren uden begrænsning.«

20. I § 194, stk. 1, 1. pkt., ændres »drægtighed« til: »tonnage«, og i 3. pkt. indsættes efter SDR: », jf. dog stk. 3«.

21. I § 202, stk. 4, 2. pkt., indsættes efter »oplysnings- og bidragspligt«: », herunder om forpligtelse til at indsende en revisorerklæring om rigtigheden af de indberettede oplysninger«.

22. Efter kapitel 10 indsættes:

»Kapitel 11

Om ansvar for skade opstået i forbindelse med søtransport af farlige og forurenende stoffer efter reglerne i HNS-konventionen

§ 211. Ejeren af et skib er uden hensyn til skyld ansvarlig for enhver HNS-skade, der opstår under søtransport af HNS-stoffer som last, og som er forvoldt af de farlige eller forurenende egenskaber ved HNS-stoffet. Forvoldes HNS-skade ved en række af hændelser, der har samme oprindelse,

påhviler ansvaret den, som på tidspunktet for den første af disse hændelser var ejer af skibet.

Stk. 2. Ved HNS-skade forstås skade, som resulterer i

- 1) tab af liv eller personskade om bord på eller uden for det skib, der transporterer HNS-stoffer,
- 2) tab af eller skade på ejendom uden for det skib, der transporterer HNS-stoffer,
- 3) tab eller skade på grund af forurening af miljøet, dog således at erstatning for forringelse af miljøet bortset fra tabt fortjeneste som følge af en sådan forringelse begrænses til udgifterne ved rimelige forholdsregler i forbindelse med genoprettelse, der er truffet eller vil blive truffet, og
- 4) udgifter, skade eller tab, som følger af rimelige forholdsregler, der er truffet for at afværge eller begrænse en HNS-skade, efter at hændelser, som forårsager eller medfører alvorlig og umiddelbar fare for HNS-skade, er indtruffet.

Stk. 3. Dette kapitel finder ikke anvendelse

- 1) på sådan forureningsskade som beskrevet i § 191, stk. 2,
- 2) på skader forårsaget af radioaktivt materiale af klasse 7 enten i den internationale kode for maritimt farligt gods (IMDG-koden) eller den internationale kode for transport af gods i fast form i bulk (IMSBC-koden),
- 3) på krav i henhold til kontrakter om godstransport og passagerbefordring, eller
- 4) i det omfang reglerne er uforenelige med den lovgivning om erstatning til arbejdstagere eller sociale sikringsordninger, som finder anvendelse.

Stk. 4. Er det ikke muligt på rimelig måde at adskille skader forårsaget af HNS-stoffer og skade forvoldt på anden måde, anses den samlede skade for at være forårsaget af HNS-stoffer. Det gælder ikke, i det omfang der er tale om forureningsskade omfattet af § 191 eller skade forvoldt af radioaktivt materiale som nævnt i stk. 3, nr. 1 og 2.

§ 212. Ved HNS-stoffer forstås i dette kapitel

- 1) olie, der transporteres i bulk, som beskrevet i regel I i bilag I til den internationale konvention om forebyggelse af forurening fra skibe, 1973, som ændret ved protokollen hertil af 1978 (MARPOL 73/78),
- 2) skadelige flydende stoffer, der transporteres i bulk, som beskrevet i regel 1.10 i bilag II til den internationale konvention om forebyggelse af forurening fra skibe, 1973, som ændret ved protokollen hertil af 1978 (MARPOL 73/78) samt stoffer og blandinger, der midlertidigt er kategoriseret som hørende til i foreningskategorier X, Y eller Z i overensstemmelse med regel 6.3 i ovennævnte bilag II,
- 3) farlige flydende stoffer, der transporteres i bulk, som beskrevet i kapitel 17 i den internationale kode for konstruktion og udrustning af skibe, som fører farlige kemikalier i bulk (IBC-koden), samt de farlige produkter, for hvilke midlertidige transportbetingelser er fastlagt i overensstemmelse med kodens paragraf 1.1.6,

- 4) farlige og forurenende stoffer, materialer og genstande i emballeret form, som er omfattet af den internationale kode for maritimt farligt gods (IMDG-koden),
- 5) flydende gas som beskrevet i kapitel 19 i den internationale kode for konstruktion og udrustning af skibe til transport af flydende gas i bulk (IGC-koden) samt de produkter, for hvilke midlertidige transportbetingelser er fastlagt i overensstemmelse med kodens paragraf 1.1.6,
- 6) flydende stoffer, der transporteres i bulk, med et flammepunkt, der ikke overstiger 60 °C (målt ved en prøve i lukket beholder),
- 7) gods i fast form i bulk med farlige kemiske egenskaber, som er omfattet af den internationale kode for transport af gods i fast form i bulk (IMSBC-koden), i det omfang disse stoffer også er underlagt bestemmelserne i den internationale kode for maritimt farligt gods (IMDG-koden), der var gældende i 1996, når de transporteres i emballeret form, og
- 8) rester fra den forrige bulktransport af stoffer, som er omhandlet i nr. 1-3 og 5-7.

Stk. 2. De i stk. 1 og § 211, stk. 3, nr. 2, nævnte koder og konventioner med undtagelse af IMDG-koden fra 1996 gælder med senere ændringer, når disse er vedtaget af de relevante organer i FN's internationale maritime organisation, IMO, og er trådt i kraft.

Stk. 3. Ved skib forstås i dette kapitel enhver flydende indretning konstrueret eller indrettet til søtransport.

Stk. 4. Ved ejer forstås i dette kapitel for registrerede skibes vedkommende den, der er registreret som ejer, eller, hvis skibet ikke er registreret, den, som er ejer af skibet. Ejers et skib af en stat, men benyttes det af et selskab, der i denne stat er registreret som skibets bruger, anses selskabet som skibets ejer.

Stk. 5. Ved søtransport forstås i dette kapitel perioden fra det tidspunkt, hvor et HNS-stof ved lastning bringes ind i en del af skibets udstyr, til det tidspunkt, hvor det ved losning ophører med at være til stede i en del af skibets udstyr. Hvis der ikke anvendes noget udstyr, begynder og slutter perioden, når HNS-stoffet bringes over skibets side.

Stk. 6. Ved HNS-konventionen forstås den internationale konvention af 1996 om ansvar og erstatning for skader opstået i forbindelse med søtransport af farlige og forurenende stoffer (hazardous and noxious substances) som ændret ved protokollen af 2010. Ved HNS-fonden forstås Den Internationale Fond for Farlige og Forurenende Stoffer oprettet i medfør af HNS-konventionen.

Stk. 7. Ved konventionsstat forstås i dette kapitel en stat, der har tilsluttet sig HNS-konventionen.

Stk. 8. Ved HNS-last i bulk forstås ethvert farligt og skadeligt stof, der nævnes i stk. 1, nr. 1-3 og 5-8.

Stk. 9. Ved emballeret HNS-last forstås ethvert farligt og skadeligt stof, der nævnes i stk. 1, nr. 4.

§ 213. Ejeren er ikke ansvarlig, såfremt denne godtgør, at skaden

- 1) er en følge af krigshandlinger, krigslignende handlinger, borgerkrig, oprør eller en naturbegivenhed af en usædvanlig, uundgåelig og uafværgelig karakter,
- 2) i det hele skyldes en handling foretaget af tredjemand med forsæt til at volde skade,
- 3) i det hele skyldes fejl eller forsømmelse af en offentlig myndighed med hensyn til at vedligeholde fyr eller andre hjælpemidler for navigeringen eller
- 4) er en følge af forsømmelse fra afsenderens eller enhver anden persons side med hensyn til tilvejebringelse af oplysninger om de transporterede stoffers farlige og forurenende karakter, når forsømmelsen
 - a) har forårsaget skaden helt eller delvis eller
 - b) har medført, at ejeren ikke har tegnet forsikring i henhold til § 219,

forudsat at hverken ejeren, dennes ansatte eller andre personer, som denne svarer for, var bekendt med eller med rimelighed burde have været bekendt med de transporterede stoffers farlige og forurenende karakter.

Stk. 2. Ejers ansvar kan nedsættes eller helt bortfalde, såfremt denne godtgør, at skadelidte forsætligt eller uagtsomt har medvirket til skaden.

§ 214. Krav mod ejeren om erstatning efter § 211 for HNS-skade kan alene rejses efter reglerne i dette kapitel.

Stk. 2. Krav om erstatning for HNS-skade kan ikke gøres gældende mod følgende personer, medmindre disse har forvoldt skaden forsætligt eller groft uagtsomt:

- 1) Besætningsmedlemmer, personer, der er ansat i ejers tjeneste, eller andre personer, som disse svarer for,
- 2) lodsen eller andre personer, der udfører tjenester for skibet,
- 3) skibets reder eller disponent, hvor denne ikke er ejer af skibet, eller enhver befragter, aflaster, afsender, ejer eller modtager af lasten,
- 4) enhver person, der udfører bjærgning med ejers, reders eller skibsførers samtykke eller efter den kompetente offentlige myndigheds instrukser,
- 5) enhver person, der træffer rimelige forholdsregler for at afværge eller begrænse HNS-skade, eller
- 6) ansatte eller andre, for hvem de i nr. 2-5 nævnte personer svarer.

Stk. 3. Uanset reglen i stk. 2, nr. 3, kan erstatningsansvar gøres gældende mod personer, som er skyldige i en forsømmelse i medfør af § 213, stk. 1, nr. 4, i det omfang ejeren er fri for ansvar.

Stk. 4. Regresansvar for HNS-skade kan ikke gøres gældende mod nogen, som er nævnt i stk. 2, nr. 1, 2, 4, 5 eller 6, medmindre denne har forvoldt skaden forsætligt eller groft uagtsomt og med forståelse af, at sådan skade sandsynligvis ville blive forårsaget. Om regres gælder i øvrigt almindelige retsregler.

§ 215. Ejeren har ret til at begrænse sit ansvar efter § 211, hvis skaden er forårsaget af HNS-last i bulk, til 10 mio. SDR for et skib, hvis tonnage ikke overstiger 2.000 tonnageenheder. For et skib med større tonnage forhøjes dette beløb med 1.500 SDR for hver tonnageenhed fra 2.001 til 50.000 tonnageenheder og med yderligere 360 SDR for

hver tonnageenhed over 50.000 tonnageenheder. Det samlede erstatningsbeløb kan ikke i noget tilfælde overstige 100 mio. SDR, jf. dog stk. 3. For renter og sagsomkostninger hæfter ejeren uden begrænsning.

Stk. 2. Ejeren har ret til at begrænse sit ansvar efter § 211, hvis skaden er forårsaget af emballeret HNS-last, skaden er forårsaget af såvel HNS-last i bulk som emballeret HNS-last eller det ikke er muligt at bestemme, hvilken HNS-last der har forårsaget skaden, til 11,5 mio. SDR for et skib, hvis tonnage ikke overstiger 2.000 tonnageenheder. For et skib med større tonnage forhøjes dette beløb med 1.725 SDR for hver tonnageenhed fra 2.001 til 50.000 tonnageenheder og med yderligere 414 SDR for hver tonnageenhed over 50.000 tonnageenheder. Det samlede erstatningsbeløb kan i intet tilfælde overstige 115 mio. SDR, jf. dog stk. 4. For renter og sagsomkostninger hæfter ejeren uden begrænsning.

Stk. 3. Den nævnte ansvarsgrænse gælder for alt ansvar, som er opstået ved en og samme hændelse eller ved en række hændelser, der har samme oprindelse.

Stk. 4. Ansvaret kan ikke begrænses, hvis ejeren selv har forvoldt HNS-skaden forsætligt eller groft uagtsomt og med forståelse af, at sådan skade sandsynligvis ville blive forårsaget.

Stk. 5. Erhvervsministeren kan ændre ansvarsgrænserne i stk. 1 og 2 i overensstemmelse med vedtagelser truffet i henhold til artikel 47 i HNS-konventionen.

§ 216. Er HNS-skade opstået ved en hændelse, som involverer to eller flere skibe, som hver især transporterer HNS-stof, er hver ejer ansvarlig efter reglerne i §§ 211-213. Ejerne hæfter solidarisk for skade, som ikke på rimelig måde kan henføres til et af skibene.

Stk. 2. Hver ejer har ret til ansvarsbegrænsning i medfør af § 215.

Stk. 3. Om regres mellem ejerne gælder i øvrigt almindelige retsregler.

§ 217. Såfremt ejeren ønsker at begrænse sit ansvar i overensstemmelse med § 215, må denne oprette en begrænsningsfond ved en domstol eller anden kompetent myndighed, hvor sag om erstatning efter § 211 er anlagt eller kan anlægges. I Danmark skal dette ske ved Sø- og Handelsretten i København.

Stk. 2. Fonden fordeles forholdsmæssigt mellem alle fordringer opstået ved en og samme begivenhed eller række af begivenheder, der har samme oprindelse. Ved fordelingen af fonden har krav i anledning af tab af menneskeliv og skade på person fortrinsret. Fortrinsretten gælder ikke den del af summen af sådanne krav, som overstiger to tredjedele af det samlede erstatningsbeløb, jf. § 215. § 176, stk. 3 og 4, gælder tilsvarende.

Stk. 3. Krav, som vedrører rimelige udgifter til forholdsregler eller opofrelser, som ejeren frivilligt har taget med henblik på at afværge eller begrænse HNS-skade, er ligestillet med andre krav ved fordelingen af fonden.

Stk. 4. De nærmere regler om fondens oprettelse og fordeling m.v. følger af kapitel 12.

Stk. 5. Har ejeren i overensstemmelse med HNS-konventionen oprettet begrænsningsfond i en fremmed konventi-

onsstat, har det samme virkning for dennes ret til ansvarsbegrænsning som oprettelse af en fond ved Sø- og Handelsretten i København.

§ 218. Har ejeren ret til at begrænse sit ansvar efter § 215, og har denne oprettet en fond i overensstemmelse med § 217, stk. 1, kan der ikke gøres arrest eller udlæg i eller udøves andre rettigheder over skib eller anden ejendom, som tilhører ejeren, for krav, som kan gøres gældende mod fonden. Er der foretaget arrest for sådanne krav i skib eller anden ejendom, som tilhører ejeren, eller har ejeren stillet sikkerhed for at undgå arrest, skal arresten ophæves eller sikkerheden frigives.

Stk. 2. Bestemmelsen i stk. 1 finder tilsvarende anvendelse, når ejeren i overensstemmelse med HNS-konventionen har oprettet en begrænsningsfond i en fremmed konventionsstat, forudsat at fordringshaveren har adgang til den domstol eller anden myndighed, der administrerer fonden, og denne faktisk er tilgængelig for fordringshaveren.

§ 219. Ejeren af et dansk skib, som medfører HNS-stof som last, skal have en godkendt forsikring eller anden garanti til dækning af ansvar som nævnt i § 211 og inden for den ansvarsgrænse, der er anført i § 215. Der skal udstedes certifikat, som bekræfter, at der foreligger en sådan forsikring eller garanti. Uden gyldigt certifikat må skibet ikke benyttes.

Stk. 2. Bestemmelsen i stk. 1 finder tilsvarende anvendelse på skibe, der ikke er hjemmehørende her i riget, og som anløber eller forlader dansk havn eller andet laste- eller lossested i Danmark eller på den danske kontinentalsoinkel, såfremt sådanne skibe medfører HNS-stoffer. Skibe, der er registreret i en konventionsstat, skal have det i konventionen fastsatte certifikat, som viser, at der foreligger forsikring eller anden garanti.

Stk. 3. Med de undtagelser, der følger af § 228, finder bestemmelserne i stk. 1 og 2 også anvendelse på skibe, som ejes af den danske stat eller af en anden stat, idet disse skibe i stedet for at være udstyret med den ovennævnte forsikring eller garanti kan være udstyret med et certifikat udstedt af vedkommende myndighed, som bekræfter, at skibet er stats-ejet, og at dets ansvar er dækket inden for de i § 215 anførte begrænsningsbeløb.

Stk. 4. Erhvervsministeren fastsætter i overensstemmelse med HNS-konventionen de nærmere regler om forsikring og garanti, herunder om, hvilke krav forsikringen eller garantien skal opfylde, for at den kan godkendes, og om certifikatet, og dets form, indhold, udstedelse og gyldighed. Erhvervsministeren kan overlade udstedelsen af certifikater til andre, herunder private.

Stk. 5. Erhvervsministeren kan udstede certifikat til et skib, som er ejerregistreret i Danmark, men som er bareboatregistreret i et fremmed lands register.

Stk. 6. Erhvervsministeren kan fastsætte nærmere regler om brug af elektroniske registre i forbindelse med de i denne bestemmelse omhandlede certifikater.

Stk. 7. Erhvervsministeren kan fastsætte nærmere regler om gebyr for udstedelse af certifikat.

§ 220. Såfremt et skib ikke har den i § 219 påbudte forsikring eller garanti eller det påbudte certifikat, kan Søfartsstyrelsen eller andre myndigheder, som af erhvervsministeren er bemyndiget hertil, nægte skibet adgang til eller forbyde det at forlade dansk havn eller andet laste- og lossested i Danmark eller på den danske kontinentalsokkel eller påbyde, at det bliver losset eller forhalet.

§ 221. Krav om erstatning for HNS-skade kan rettes direkte mod forsikringsgiveren, herunder mod den, som har stillet garanti for ejerens erstatningsansvar. Forsikringsgiveren kan påberåbe sig bestemmelserne om ansvarsbegrænsning efter § 215, selv om ejeren ikke har ret til ansvarsbegrænsning. Forsikringsgiveren kan endvidere påberåbe sig de bestemmelser om ansvarsfritagelse, som ejeren selv kunne have gjort gældende. Derimod kan forsikringsgiveren ikke over for fordringshaver påberåbe sig indsigelser, som denne ville kunne påberåbe sig over for ejeren, med undtagelse af indsigelsen om, at skaden er forårsaget forsætligt af ejeren selv.

Stk. 2. Forsikringsgiveren kan oprette en begrænsningsfond i medfør af § 217 med samme virkning, som hvis den var oprettet af ejeren selv. En sådan fond kan oprettes, uanset at ejeren ikke har ret til ansvarsbegrænsning, men oprettelsen begrænser i sådanne tilfælde ikke fordringshaverens rettigheder mod ejeren.

§ 222. Hvor skadelidte ikke har fået fuld erstatning efter §§ 211-217 og 221, har denne ret til erstatning efter reglerne om erstatning fra HNS-fonden i HNS-konventionen. Reglerne om HNS-fonden i HNS-konventionens kapitel III samt bilag II gælder her i riget.

Stk. 2. Bestemmelserne i § 214 om afskæring af adgangen til regres mod de dér nævnte personer finder tilsvarende anvendelse på HNS-fondens regreskrav.

Stk. 3. Såfremt det i HNS-konventionens artikel 14, stk. 5, nævnte samlede erstatningsbeløb forhøjes efter proceduren i konventionens artikel 47, kan erhvervsministeren fastsætte regler om de nye samlede erstatningsbeløb.

§ 223. Den, som modtager mere end 20.000 t HNS-stoffer transporteret i bulk i skib som last pr. år, skal betale bidrag til HNS-fonden efter reglerne i HNS-konventionens artikel 16-20. Dog skal bidrag for flydende naturgas af lette kulbrinter med metan som hovedbestanddel (LNG) betales af modtageren, medmindre det er aftalt og den relevante myndighed er orienteret om, at den, der umiddelbart inden løsningen havde adkomst til stoffet, er bidragspligtig uanset mængden af LNG. Hvis adkomsthaveren ikke betaler bidragene helt eller delvis, skal modtageren betale disse. Bidragspligten for den, som modtager tung olie omfattet af § 191, stk. 4, indtræder dog for disse stoffer, når denne har modtaget mere end 150.000 t pr. år.

Stk. 2. Som modtager anses den, som fysisk modtager bidragspligtigt gods i danske havne eller terminaler. Sker modtagelsen på vegne af en fuldmagtsgiver underlagt en kontraherende stats jurisdiktion, anses fuldmagtsgiveren for at være modtager i stedet, såfremt den fysiske modtager oplyser fuldmagtsgiverens identitet over for HNS-fonden.

Stk. 3. Gods i transit, som helt eller delvis er overført direkte eller i havn eller lossested fra et skib til et andet skib som led i søtransporten fra det oprindelige lastested til det endelige bestemmelsessted, anses ikke for bidragspligtigt gods. Sådant gods anses for modtaget på bestemmelsesstedet.

Stk. 4. Modtagere her i landet er pligtige at give oplysninger om det modtagne kvantum. Såfremt virksomheden drives i selskabsform, påhviler det medlemmerne af direktionen eller dem, der må sidestilles hermed, at påse, at oplysningspligten overholdes. Ved manglende rettidig opfyldelse af oplysningspligten kan erhvervs- og vækstministeren skønsmæssigt fastsætte og indberette de formodede importerede mængder.

Stk. 5. Erhvervsministeren udpeger den offentlige myndighed, der kan foretage den direkte kontrol med virksomhedernes oplysninger om HNS-import. Med henblik på eftersøgning og kontrol af HNS-stoffer har denne myndighed ret til uden retskendelse at foretage kontrol af indførsel af bidragspligtige HNS-stoffer, der modtages af danske virksomheder, herunder adgang til virksomheder, som importerer disse stoffer, og virksomhedernes regnskaber, optegnelser el.lign., der udgør dokumentation for import.

§ 224. Sag mod skibets ejer eller forsikringsgiveren om ansvar for HNS-skade kan anlægges ved dansk domstol, hvis

- 1) HNS-skade er opstået på dansk territorium, herunder søterritoriet, eller hvis skade på grund af forurening af miljøet, jf. § 211, stk. 2, nr. 3, er opstået i den danske eksklusive økonomiske zone, eller hvis skade skyldes forholdsregler for at afværge eller begrænse sådanne skader, uanset hvor disse er truffet,
- 2) der er indtruffet en hændelse, som udelukkende har medført HNS-skade uden for en hvilken som helst stats territorium, herunder søterritorium, og denne skade hverken er en forureningsskade af en art som omtalt i § 211, stk. 2, nr. 3, eller skyldes forholdsregler for at afværge eller begrænse sådan forureningsskade, idet sag i dette tilfælde kun kan anlægges ved dansk domstol, hvis
 - a) skibet er registreret i Danmark eller, hvis det ikke er registreret, må sejle under dansk flag,
 - b) ejeren har sin sædvanlige bopæl eller sit hovedforretningssted i Danmark eller
 - c) begrænsningsfond i henhold til § 217 er oprettet i Danmark.

Stk. 2. Når dansk domstol er kompetent efter stk. 1, nr. 1, kan den pådømme alle krav om ansvar for HNS-skade som følge af samme hændelse eller serie af hændelser, uanset hvor skaden er opstået.

Stk. 3. I øvrigt kan sag om HNS-skade efter reglerne i dette kapitel ikke anlægges her i landet.

Stk. 4. Krav om fordeling af og udbetaling af en begrænsningsfond som nævnt i § 217 kan ikke rejses ved danske domstole, når fonden er oprettet i en anden konventionsstat.

Stk. 5. Når dansk domstol er kompetent efter stk. 1, skal sagen anlægges ved Sø- og Handelsretten i København.

§ 225. Sag om erstatning mod HNS-fonden kan anlægges ved dansk domstol i de i § 224, stk. 1, nævnte tilfælde, dersom sag i anledning af samme HNS-skade mod skibets ejer eller forsikringsgiveren ikke allerede er rejst i en anden konventionsstat.

Stk. 2. Uanset bestemmelsen i stk. 1 kan sag mod HNS-fonden anlægges ved dansk domstol i de i § 224, stk. 1, nr. 1, nævnte tilfælde, såfremt det skib, der transportererede de HNS-stoffer, der forårsagede skaden, ikke er identificeret, og sag i anledning af samme HNS-skade mod HNS-fonden ikke allerede er rejst i en anden konventionsstat.

Stk. 3. I øvrigt kan sag mod HNS-fonden ikke anlægges her i landet.

Stk. 4. Sag mod HNS-fonden skal her i landet anlægges ved Sø- og Handelsretten i København.

Stk. 5. HNS-fonden kan indtræde eller inddrages som part i enhver sag mod skibets ejer eller dennes forsikringsgiver om erstatning efter dette kapitel.

Stk. 6. Når sag er rejst mod skibets ejer eller dennes forsikringsgiver, kan hver af parterne underrette HNS-fonden om sagen. Dommen får da bindende virkning for fonden, således at fonden ikke kan bestride sagens afgørelse i realiteten, når dommen er retskraftig og eksigibel, hvis underretningen har fundet sted i så god tid, at fonden effektivt har kunnet varetage sine interesser.

§ 226. Retskraftig og eksigibel dom over skibets ejer eller dennes forsikringsgiver, som er afsagt i en konventionsstat, har bindende virkning og kan fuldbyrdes her i riget, når dommen er afsagt af en domstol, der er kompetent i henhold til HNS-konventionens artikel 38.

Stk. 2. Tilsvarende gælder for domme afsagt mod HNS-fonden i en konventionsstat af en domstol, der er kompetent i henhold til HNS-konventionens artikel 39, nr. 1, 2 og 4.

§ 227. Bestemmelserne i dette kapitel finder anvendelse på

- 1) HNS-skade, som er opstået her i riget, herunder søterritoriet, eller i en anden konventionsstat,
- 2) skade på grund af forurening af miljøet, jf. § 211, stk. 2, nr. 3, i den danske eksklusive økonomiske zone eller i den eksklusive økonomiske zone eller andet område fastlagt i overensstemmelse med folkeretten i en anden konventionsstat,
- 3) anden HNS-skade end skade på grund af forurening af miljøet, jf. § 211, stk. 2, nr. 3, der er opstået uden for en stats territorium, herunder søterritoriet, hvis denne skade er forvoldt af gods transporteret som last i et skib registreret her i riget eller i en anden konventionsstat eller, hvis der er tale om et uregistreret skib, et skib, der er berettiget til at føre en kontraherende stats flag, og
- 4) forholdsregler, der tages med henblik på at afværge eller begrænse HNS-skade som nævnt i nr. 1-3, uden hensyn til, hvor de nævnte forholdsregler er truffet.

§ 228. For krigsskibe eller andre skibe, som ejes eller benyttes af en stat, og som på det tidspunkt, da HNS-skade indtræffer, udelukkende anvendes i statsligt, ikkekommercielt øjemed, finder dette kapitel ikke anvendelse. Dog finder

§§ 211-215 anvendelse i tilfælde, hvor der her i riget eller i den danske eksklusive økonomiske zone er opstået HNS-skade forårsaget af HNS-stoffer som nævnt i § 212, stk. 1, eller hvor der er truffet forholdsregler med henblik på at afværge eller begrænse sådan skade, uden hensyn til, hvor de nævnte forholdsregler er truffet.

Stk. 2. Endvidere finder de i stk. 1 nævnte bestemmelser anvendelse på danske statsskibe, hvis anden HNS-skade end skade på grund af forurening af miljøet, jf. § 211, stk. 2, nr. 3, alene er opstået uden for en stats territorium, herunder søterritoriet, eller forholdsregler er truffet med henblik på at afværge eller begrænse HNS-skade på sådant område, uden hensyn til, hvor de nævnte forholdsregler er truffet.

§ 229. Bestemmelserne i dette kapitel finder ikke anvendelse, såfremt dette ville stride mod Danmarks konventionsmæssige forpligtelser over for stater, som ikke har tilsluttet sig HNS-konventionen.«

23. § 341, stk. 3, § 462, stk. 2, § 464 og § 466, stk. 3, ophæves.

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

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

26. 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 (Athenforordningen) 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 passagerskader omfattet af kravene om erstatning for handicaphjælpe midler, 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. Athenforordningen 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. Athenforordningen 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 som udfører opgaver på dansk søterritorium, og hvor skaden, som er omfattet af Athenkonventionen af 1974 angående transport af passagerer og deres bagage til søs som ændret ved protokollen af 2002 (2002-Athenkonventionen), 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. og 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 og om gebyr for udstedelse af certifikatet. Certifikatet skal opbevares om bord og på forlangende forevises myndighederne.«

27. I § 417, stk. 1, 2. pkt., ændres »§ 341, stk. 2 og 3« til: »§ 341, stk. 2«.

28. § 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.«

29. § 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.«

30. § 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.«

31. § 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.«

32. § 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.«

33. § 423 affattes således:

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

34. § 428, stk. 2, ophæves.

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

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

37. § 431, stk. 3, ophæves.

Stk. 4 bliver herefter stk. 3.

38. § 472 affattes således:

»**§ 472.** Formålet med søforklaring er snarest muligt at tilvejebringe oplysninger om de faktiske omstændigheder ved ulykke, dødsfald eller personskade, herunder oplysninger om forhold, som er af betydning for bedømmelsen af offentlige forhold eller civile ansvarsforhold, af skibets sødygtighed eller for sikkerheden til søs.«

39. Efter kapitel 18 indsættes i afsnit VI:

»Kapitel 18 a

Sikkerhed ved anlægsprojekter

§ 486. Erhvervs- og vækstministeren kan fastsætte regler om, at bygherrer for anlægsprojekter, der foregår helt eller delvis til søs, skal påse, at der for skibe, der medvirker i projektet, er tegnet forsikring eller stillet sikkerhed i overensstemmelse med §§ 153, 168, 186, 197, 198 og 403 a-403 c.«

40. § 501, stk. 1, nr. 3, ophæves.

»Nr. 4-10 bliver herefter nr. 3-9.«

41. § 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,«

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

43. § 501, stk. 1, nr. 7, affattes således:

»7) for fordring på bidrag til almindeligt havari eller til omkostninger, som fordeles efter §§ 360 eller 466, 1 år efter at der er indgået aftale om fordelingen mellem parterne, eller efter at en domstol eller voldgiftsret har truffet afgørelse herom.«

44. I § 501, stk. 2, 1. pkt., ændres »stk. 1, nr. 2, 6 og 7« til: »stk. 1, nr. 2, 5 og 6«.

45. § 501, stk. 3, affattes således:

»*Stk. 3.* Forældelsesfristen afbrydes ved foretagelse af retsskridt inden fristens udløb eller ved parternes aftale om at bruge en opmand til at træffe en for parterne bindende afgørelse om fordringen.«

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

47. Før § 505 a indsættes i kapitel 19:

»**§ 505.** Forældelsesfristen for den registrerede ejers ansvar i medfør af § 165 er 3 år, efter at den berørte stat har bestemt, at vraget udgør en fare.

Stk. 2. Uanset hvornår den berørte stat bestemmer, at vraget udgør en fare, indtræder forældelsen senest 6 år efter den søulykke, der medførte vraget.

Stk. 3. Anlæggelse af sag om betaling for domstolene suspenderer forældelsesfristen.

Stk. 4. Består søulykken af flere hændelser, regnes fristen fra den første hændelse.«

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

49. I § 514, stk. 1, 1. pkt., indsættes efter »§ 153, stk. 1, 3 eller 4,«: »§ 168, stk. 1 og 2,«.

50. I § 514, stk. 1, indsættes efter »§ 153, stk. 1, 3 eller 4,«: »§ 154 a, stk. 1 eller 3,«.

51. I § 514, stk. 1, 1. pkt., ændres »§ 168, stk. 1 og 2,« til: »§ 168, stk. 1, § 170 a, stk. 2 og 3,«.

52. 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.«

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

54. I § 515 b ændres »§§ 153,« til: »§§ 153 og 168, § 169, stk. 4, og §§«.

55. I § 515 b ændres »§§ 153, 186, 197, 198, 403 a, 403 b og 403 c« til: »§ 153, § 170 a, stk. 2 og 3, og §§ 186, 197, 198, 403 a-403 c, og 486«.

56. § 515 b affattes således:

»§ 515 b. Søfartsstyrelsen fører tilsyn med overholdelsen af §§ 153, 154 a og 168, § 169, stk. 4, § 170, § 170 a, stk. 2 og 3, og §§ 186, 197, 198, 403 a-403 c, og 486 i denne lov og regler, der udstedes i medfør heraf.«

§ 2

Stk. 1. Anordningen træder i kraft den 29. juli 2025, jf. dog stk. 2 og 3.

Stk. 2. § 1, nr. 2, 3, 6, 7 og 56, træder i kraft den 1. januar 2026.

Stk. 3. Tidspunktet for ikrafttræden af § 211, §§ 213-222 og §§ 224-229, som affattet ved denne lovs § 1, nr. 22, fastsættes ved kongelig anordning. Bestemmelserne kan træde i kraft på forskellige tidspunkter.

Stk. 4. Regler, der er fastsat i henhold til sølovens § 175, stk. 6, forbliver i kraft, indtil de ophæves eller afløses af nye regler.

Givet på Christiansborg Slot, den 30. juni 2025

Under Vor Kongelige Hånd og Segl

FREDERIK R.

/ Morten Bødskov

-
- 2) Bestemmelsen har følgende ordlyd: »Tidspunktet for lovens eller dele af lovens ikrafttræden fastsættes af erhvervsministeren.«
- 3) Bestemmelsen har følgende ordlyd: »Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland, men kan ved kongelig anordning sættes i kraft for disse landsdele med de afvigelser, som de særlige færøske eller grønlandske forhold tilsiger.«
- 4) Bestemmelsen har følgende ordlyd: »Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland, men kan ved kongelig anordning sættes i kraft for disse landsdele med de afvigelser, som de særlige færøske og grønlandske forhold tilsiger.«
- 5) Bestemmelsen har følgende ordlyd: »§ 1, nr. 5-29, kan ved kongelig anordning helt eller delvis sættes i kraft for Færøerne med de ændringer, som de færøske forhold tilsiger.«
- 6) Bestemmelsen har følgende ordlyd: »Lovens § 1, nr. 3-8, kan ved kongelig anordning helt eller delvis sættes i kraft for Færøerne med de ændringer, som de færøske forhold tilsiger.«
- 7) Bestemmelsen har følgende ordlyd: »§ 1, nr. 6-34, kan ved kongelig anordning helt eller delvis sættes i kraft for Færøerne med de ændringer, som de færøske forhold tilsiger.«
- 8) Bestemmelsen har følgende ordlyd: »Lovens § 3 kan ved kongelig anordning helt eller delvis sættes i kraft for Færøerne med de ændringer, som de færøske forhold tilsiger.«
- 9) Bestemmelsen har følgende ordlyd: »§ 3 kan helt eller delvis sættes i kraft for Færøerne med de ændringer, som de færøske forhold tilsiger.«
- 10) Bestemmelsen har følgende ordlyd: »§ 1, nr. 7-12, kan ved kongelig anordning helt eller delvis sættes i kraft for Færøerne med de ændringer, som de færøske forhold tilsiger.«
- 11) Bestemmelsen har følgende ordlyd: »§ 2 kan ved kongelig anordning helt eller delvis sættes i kraft for Færøerne med de ændringer, som de færøske forhold tilsiger.«

Bilag 1**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)**

(EUT L 131 af 28.5.2009, s. 24)

Ændret ved:

Tidende

nr. side dato

► M1 Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/1243 L 198 241 25.7.2019
af 20. juni 2019

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)**

*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 21 000 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 (1) 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

Ændring af bilagene

1. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 9a vedrørende ændring af bilag I til denne forordning for at indarbejde 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 nævnte konvention.

Kommissionen tillægges beføjelser til på grundlag af en passende konsekvensanalyse senest den 31. december 2016 at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 9a vedrørende ændring af de (1) EFT L 158 af 23.6.1990, s. 59. grænser, der er fastsat i bilag I til denne forordning for skibe i klasse B, jf. artikel 4 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/45/EF (1), idet der tages hensyn til følgerne for priserne og mulighederne på markedet for forsikringsdækning til rimelige priser på det påkrævede niveau set på baggrund af det politiske ønske om at forbedre passagerernes rettigheder samt visse søtransporttjenesters sæsonprægede karakter.

2. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 9a vedrørende ændring af bilag II for at indarbejde ændringer af bestemmelserne i IMO-retningslinjerne.

Artikel 9a

Udøvelse af de delegerede beføjelser

1. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter tillægges Kommissionen på de i denne artikel fastlagte betingelser.

2. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter, jf. artikel 9, stk. 1 og 2, tillægges Kommissionen for en periode på fem år fra den 26. juli 2019. Kommissionen udarbejder en rapport vedrørende delegationen af beføjelser senest ni måneder inden udløbet af femårsperioden. Delegationen af beføjelser forlænges stiltiende for perioder af samme varighed, medmindre Europa-Parlamentet eller Rådet modsætter sig en sådan forlængelse senest tre måneder inden udløbet af hver periode.

3. Den i artikel 9, stk. 1 og 2, omhandlede delegation af beføjelser kan til enhver tid tilbagekaldes af Europa-Parlamentet eller Rådet. En afgørelse om tilbagekaldelse bringer delegationen af de beføjelser, der er angivet i den pågældende afgørelse, til ophør. Den får virkning dagen efter offentliggørelsen af

afgørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende* eller på et senere tidspunkt, der angives i afgørelsen. Den berører ikke gyldigheden af delegerede retsakter, der allerede er i kraft.

4. Inden vedtagelsen af en delegeret retsakt hører Kommissionen eksperter, som er udpeget af hver enkelt medlemsstat, i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale af 13. april 2016 om bedre lovgivning (2).

5. Så snart Kommissionen vedtager en delegeret retsakt, giver den samtidigt Europa-Parlamentet og Rådet meddelelse herom.

6. En delegeret retsakt vedtaget i henhold til artikel 9, stk. 1 og 2, træder kun i kraft, hvis hverken Europa-Parlamentet eller Rådet har gjort indsigelse inden for en frist på to måneder fra meddelelsen af den pågældende retsakt til Europa-Parlamentet og Rådet, eller hvis Europa-Parlamentet og Rådet inden udløbet af denne frist begge har underrettet Kommissionen om, at de ikke agter at gøre indsigelse. Fristen forlænges med to måneder på Europa-Parlamentets eller Rådets initiativ.

▼M1 (1) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/45/EF af 6. maj 2009 om sikkerhedsregler og -standarder for passagerskibe (EUT L 163 af 25.6.2009, s. 1). (2) EUT L 123 af 12.5.2016, s. 1.

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.

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 godstransportkontrakt, 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 250 000 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 (*) Ikke gengivet.

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. ▼B

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 omfattet 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 250 000 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 forviset 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) forsikringsselskabets 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. ▼ **B**

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. ▼ B

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, sølvtøj, 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. ▼B

Artikel 7

Erstatningsgrænse ved død eller tilskadekomst

1. Transportørens erstatningspligt ved en passagers død eller tilskadekomst, jf. artikel 3, kan under ingen omstændigheder overstige 400 000 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 2 250 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 12 700 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 3 375 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. ▼B
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 undladelse fra dennes side eller ved skødesløshed, vel vidende, at skaden kunne forventes at opstå. ▼B
2. Transportørens eller undertransportørens ansatte eller agenter har ikke ret til erstatningsgrænserne, hvis det bevises, at skaden er forvoldt ved en forsætlig handling eller undladelse 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 (*) Ikke gengivet.

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 komités 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 (*) Ikke gengivet.

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 forsikringsselskabet (-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
tjenestemands 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 forsikringsselskabet (-selskaberne) og/eller sikkerhedsstilleren (-stillerne) angives forsikringsselskabets (-selskabernes) og/eller sikkerhedsstillerens (-stillernes) hjemstedsadresse. Hvis det er relevant, angives adressen på det sted, hvor forsikringen er tegnet eller sikkerheden stillet.

BILAG II

Uddrag af IMO's forbehold og retningslinjer for gennemførelse af Athenkonventionen, som fastlagt af DEN INTERNATIONALE SØFARTSORGANISATIONES 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 ... regerings 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:

— 250 000 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:

— 250 000 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): ▼B

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 250 000 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 anmeldelsesklausul i tilfælde, der ikke er omfattet af 2.2.1. ▼B

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. ▼ **B**

TILLÆG A

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

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

Denne klausul 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 underklausul 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-undtagelsesklausul for skader som følge af cyber-angreb (klausul 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 klausul 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 undtagelsesklausul 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 ▼ **B**

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 krigsforsikringsselskab

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

Forsikringsselskabet kan dog annullere dette certifikat ved med 30 dages 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 *War Risks, Inc.*

[Adresse]

..... Udelukkende som agent for *War Risks, Inc.*

Forsikringsgivers underskrift

Blue Card udstedt af ikke-krigsforsikringsselskab

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]

▼B

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 ER- STATNINGSANSVAR 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-iden- tifikationsnummer	Registrer- ings-havn	Navn og fuldstændig adresse på hjemsted for den transpor- tør, der faktisk udfører trans- porten

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 påtegnende 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 sikkerhedsstillernes (-stillernes) hjemstedsadresse. Hvis det er relevant, angives adressen på det sted, hvor forsikringen er tegnet eller sikkerheden stillet.