

Lovforslag nr. L 165. Fremsat den 21. januar 1999 af erhvervsministeren (Pia Gjellerup)

Forslag

til

Lov om ændring af søloven

(Gennemførelse af 1996-protokollen til Globalbegrænsningskonventionen af 1976, m.v.)

§ 1

I søloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 39 af 20. januar 1998, foretages følgende ændringer:

1. § 111, stk. 1, 3. pkt., affattes således:
»Renten svarer til den procesrente, der følger af renteloven.«.

2. Efter § 169 indsættes som kapitel 8 a:

»Kapitel 8 a

Om ansvarsbegrænsning

§ 170. Reglerne i kapitel 9 finder anvendelse i alle tilfælde, hvor begrænsning af ansvaret påberåbes ved dansk domstol.

Stk. 2. Dog finder reglerne i kapitel 9 a anvendelse, hvis den, der begrænser sit ansvar, begærer det og på tidspunktet for begæringens fremsættelse havde sin bopæl eller sit hovedforretningssted i en stat, som er bundet af Londonkonventionen af 1976 om begrænsning af ansvaret for søretlige krav (1976-konventionen), men ikke af 1996-protokollen hertil.«.

3. Overskriften til *kapitel 9* affattes således:

»Kapitel 9

Om ansvarsbegrænsning efter reglerne i Londonkonventionen af 1976, som ændret ved 1996-protokollen hertil (1996-protokollen)«

4. § 173, nr. 1, affattes således:

»1) krav på bjærgeløn, herunder krav på særligt vederlag efter § 449, vederlag i henhold til

kontrakt for forholdsregler som nævnt i § 172, stk. 1, nr. 4, 5 eller 6, eller groshavaribidrag.«.

5. § 175, stk. 1-3, affattes således:

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

Stk. 2. For andre krav i anledning af dødsfald eller personskaade er ansvarsgrænsen 2 mio. SDR for skibe med en tonnage på 2.000 tons og derunder. For et skib med en større tonnage forhøjes ansvarsgrænsen således:

- 1) for hvert ton fra 2.001 til 30.000 tons med 800 SDR,
- 2) for hvert ton fra 30.001 til 70.000 tons med 600 SDR og
- 3) for hvert ton over 70.000 tons med 400 SDR.

Stk. 3. Ansvarsgrænsen for alle andre krav, samt en eventuel udækket del af krav, som nævnt i stk. 2, er 1 mio. SDR for skibe med en tonnage på 2.000 tons og derunder. For et skib med en større tonnage forhøjes ansvarsgrænsen således:

- 1) for hvert ton fra 2.001 til 30.000 tons med 400 SDR,
- 2) for hvert ton fra 30.001 til 70.000 tons med 300 SDR og
- 3) for hvert ton over 70.000 tons med 200 SDR.«.

6. I § 175, stk. 5, ændres »1.500 tons« til: »2.000 tons«.

7. I § 175 indsættes som stk. 7:

»Stk. 7. Erhvervsministeren kan ændre ansvarsgrænserne i stk. 1-3 i overensstemmelse med vedtagelser truffet i henhold til artikel 8 i 1996-protokollen. Erhvervsministeren kan endvidere fastsætte særlige ansvarsgrænser for skibe under 300 tons.«.

8. I § 177, stk. 2, 1. pkt., ændres »samme ansvarsgrænse« til: »ansvarsbegrænsning« og »ansvarsgrænsen« til: »ansvarsbegrænsningen«.

9. § 178, stk. 4, affattes således:

»Stk. 4. Reglerne i stk. 1-3 gælder tilsvarende, hvis en begrænsningsfond er oprettet i Danmark i henhold til kapitel 9 a eller i en anden stat, der er bundet af 1976-konventionen. Reglerne i stk. 1 og 3 kan anvendes tilsvarende, såfremt det godtgøres, at en begrænsningsfond, som er oprettet i en stat, som ikke er konventionsstat, kan sidestilles med en begrænsningsfond som nævnt i § 177.«.

10. § 178, stk. 6, affattes således:

»Stk. 6. Ved 1996-protokollen forstås i dette kapitel 1996-protokollen til Londonkonventionen af 1976 om begrænsning af ansvaret for søretlige krav. Ved en konventionsstat forstås i dette kapitel en stat, som er bundet af 1996-protokollen.«.

11. I § 180, stk. 1, ændres »samme ansvarsgrænse« til: »ansvarsbegrænsning«.

12. § 182, stk. 1, 1. pkt., affattes således:

»§§ 171-181 finder anvendelse i alle tilfælde, hvor begrænsning af ansvaret påberåbes ved dansk domstol, jf. § 170, stk. 1.«.

13. Efter § 182 indsættes som kapitel 9 a:

»Kapitel 9 a

Om ansvarsbegrænsning efter reglerne i Londonkonventionen af 1976 om begrænsning af ansvaret for søretlige krav (1976-konventionen)

§ 183. For skader, der er omfattet af ansvarsbegrænsningerne i dette kapitel, jf. § 170, stk. 2, finder §§ 171-174, 175, stk. 4-6, og § 177 tilsvarende anvendelse, dog beregnes den i § 175,

stk. 5 anførte ansvarsgrænse på grundlag af en tonnage på 1.500 tons.

§ 184. For krav som følge af, at skibets egne passagerer dør eller kommer til skade, er ansvarsgrænsen 46.666 SDR multipliceret med det antal passagerer, som skibet ifølge dets certifikat har tilladelse til at medføre, dog højst 25 mio. SDR.

Stk. 2. For andre krav i anledning af dødsfald eller personskade er ansvarsgrænsen 333.000 SDR. For skibe med en tonnage på mere end 500 tons forhøjes ansvarsgrænsen således:

- 1) for hvert ton fra 501 til 3.000 tons med 500 SDR,
- 2) for hvert ton fra 3.001 til 30.000 tons med 333 SDR,
- 3) for hvert ton fra 30.001 til 70.000 tons med 250 SDR og
- 4) for hvert ton over 70.000 tons med 167 SDR.

Stk. 3. Ansvarsgrænsen for alle andre krav, samt en eventuel udækket del af krav, som nævnt i stk. 2, er 167.000 SDR. For skibe med en tonnage på mere end 500 tons forhøjes ansvarsgrænsen således:

- 1) for hvert ton fra 501 til 30.000 tons med 167 SDR,
- 2) for hvert ton fra 30.001 til 70.000 tons med 125 SDR og
- 3) for hvert ton over 70.000 tons med 83 SDR.

§ 185. § 176, stk. 1, 3 og 4 finder tilsvarende anvendelse ved fordeling af begrænsningsbeløb efter § 184.

Stk. 2. Såfremt beløbet i medfør af § 184, stk. 2, ikke er tilstrækkeligt til at dække de dér nævnte fordringer, dækkes den udækkede del i lige forhold med andre krav af det i § 184, stk. 3, nævnte begrænsningsbeløb.

§ 186. § 178, stk. 1-3, stk. 4, 2. pkt., og stk. 5, om virkningen af oprettelsen af en begrænsningsfond finder tilsvarende anvendelse.

Stk. 2. Ved en konventionsstat forstås i dette kapitel en stat, som er bundet af 1976-konventionen.

§ 187. Bestemmelserne i kapitel 9 a finder anvendelse i alle tilfælde, hvor begrænsning af ansvaret påberåbes ved dansk domstol, og betingelserne i § 170, stk. 2, er opfyldt. For så vidt angår krav, som nævnt i § 173, nr. 5, skal spørgsmålet, om hvorvidt ansvaret er begrænset og i

bekræftende fald til hvilket beløb, afgøres efter lovgivningen i det land, hvis lovgivning finder anvendelse på tjenesteaftalen, såfremt det pågældende land er en konventionsstat, jf. § 186.

Stk. 2. Bestemmelserne i dette kapitel er ikke til hinder for anvendelsen af ellers gældende regler om adgang til at lempe en skadevolders ansvar over for en skadelidt.«.

14. I § 194 indsættes som stk. 5:

»*Stk. 5.* Erhvervsministeren kan ændre ansvarsgrænsen i stk. 1 i overensstemmelse med vedtagelser truffet i henhold til artikel 15 i 1992-ansvarskonventionen, jf. kapitel 10.«.

15. § 231, stk. 1, affattes således:

»Reglerne i dette kapitel gælder begrænsningsfonde oprettet efter §§ 177, 183 og 195.«.

16. § 232, stk. 1, affattes således:

»En begrænsningsfond efter § 177 eller § 183 skal svare til det fulde begrænsningsbeløb efter henholdsvis § 175 og § 184 for de krav, med hensyn til hvilke ansvarsbegrænsningen gøres gældende, og som er opstået ved samme hændelse. Fonden skal tillige omfatte renter af begrænsningsbeløbet fra den ansvarspådragende hændelse og indtil oprettelsen af fonden med et beløb, der svarer til den procesrente, der følger af renteloven.«.

17. § 232, stk. 2, affattes således:

»*Stk. 2.* En begrænsningsfond efter § 195 skal svare til begrænsningsbeløbet efter § 194.«.

18. I § 234, stk. 2, indsættes efter »§ 177«: »eller § 183«.

19. I § 235, stk. 1, indsættes efter »§§ 177, stk. 3,«: »183,«.

20. § 244, stk. 1, affattes således:

»Når samtlige tvister er afgjort, skal retten ved dom fordele fonden efter §§ 176, 183 eller 195.«.

§ 2

Stk. 1. Erhvervsministeren sætter loven eller dele heraf i kraft i det omfang, det ikke strider mod internationale forpligtelser.

Stk. 2. Erhvervsministeren kan ved nærmere bekendtgørelse herom ophæve kapitel 8 a, § 178, stk. 4, 1. pkt., og kapitel 9 a i søloven, som affattet ved denne lovs § 1, nr. 2, 9 og 13.

§ 3

Loven gælder ikke for Grønland og Færøerne, men kan ved kongelig anordning sættes i kraft for disse landsdele med de afvigelser, som de særlige grønlandske og færøske forhold tilsiger.

Bemærkninger til lovforslaget

1. Almindelige bemærkninger

Danmark ratificerede den 30. maj 1984 London-konventionen om Begrænsning af Ansvar for Søretlige Krav af 1976 (Globalbegrænsningskonventionen). Konventionen regulerer rederens maksimale erstatningsansvar for skader i forbindelse med en ulykke til søs. Både krav som følge af dødsfald, personskader, tingsskader og andre skader er omfattet. Ansvarsgrænsen reguleres efter skibets størrelse. Reglerne blev indarbejdet i sølovens kap. 9.

I FN's International Maritime Organisation (IMO) blev der i maj 1996 enighed om en justering af beløbsgrænserne i Globalbegrænsningskonventionen, idet beløbsgrænserne, der ikke var blevet ændret i 20 år, fandtes at være utilstrækkelige. Med de nye beløb forbedres skadelidtes muligheder for at få dækning, ikke mindst i situationer hvor der er mange skadelidte med tilsammen et stort erstatningskrav, eller store enkeltstående erstatningskrav, hvor muligheden for at få dækning kunne hindres af det hidtidige begrænsningsloft. Resultatet blev en protokol til Globalbegrænsningskonventionen (1996-protokollen), hvorved der sker følgende ændringer:

- 1) Rederens ansvarsbegrænsningsbeløb forhøjes med mellem det dobbelte og det seksdobbelte, afhængig af skibets størrelse. Den største forholdsmæssige stigning sker dog for de mindste skibe.
- 2) Den hidtidige maksimale samlede ansvarsgrænse på 25 mio. SDR (de af Den Internationale Valutafond anvendte særlige trækingsrettigheder, jf. sølovens § 505) for passagerskader afskaffes. Fremtidigt tager beregningen af ansvarsgrænsen for passagerskader eller dødsfald ved passagertransport udgangspunkt i et beløb på 175.000 SDR pr. person, svarende til ca. 1,5 mio. kr. pr. person, mod tidligere 46.666 SDR. Efter 1996-protokollen bliver ansvarsgrænsen for passagerskader herefter 175.000 SDR multipliceret med det antal passagerer, som skibet har tilladelse til at medføre ifølge dets certifikat. Med ændringen bliver der identitet med den i § 422 i søloven foreskrevne beløbsgrænse pr. passager på

175.000 SDR ved kontraktsansvar i forbindelse med passagertransport. Rederens ret til globalbegrænsning vil således ikke længere indebære en risiko for indsnævring af rederens maksimale kontraktsretlige ansvar.

- 3) Der indføres en forenklet procedure til at justere ansvarsbeløbsgrænserne, den såkaldte tacit amendment-procedure. En sådan justering forudsætter dog, at der er en bred opbakning blandt medlemslandene. Bestemmelsen findes i 1996-protokollens artikel 8. En lignende procedure findes i 1992-protokollen til Den Internationale Konventionen om det Privatretlige Ansvar for Skader ved Olieforurening af 1969 (1992-ansvarskonventionen), som Danmark har ratificeret.

1996-protokollen er endnu ikke trådt i kraft for de kontraherende lande, men træder i kraft, når 10 lande har ratificeret den. Med lovforslaget kan loven sættes i kraft ved bekendtgørelse i sin helhed eller successivt.

1976-konventionen er tiltrådt af 33 lande. Kun en begrænset del af disse lande forventes at ratificere 1996-protokollen inden for en overskuelig årrække. Endvidere skønnes det, at kun få af de lande, der tiltræder 1996-protokollen, opsiges 1976-konventionen samtidig hermed. Der vil derfor forekomme en periode, hvor begge regelsæt vil være gældende. Hertil kommer, at det må antages, at de nye regler først vil træde i kraft efter nogle år.

Dette medfører, at man fra Danmarks side ikke vil opsiges 1976-konventionen samtidig med, at man tiltræder 1996-protokollen. Gør man det, vil der opstå et konkurrencemæssigt misforhold for danske redere i forhold til udenlandske. Dette skyldes, at en række andre lande som nævnt vil vente med at gennemføre de nye højere ansvarsgrænser eller i en overgangsperiode vil være parter i begge regelsæt.

På nuværende tidspunkt har kun 9 lande underskrevet protokollen med ratifikationsforbehold og dermed tilkendegivet deres interesse for den. Er et land part i både 1996-protokollen og 1976-konventionen, vil dette lands redere som følge heraf stadig have en kon-

ventionsmæssig beskyttelse i henhold til 1976-konventionen og være sidestillet med redere fra et land, der kun er part i 1976-konventionen, hvis retssag anlægges i en 1976-stat (en stat, der er part i 76-konventionen). Dette ville ikke gælde for danske redere, hvis 1976-konventionen opsiges ved tiltrædelsen af 1996-protokollen. Danske redere ville i disse tilfælde kunne risikere ikke at blive ligestillet med det pågældende lands egne redere og i værste fald miste retten til ansvarsbegrænsning.

Det er derfor hensigten, at Danmark tiltræder og gennemfører 1996-protokollen, men venter med at opsiges 1976-konventionen, således at Danmark i en periode er part i både 1976-konventionen og 1996-protokollen hertil. Lovforslaget muliggør dette.

Fordelen ved denne løsning er, at det må forventes, at der efter 1996-protokollens ikrafttrædelse vil være en periode, hvor der ikke er tilstrækkelig tilslutning til 1996-protokollen til, at det vil være tilfredsstillende af hensyn til skibsfartens konkurrenceevne alene at være deltager i denne. Der vil kunne bevares en konventionsmæssig beskyttelse i forhold til de stater, der alene er parter i 1976-konventionen med den deraf følgende beskyttelse af dansk skibsfart i udlandet. Denne beskyttelse vil gælde i den overgangsperiode, hvor Danmark bevarer sin konventionsmæssige tilknytning til 1976-konventionen.

Hvis Danmark er part i begge regelsæt, medfører dette her i landet, at 1976-konventionen gælder i forhold til redere fra stater, der alene er part i 1976-konventionen, men ikke i 1996-protokollen. Danske redere vil endvidere ved retssager anlagt i disse stater have mulighed for fortsat at opnå beskyttelse efter 1976-konventionen og begrænse deres ansvar til 1976-konventionens beløbsgrænser.

En begrænsningsfond, der er oprettet af en reder for at undgå arrest i skibet, som er oprettet i en stat, der alene er bundet af 1976-konventionen, får virkning her i landet, således at man eksempelvis ikke kan kræve en separat fond oprettet i henhold til 1996-protokollen i Danmark i denne periode. En sådan fond kan derfor heller ikke gennemtvinges ved arrest i skibet her i landet.

Størrelsen af begrænsningsfonden skal svare til det fulde begrænsningsbeløb for de krav, med hensyn til hvilke, ansvarsbegrænsningen gøres gældende, og som er opstået ved samme hændelse. Fonden skal tilige omfatte renter af begrænsningsbeløbet, der er påløbet, fra hændelsen er indtruffet, til fonden oprettes. Oftest sker fondsoprettelse ved, at rederens forsikringsselskab stiller en garanti for beløbet. Beløbet kan også indbetales kontant til domstolene, - i Danmark

dog kun til Sø- og Handelsretten. Kravene fra de forskellige skadelidte anmeldes herefter til fonden. Sølovens almindelige bestemmelser, om begrænsningsfondes etablering m.v., jf. sølovens kapitel 12, finder anvendelse her.

Muligheden for, at et land kan være omfattet af både 1976-konventionen og 1996-protokollen, er forudsat i artikel 9, stk. 4, i 1996-protokollen.

Ulempen ved en overgangsperiode, hvor begge internationale regelsæt gælder i Danmark, er, at man i en periode skal operere med et dobbelt regelsæt. I overgangsperioden kan den maksimale ansvarsgrænse, der kan bringes i anvendelse, derfor variere. Det er dog muligt at begrænse denne ulempe ved at indsnævre den kreds af personer, der kan påberåbe sig den lavere ansvarsgrænse i henhold til 1976-konventionen. Dette gøres ved at lade benyttelsen af de lavere ansvarsgrænser efter 1976-konventionen afhænge af, hvor rederen har bopæl eller hovedforretningssted, så alene redere med en reel tilknytning til en 1976-konventionsstat kan påberåbe sig de lavere ansvarsgrænser.

Tidspunktet for gennemførelsen af 1996-protokollen her i landet er ikke fastsat i lovforslaget, idet det bl.a. må afhænge af, hvornår der er den nødvendige internationale tilslutning, jf. nærmere nedenfor. For så vidt angår passagerskader er der sammen med de andre nordiske lande overvejelser om at sætte protokolens regler i kraft på nordisk plan, før den er trådt i kraft internationalt. Det forudsættes dog, at en sådan ordning skal være forenelig med Danmarks internationale forpligtelser. Skulle der blive indført en nordisk særordning, kan det i en overgangsperiode medføre en forringelse af danske passagerskibes konkurrenceevne. Konsekvensen heraf skønnes dog begrænset, da en stor del af passagertransporterne i Danmark og mellem Danmark og de omkringliggende lande udføres af danske skibe. En mere generel ordning med en gennemførelse af 1996-protokollen for alle skibe skønnes derimod at indebære en større risiko for at kunne påvirke danske skibes konkurrenceevne i negativ retning, også globalt.

En gennemførelse af overgangsordningen, hvor Danmark er part i både 1976-konventionen og 1996-protokollen sker ved indførelse af særlige overgangsbestemmelser, der fastslår, hvornår henholdsvis 1976-konventionen og 1996-protokollen skal anvendes. Ligeledes er ikrafttrædelsesbestemmelsen udformet således, at erhvervsministeren helt eller delvist kan sætte 1996-protokollens ansvarsgrænser i kraft, og dermed kan der i det omfang, det er foreneligt med de internationale forpligtelser, også gennemføres højere ansvarsgrænser.

Et flertal af sølovsudvalgets medlemmer går ind for at gennemføre en overgangsordning, således at 1976-konventionen kommer til at gælde alene, indtil 1996-protokollen er trådt i kraft, og de vigtigste søfartslande har tiltrådt den. Herefter skal 1996-protokollen gælde sideordnet med 1976-konventionen, indtil det skønnes uden væsentlig skadevirkning for dansk skibsfart at ophæve 1976-konventionen og nøjes med 1996-protokollen. En sådan overgangsperiode bør være så kort som mulig. Flertallet går endvidere ind for, at de højere ansvarsgrænser for passagerskader straks sættes i kraft, hvor det er folkeretligt muligt.

Et enkelt medlem foretrækker derimod, at 1996-protokollens regler som helhed sættes i kraft hurtigst muligt uden afventning af selve 1996-protokollens ikrafttrædelse. Dette er begrundet med ønsket om hurtigst muligt at få indført den forbedrede beskyttelse ikke kun af passagerer, men også for de interesser, Danmark har som kyststat.

Lovforslaget er udformet på en sådan måde, at det respekterer sølovsudvalgets flertal.

Ligeledes er der i overensstemmelse med sølovsudvalgets anbefaling indsat overgangsbestemmelser, der regulerer samspillet mellem 1976-konventionen og 1996-protokollen.

Lovforslagets vedtagelse vil gøre det muligt for Danmark at ratificere 1996-protokollen. Denne træder i kraft for de kontraherende lande, når ti lande har ratificeret protokollen.

2. Høring

Sølovsudvalget, hvor bl.a. Advokatrådet, Danmarks Rederiforening, Erhvervenes Transportudvalg, Forsikring & Pension, Assuranceforeningen SKULD, Søfartsrådet og Bilfærgernes Rederiforening er repræsenteret har udarbejdet lovforslaget, og der er kun foretaget enkelte lovtekniske ændringer heri. Lovforslaget har været sendt i høring hos:

Indenrigsministeriet, Justitsministeriet, Trafikministeriet, Forsvarsministeriet, Statsministeriet, Miljøstyrelsen, Miljø- og Energiministeriet, Finansministeriet, Arbejdsministeriet, Ministeriet for Fødevarer, Landbrug og Fiskeri, Skatteministeriet, Udenrigsministeriet, Advokatrådet, Amdrårdsforeningen i Danmark, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Assuranceforeningen SKULD, Bilfærgernes Rederiforening, Danmarks Fiskeriforening, Danmarks Fiskeriundersøgelser, Danmarks Rederiforening, Danmarks Skibskreditfond, Dansk Industri, Dansk Arbejdsgiverforening, Dansk Navigatorforening, Dansk Sejlunion, Dansk Sø-Restaurationsforening, Det Danske Handelskammer, Erhvervenes Transportudvalg, Fisker-

nes Forbund, Forbundet af Offentlige Ansatte, Foreningen af Danske Kemiske Industrier, Foreningen for Danmarks Fiskemel- og Fiskeolieindustri, Funktionsørernes og Tjenestemændenes Fællesråd, Hotel-, Restaurant-, & Turisterhvervets Arbejdsgiverforening, Kommunernes Landsforening, Københavns Kommune, Landsorganisationen i Danmark, Maskinmestrenes Forening, Metal-Søfart, Oliebranchens Fællesrepræsentation, Radiotelegrafistforeningen af 1917, Rederiforeningen af 1895, Rederiforeningen for Mindre Skibe, Restaurations- og Bryggeriarbejderforbundet, Forsikring & Pension, Samarbejdsudvalget for de Gensidige Skibsforsikringer, Skibsværftsforeningen, Specialarbejderforbundet i Danmark, Statsansattes Kartel, Søfartsrådet, Sømandenes Forbund, Søsportens Brancheforening, Foreningen af Danske Privathavne, Sammenslutningen af Danske Havne, Københavns Havn, Århus Havn, Aalborg Havn, Statshavneadministrationen i Esbjerg, Statshavneadministrationen i Frederikshavn, Grønlands Hjemmestyre og Færøernes Landsstyre.

3. Administrative og økonomiske konsekvenser for det offentlige

Lovforslaget skønnes ikke at få administrative konsekvenser for det offentlige. Det offentlige vil i lighed med private kunne drage fordel af, at ansvarsgrænserne hæves. I situationer, hvor det offentlige har erstatningskrav i forbindelse med skader på offentlig ejendom eller krav som følge af oprydning i forbindelse med forurening fra skibe ved uheld, vil muligheden for dækning forøges.

4. Erhvervsmæssige konsekvenser

Det er ikke på forhånd muligt at vurdere præcist, hvilke konsekvenser forhøjelsen af ansvarsgrænserne vil få for redernes forsikringspræmier. Præmiernes størrelse afhænger ikke kun af ansvarsgrænsen, men også af skadesfrekvenser og indtrufne skaders størrelse samt rederiets (forsikringstagers) forhold i øvrigt. Erhvervet vil dog også kunne drage fordel af de højere ansvarsgrænser for eksempel i forbindelse med kollision.

Lovforslaget skønnes ikke at få nævneværdige administrative konsekvenser.

5. Miljømæssige konsekvenser

Gennemførelse af de forhøjede ansvarsgrænser i protokollen vil medføre en bedre mulighed for dækning af skader, bl.a. på miljøområdet, hvor omkostningerne i forbindelse med oprydning efter miljøskader kan være omfattende.

6. Forholdet til EU-retten

Globalbegrænsningskonventionen af 1976 og 1996-protokollen hertil indeholder både værnetingsregler og procedurebestemmelser. Disse har ifølge artikel 57, stk. 1, i Konventionerne om Retternes Kom-

petence og om Fuldbydelse af Retsafgørelser i Borgerlige Sager, herunder Handelssager (EF-Domskonventionen og Luganokonventionen) forrang for EF-Domskonventionen og Luganokonventionen.

7. Vurdering af konsekvenser af lovforslaget

	Positive konsekvenser/ Mindreudgifter	Negative konsekvenser/ merudgifter
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og amtskommuner	Bedre mulighed for dækning for tingsskader, som det offentlige ellers vil kunne komme til at hæfte økonomisk for pga. manglende økonomisk dækning andetsteds	i.a.b.
Administrative konsekvenser for stat, kommuner og amtskommuner	i.a.b.	i.a.b.
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Bedre mulighed for dækning af tingsskader	Eventuelt mindre stigninger i forsikringspræmier for berørte redere
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	i.a.b.	i.a.b.
Miljømæssige konsekvenser	Bedre mulighed for økonomisk dækning for skader på miljø, der ikke er omfattet af andre søretskonventioner	i.a.b.
Administrative konsekvenser for borgerne	i.a.b.	i.a.b.
Forholdet til EU-retten	Globalbegrænsningskonventionen af 1976 og 1996-protokollen hertil indeholder både værnetingsregler og procedurebestemmelser. Disse har ifølge artikel 57, stk. 1, i Konventionerne om Retternes Kompetence og om Fuldbydelse af Retsafgørelser i Borgerlige Sager, herunder Handelssager (EF-Domskonventionen og Luganokonventionen) forrang for EF-Domskonventionen og Luganokonventionen.	

Til § 1**Til nr. 1**

De hidtidige bestemmelser i søloven om renter af det skyldige beløb medførte en lavere forrentning af skyldige beløb end den, der ellers kunne stilles krav om efter renteloven. Denne utilsigtede forskel foreslås afskaffet. Der indføres derfor en direkte henvisning til procesrenten i.h.t. renteloven.

Til nr. 2

§ 170 bestemmer, hvilket sæt regler der skal anvendes på den, der ønsker at begrænse sit ansvar, f.eks. ved at begære det for domstolene, eller ved at oprette en begrænsningsfond. Ifølge stk. 1 finder kapitel 9 som hovedregel anvendelse, når begrænsningen af an-

svaret påberåbes ved dansk domstol. Kapitel 9 indeholder reglerne om ansvarsbegrænsning efter 1996-protokollen.

I § 170, stk. 2 bestemmes det derefter, at reglerne i kapitel 9 a, som er baseret på 1976-konventionen, finder anvendelse på den, der begærer 1976-konventionen anvendt, og som på tidspunktet for begæringens fremsættelse havde sit hovedforretningssted eller bopæl i en stat, der alene er bundet af 1976-konventionen. Stk. 2 begrænser således anvendelsen af 1976-konventionens regler til redere, der på tidspunktet for begæringen om ansvarsbegrænsning fremsættes har hovedsæde eller bopæl i en stat, der alene har tiltrådt 1976-konventionen, men ikke 1996-protokollen. Der er således givet prioritet til anvendelse af de højere an-

svarsgrænser efter 1996-protokollen, og 1976-konventionen finder alene anvendelse som en undtagelse. Er skaden forvoldt af et skib, hvis redere hverken hører hjemme i et land, der er part i 1976-konventionen eller i 1996-protokollen, skal 1996-protokollens ansvarsgrænser anvendes ved retssager her i landet, når 1996-protokollen er trådt i kraft.

Det er ikke muligt på forhånd at løse samtlige tvivlsspørgsmål, der måtte opstå, f.eks. i den situation, hvor der her i landet anlægges sag mod flere sagsøgte, men hvor forskellige ansvarsgrænser kan finde anvendelse. Det vil være op til domstolene ud fra en konkret afvejning at træffe beslutning herom.

Til nr. 3

Der er alene tale om en redaktionel tilpasning som følge af, at bestemmelserne i 1996-protokollen indføres i kapitel 9.

Til nr. 4

§ 173 opregner en række krav, hvor rederen ikke kan begrænse sit ansvar i henhold til 1976-konventionen, for eksempel i forbindelse med krav på bjærgeløn. Dette medfører, at rederen ikke kan benytte sin ret til ansvarsbegrænsning i forhold til det særlige vederlag, som en bjærger har ret til efter Bjærgningskonventionens artikel 14. Formålet med artikel 14 er at opmuntre en bjærger til at yde assistance til fartøjer og last, som udgør en fare for miljøet. Bestemmelsen om det særlige vederlag findes i sølovens § 449. Allerede efter den nuværende formulering af § 173 er det særlige vederlag undtaget fra ansvarsbegrænsningen. Der er derfor blot tale om en redaktionel præcisering, der bringer lovteksten tættere på konventionsteksten.

Til nr. 5

Ved forslaget forhøjes ansvarsgrænsen for erstatning ved dødsfald, personskade eller tingsskade og skadelidtes mulighed for at få fuld dækning forbedres.

Det særlige loft på 25 mio. SDR (de af Den internationale Valutafond anvendte særlige trækningsrettigheder, jf. sølovens § 505) for passagerskader afskaffes ved protokollens gennemførelse. Ansvarsgrænsen vil efter forslaget være 175.000 SDR (ca. 1,5 mio. kr.) pr. passager, mod tidligere 46.666 SDR. Efter 1996-protokollen bliver ansvarsgrænsen for passagerskader herefter 175.000 SDR multipliceret med det antal passagerer, som skibet har tilladelse til at medføre ifølge dets certifikat. Har et skib tilladelse til at medføre 2.000 passagerer, er ansvarsgrænsen 350 mio. SDR svarende til ca. 3,1 mia. kr. Efter Sølovens § 422 er bortbefragterens kontraktsretlige ansvarsgrænse 175.000 SDR for hver passager, der kommer til skade.

Med ændringen vil det beløb, der efter § 175, stk. 1 skal lægges til grund ved beregningen af loftet, svare til begrænsningsbeløbet pr. person efter § 422.

Sølovens § 401, stk. 2 fastsætter, hvem der er omfattet af passagerbegrebet.

Stk. 2 omhandler ansvarsgrænsen for andre krav i anledning af dødsfald eller personskade. Dette gælder for eksempel personer uden for skibet, der lider skade ved sammenstød med andre skibe. Ansvarsgrænsen forhøjes fra 333.000 SDR til 2 mio. SDR, dog således at det nye loft nu gælder for skibe, der har en tonnage på 2.000 tons og derunder, mens det hidtidige loft omfattede skibe på 500 tons og derunder.

Har skibet en tonnage over 2.000 tons, forhøjes ansvarsbeløbet i forhold til tonnagen. For hvert ton fra 2.001-30.000 tons med 800 SDR pr. ton svarende til ca. 7.000 kr., for hvert ton fra 30.001-70.000 tons med 600 SDR pr. ton svarende til ca. 5.300 kr., og for hvert ton over 70.000 tons med 400 SDR pr. ton svarende til ca. 3.500 kr.

Et lastskib på 50.000 tons vil herefter have en ansvarsgrænse for personskader eller dødsfald på:

0 - 2.000 tons =	2,0 mio. SDR
2.001-30.000 tons, dvs 28.000 gange 800 SDR =	22,4 mio. SDR
30.001-50.000 tons, dvs. 20.000 gange 600 SDR =	12,0 mio. SDR
I alt:	36,4 mio. SDR

svarende til ca. 320 mio. kr.

I overensstemmelse med sølovens § 175, stk. 6 beregnes tonnagen som skibets bruttotonnage jf. Den internationale konvention om måling af skibe fra 1969, der er gennemført i Danmark ved lov om skibsmåling.

Stk. 3 omhandler ansvarsgrænsen for alle andre krav. Dette gælder således for tingsskader for eksempel skader på andre skibe ved kollision, skader på fiskeredskaber m.v. Beløbenes størrelse er halvdelen af de i stk. 2 anførte. Ansvarsgrænsen forhøjes fra 167.000 SDR til 1 mio. SDR svarende til ca. 9,0 mio. kr., dog således at det nye loft i lighed med stk. 2 gælder for skibe, der har en tonnage på 2.000 tons og derunder.

Har skibet en tonnage over 2.000 tons, forhøjes ansvarsbeløbet i forhold til tonnagen. For hvert ton fra 2.001-30.000 tons med 400 SDR pr. ton svarende til ca. 3.500 kr., for hvert ton fra 30.001-70.000 tons med 300 SDR pr. ton svarende til ca. 2.600 kr., og for hvert ton over 70.000 tons med 200 SDR pr. ton svarende til ca. 1.800 kr.

Et lastskib på 50.000 tons vil herefter have en ansvarsgrænse for tingsskade på:

0 - 2.000 tons =	1,0 mio. SDR
------------------	--------------

2001-30.000 tons,
dvs. 28.000 gange 400 SDR = 11,2 mio. SDR
30.001-50.000 tons,
dvs. 20.000 gange 300 SDR = 6,0 mio. SDR
I alt: 18,2 mio. SDR
svarende til ca. 160 mio. kr.

I lighed med den nuværende bestemmelse dækkes en eventuelt udækket del af krav efter stk. 2 efter stk. 3, således at restkrav iflg. stk. 2 indgår på lige fod med de krav, der dækkes efter stk. 3.

Til nr. 6

Ansvarsgrænsen i § 175, stk. 5 på 1.500 tons kan med gennemførelsen af de nye ansvarsgrænser efter 1996-protokollen ikke opretholdes, da alle skibe med en tonnage på 2.000 tons får samme ansvarsgrænse. Grænsen ændres derfor til 2.000 tons, der er minimumsgrænsen jf. 1996-protokollen. Ændringen er således en konsekvens heraf og finder kun anvendelse for de skibe, der undergives ansvarsbegrænsning efter 1996-protokollens regler, jf. § 183.

Til nr. 7

I henhold til de almindelige bemærkninger i lovforslaget indføres der i konventionen den såkaldte tacit amendment-procedure (stiltiende ændringsprocedure), hvor en kontraherende stat bliver bundet af de i IMO's juridiske komité vedtagne ændringer, medmindre man inden for en nærmere angivet tidsfrist opsig konventionen. Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger herom.

I § 175, stk. 7 indsættes der som følge heraf en bemyndigelsesbestemmelse for erhvervsministeren til at regulere ansvarsgrænserne i overensstemmelse med de beslutninger, der tages herom i medfør af 1996-protokollens artikel 8. Ændring af beløbsgrænserne kan ske efter forslag af et vist antal lande, hvorefter IMO's juridiske komite, med 2/3 flertal blandt de kontraherende lande der er til stede ved afstemningen, skal vedtage ændringen. Det er dog en forudsætning, at mindst halvdelen af de kontraherende stater er til stede ved afstemningen. Derved sikres en bred opbakning bag de nye beløb. Forslaget skal herefter udsendes til godkendelse. De stater, der ikke reagerer herpå, anses for at støtte forslaget. For herefter at forhindre forslaget i at sættes i kraft skal en fjerdedel af de stater, der var parter i konventionen, da ændringen blev vedtaget, udtrykkeligt modsætte sig forslaget. Ellers træder det i kraft for alle disse stater, med mindre de opsig konventionen.

Ved behandlingen af et forslag om ændring af ansvarsgrænserne skal IMO's juridiske komite bl.a. tage

hensyn til erfaringer fra indtrufne hændelser, specielt størrelsen af de skader, disse har resulteret i. Ligeledes skal man også tage hensyn til forslagets indvirkninger på forsikringsomkostninger.

Denne stiltiende ændringsprocedure er en almindelig del af international regelfastsættelse. Lignende bestemmelser findes i 1992-ansvarskonventionen om det privatretlige ansvar for olieselskaber, som er ratificeret af Danmark, samt i de mere tekniske IMO-konventioner om sikkerhed til søs m.v., såsom SOLAS og MARPOL.

Bestemmelsen i § 175, stk. 7, giver endvidere erhvervsministeren mulighed for at fastsætte særlige ansvarsgrænser for skibe med en tonnage under 300 tons, jf. 1976-konventionens artikel 15, stk. 2, litra b. Fiskerierhvervet og søfarterhvervet har udtrykt ønske om, at denne mulighed skulle benyttes, bl.a. af hensyn til konkurrencevilkår over for udlandet. Sølovsudvalget finder, at Danmark i dette spørgsmål ikke bør gå enegang, og at en særordning for mindre skibe, der medfører en nedsættelse af de nye ansvarsgrænser efter 1996-protokollen, i givet fald kun bør gennemføres, hvis de konkurrencemæssige forhold tilsiger det. Lovforslaget er udformet på en sådan måde, at erhvervsministeren har mulighed for at tage hensyn til sølovsudvalgets holdning.

Til nr. 8 og 11

Den gældende formulering, der alene er baseret på 1976-konventionen, tager ikke højde for, at Danmark samtidig kan være part i to ansvarsbegrænsningskonventioner med forskellige begrænsningslofter. Derfor præciseres det, at begrænsningsfonden oprettes med virkning for alle de personer, jf. § 171, stk. 1, som kan påberåbe sig ansvarsbegrænsning, uanset at disse måtte have forskellige ansvarsgrænser, jf. § 170 stk. 2.

Til nr. 9

§ 178 skal sikre, at der sker anerkendelse af begrænsningsfondsoprettelse i udlandet i videst muligt omfang i henhold til Danmarks konventionsmæssige forpligtelser.

Det følger af den nugældende § 178, at oprettes en 76-fond (en fond der er oprettet i henhold til 1976-konventionen) i en anden 76-stat, skal denne fond tillægges samme virkning, som var den oprettet i Danmark. Endvidere følger det, at oprettes en 96-fond (en fond der er oprettet i henhold til 1996-protokollen) i udlandet, skal den tillægges samme virkning som en 96-fond oprettet i Danmark, jf. de almindelige bemærkninger.

Når Danmark er part i både 1976-konventionen og 1996-protokollen, vil der i en sag, der er anlagt i Danmark iht. 1996-protokollen, i samme sag kunne oprettes en 76-fond i en anden 76-stat. En sådan 76-fond, tillægges fondsvirkning i Danmark, som var det en 96-fond, idet der i samme sag kun skal oprettes én begrænsningsfond. Tilføjelserne i § 178, stk. 4 sikrer dette.

Endvidere følger det, jf. henvisningerne i § 186 i kapitel 9 a, at hvis der i en sag kræves en 76-fond oprettet i Danmark, skal en 96-fond oprettet i udlandet tillægges samme virkning, som en 76-fond der er oprettet i Danmark. En sådan fond vil sandsynligvis allerede efter den nuværende formulering af § 178, stk. 4 blive godkendt ved domstolene.

Til nr. 12

Der indføres i § 182, stk. 1, 1. pkt. en henvisning til overgangsbestemmelserne i kapitel 8a, idet reglerne i kapitel 9 a i overgangsperioden skal anvendes på den i kapitel 8 a anførte måde, jf. bemærkningerne til dette kapitel.

Til nr. 13

Ved Danmarks tiltrædelse af 1996-protokollen opstår en forpligtelse over for andre lande, der har tiltrådt 1996-protokollen, når denne træder i kraft. Danmarks konventionsmæssige forpligtelse i medfør af 1976-konventionen består dog stadig over for stater, der kun har tiltrådt denne, så længe Danmark ikke opsigter 1976-konventionen. Det er som ovenfor nævnt ikke hensigten, at Danmark opsiger 1976-konventionen samtidig med tiltrædelsen af 1996-protokollen, hvorfor reglerne i 1976-konventionen og reglerne i 1996-protokollen i en periode kommer til at gælde sideløbende efter nærmere fastsatte bestemmelser. Indtil 1976-konventionen opsiges, og bestemmelserne i søloven herom ophæves. Derfor skal regler baseret både på 1976-konventionen og 1996-protokollen fremgå af loven. De nye regler, jf. 1996-protokollen, er som ovenfor nævnt indført i kapitel 9. Reglerne jf. 1976-konvention, der tidligere fandtes i kapitel 9, indsættes i kapitel 9 a. Regler for anvendelsen af 1976-konventionen og 1996-protokollen i overgangsperioden indsættes i kapitel 8 a.

§ 183 fastsætter, hvilke bestemmelser i kapitel 9 der også skal finde anvendelse på sager, der falder ind under 1976-konventionen og kapitel 9 a. Det drejer sig om mere generelle bestemmelser om oprettelse af begrænsningsfonde og konsekvenser heraf m.v., der ikke er blevet ændret ved gennemførelsen af 1996-protokollen.

§ 184 er identisk med § 175 i den hidtidige lov og indeholder 1976-konventionens ansvarsgrænser. En reder, der kommer fra en stat, der har tiltrådt 1976-konventionen, men ikke 1996-protokollen, kan derfor påberåbe sig de ansvarsbegrænsninger, der følger af 1976-konventionen, jf. tillige de almindelige bemærkninger.

§ 185 fastslår, at reglerne i § 176, stk. 1, 3 og 4 i den nuværende lov om fordeling af begrænsningsbeløbene m.v. finder tilsvarende anvendelse i forbindelse med fordeling af begrænsningsbeløb efter § 184, dvs. de hidtil gældende begrænsningsbeløb. Der er ingen substansændring.

§ 186 præciserer, at en begrænsningsfond, der oprettes i en stat, der har tiltrådt 1976-konventionen, skal anerkendes af Danmark.

§ 187 svarer til § 182 i den hidtidige lov, dog således, at der er foretaget konsekvensrettelse af paragrafhenvisningerne, så der nu henvises til kapitel 9 a, hvor reglerne i henhold til 1976-konventionen er fastsat.

Til nr. 14

Også i 1992-ansvarskonventionen om det privatretlige ansvar for olieskader, jf. sølovens kapitel 10, som Danmark allerede har ratificeret, er der en mulighed for en mere smidig procedure ved tilpasning af ansvarsbegrænsningsbeløbene under forudsætning af, at der blandt de kontraherende stater er bred opbakning hertil jf. 1992-ansvarskonventionens artikel 15. Der er her tale om en tacit amendment procedure, ligesom den, der nu følger af artikel 8 i 1996-protokollen til 1976-konventionen, jf. det, der er anført ovenfor til § 1 nr. 7 vedr. § 175, stk. 7. Det foreslås derfor, at erhvervsministeren kan forhøje ansvarsgrænserne i overensstemmelse med, hvad der i IMO er opnået den fornødne tilslutning til. Bestemmelsen svarer til den under § 1, nr. 7 foreslåede ændring.

Til nr. 15-16

Der er tale om konsekvensændringer af loven som følge af de nye regler i kapitel 9. Herudover er henvisninger til ikke længere gældende bestemmelser om fonde ved olieansvar ophævet, idet kapitel 10 og 10 b allerede er ophævet den 16. maj 1998 ved bekendtgørelse nr. 206 af 3. april 1998

Om ændringerne af rentebestemmelsen i § 232 henvises til bemærkningerne til nr. 1.

Til nr. 17-20

Der er tale om rent tekniske ændringer til loven. Som følge af de i lovforslaget foreslåede overgangsbestemmelser mellem 1976-konventionen og 1996-protokollen foretages endvidere en konsekvenstilfø-

jelse af henvisninger til de relevante bestemmelser vedrørende fonde, der nu forefindes i kapitel 9 a. Bestemmelserne i kapitel 12 indeholder således, ud over henvisninger til de i medfør af forslaget reviderede bestemmelser i kapitel 9, endvidere henvisning til de hidtidige bestemmelser, som i medfør af forslaget findes i kapitel 9 a. Bestemmelserne i kapitel 9 a vil kun gælde i en overgangsperiode, hvor Danmark fortsat er part i 1976-konventionen, og kan ophæves samtidig med kapitel 8 a.

Til § 2

1996-protokollen træder i kraft 90 dage efter, at 10 lande har givet deres samtykke til at blive bundet af den. Bestemmelsen indeholder en bemyndigelse til erhvervsministeren til at bestemme tidspunktet for lovens ikrafttræden, samt til at sætte loven i kraft successivt. Bestemmelsen muliggør, at loven kan sættes i kraft, når protokollen træder i kraft.

Bestemmelsen gør det muligt at sætte bestemmelserne om de nye højere ansvarsgrænser for passagerskader, der er baseret på 1996-protokollen, i kraft tidligere end de øvrige bestemmelser og også førend 1996-protokollen er trådt i kraft. Derved kan benyttelsen af de lavere ansvarsgrænser i henhold til 1976-konventionen begrænses. Efter 1976-konventionen er det muligt at fastsætte et højere ansvarsbegrænsningsloft for passagerskader. Ved at benytte muligheden

for tidligere ikrafttræden kan man fremskynde ikrafttrædelsen af den højere ansvarsgrænse for passagerer i henhold til 1996-protokollen. Reglerne findes i det nye kapitel 8 a og 9, herunder den nye § 175, stk. 1, samt § 178, stk. 4, 1. pkt., som så i givet fald kan finde anvendelse for passagerskader, førend 1996-protokollen træder i kraft internationalt. Der er drøftelser mellem de nordiske lande om en fælles tidlig ikrafttrædelse, jf. de almindelige bemærkninger. Udformningen af en sådan delvis ikrafttrædelse inden 1996-protokollen er trådt i kraft internationalt skal dog tage højde for de danske internationale forpligtelser. Ved udnyttelse af denne bestemmelse kan der ske en god beskyttelse af passagerer i tilfælde af personskade eller dødsfald som følge af skibes drift.

Derudover bemyndiges erhvervsministeren til at ophæve kapitel 8 a og 9 a, samt de ændringer, der er tilføjet i kapitel 9 til § 178, stk. 4, 1. pkt. Disse bestemmelser vedrører det forhold, at Danmark i en overgangsperiode fortsat vil være part i 1976-konventionen, uanset at man også har tiltrådt 1996-protokollen. Ophævelsen vil ske, når Danmark opsiges 1976-konventionen, og ikke længere er bundet af denne, hvorefter bestemmelserne vil have mistet deres betydning. En opsigelse af 1976-konventionen vil dog først ske efter forudgående konsultation af de berørte organisationer.

Protocol of 1996 to amend the

Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims 1976

THE PARTIES TO THE PRESENT PROTOCOL,

CONSIDERING that it is desirable to amend the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, done at London on 19 November 1976, to provide for enhanced compensation and to establish a simplified procedure for updating the limitation amounts,

HAVE AGREED as follows:

Article 1

For the purposes of this Protocol:

1. »Convention« means the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976.
2. »Organization« means the International Maritime Organization.
3. »Secretary-General« means the Secretary-General of the Organization.

Article 2

Article 3, subparagraph (a) of the Convention is replaced by the following text:

- (a) claims for salvage, including, if applicable, any claim for special compensation under article 14 of the International Convention on Salvage, 1989, as amended, or contribution in general average;

Article 3

Article 6, paragraph 1 of the Convention is replaced by the following text:

1. The limits of liability for claims other than those mentioned in article 7, arising on any distinct occasion, shall be calculated as follows:
 - (a) in respect of claims for loss of life or personal injury,
 - (i) 2 million Units of Account for a ship with a tonnage not exceeding 2,000 tons,

1996-Protokollen til

Konventionen om begrænsning af ansvaret for søretlige krav af 1976

DE KONTRAHERENDE STATER,

SOM HAR ERKENDT ønskeligheden af at ændre Konventionen om begrænsning af ansvaret for søretlige krav, vedtaget i London 19. November 1976, for at muliggøre en forøget erstatning og for at skabe en forenklet procedure til opdatering af begrænsningsbeløbene,

ER BLEVET ENIGE OM følgende:

Artikel 1

Til brug for denne protokol:

1. »Konvention« betyder Konventionen om begrænsning af ansvaret for søretlige krav af 1976.
2. »Organisation« betyder Den Internationale Søfartsorganisation.
3. »Generalsekretær« betyder organisationens generalsekretær.

Artikel 2

Artikel 3, litra (a) i Konventionen erstattes med følgende tekst:

- (a) krav på bjærgeløn, herunder, hvis anvendelig, krav på særligt vederlag efter artikel 14 i Den internationale konvention om bjærgning, 1989, med senere ændringer, eller groshavaribidrag;

Artikel 3

Artikel 6, stk. 1 i Konventionen erstattes med følgende tekst:

1. Ansvarsgrænserne for krav, der er opstået ved en og samme hændelse, bortset fra krav, der er nævnt i artikel 7, skal beregnes således:
 - (a) For så vidt angår krav i anledning af tab af liv eller personskade,
 - (i) for et skib med en tonnage på ikke over 2.000 tons, 2 mill. beregningseenheder,

- (ii) for a ship with a tonnage in excess thereof, the following amount in addition to that mentioned in (i):
for each ton from 2,001 to 30,000 tons, 800 Units of Account;
for each ton from 30,001 to 70,000 tons, 600 Units of Account; and
for each ton in excess of 70,000 tons, 400 Units of Account,
- (b) in respect of any other claims,
- (i) 1 million Units of Account for a ship with a tonnage not exceeding 2,000 tons,
- (ii) for a ship with a tonnage in excess thereof, the following amount in addition to that mentioned in (i):
for each ton from 2,001 to 30,000 tons, 400 Units of Account;
for each ton from 30,001 to 70,000 tons, 300 Units of Account; and
for each ton in excess of 70,000 tons, 200 Units of Account.
- (ii) for et skib med en større tonnage, forhøjes det under (i) nævnte beløb således:
for hvert ton fra 2.001-30.000 tons, med 800 beregningsenheder,
for hvert ton fra 30.001-70.000 tons, med 600 beregningsenheder; og
for hvert ton over 70.000 tons, med 400 beregningsenheder,
- (b) for så vidt angår andre krav,
- (i) for et skib med en tonnage på ikke over 2.000 tons, 1 mill. beregningsenheder
- (ii) for et skib med en større tonnage, forhøjes det under (i) nævnte beløb således:
for hvert ton fra 2.001-30.000 tons, med 400 beregningsenheder,
for hvert ton fra 30.001-70.000 tons, med 300 beregningsenheder; og
for hvert ton over 70.000 tons, med 200 beregningsenheder.

Article 4

Article 7, paragraph 1 of the Convention is replaced by the following text:

1. In respect of claims arising on any distinct occasion for loss of life or personal injury to passengers of a ship, the limit of liability of the shipowner thereof shall be an amount of 175,000 Units of Account multiplied by the number of passengers which the ship is authorized to carry according to the ship's certificate.

Article 5

Article 8, paragraph 2 of the Convention is replaced by the following text:

2. Nevertheless, those States which are not members of the International Monetary Fund and whose law does not permit the application of the provisions of paragraph 1 may, at the time of signature without reservation as to ratification, acceptance or approval or at the time of ratification, acceptance, approval or accession or at any time thereafter, declare that the limits of liability provided for in this Convention to be applied in their territories shall be fixed as follows:

Artikel 4

Artikel 7, stk. 1 i Konventionen erstattes med følgende tekst:

1. For krav, der hidrører fra en og samme hændelse, i anledning af, at passagerer på et skib dør eller kommer til skade, er ansvarsgrænsen for vedkommende reder et beløb på 175.000 beregningsenheder multipliceret med det antal passagerer, som skibet har tilladelse til at medføre ifølge skibets certifikat.

Artikel 5

Artikel 8, stk. 2 i Konventionen erstattes med følgende tekst:

2. Stater, som ikke er medlemmer af Den Internationale Valutafond, og hvis lovgivning ikke tillader anvendelse af bestemmelserne i stk. 1, kan dog ved undertegnelse uden forbehold om ratifikation, accept eller godkendelse, eller på tidspunktet for ratifikationen, accepten, godkendelsen eller tiltrædelsen, eller når som helst derefter, erklære, at ansvarsgrænserne fastsat i denne konvention, når de anvendes på deres territorier, skal fastsættes som følger:

- (a) in respect of article 6, paragraph 1(a), at an amount of:
- (i) 30 million monetary units for a ship with a tonnage not exceeding 2,000 tons;
 - (ii) for a ship with a tonnage in excess thereof, the following amount in addition to that mentioned in (i):
for each ton from 2,001 to 30,000 tons, 12,000 monetary units;
for each ton from 30,001 to 70,000 tons, 9,000 monetary units; and
for each ton in excess of 70,000 tons, 6,000 monetary units; and
- (b) in respect of article 6, paragraph 1(b), at an amount of:
- (i) 15 million monetary units for a ship with a tonnage not exceeding 2,000 tons;
 - (ii) for a ship with a tonnage in excess thereof, the following amount in addition to that mentioned in (i):
for each ton from 2,001 to 30,000 tons, 6,000 monetary units;
for each ton from 30,001 to 70,000 tons, 4,500 monetary units; and
for each ton in excess of 70,000 tons, 3,000 monetary units; and
- (c) in respect of article 7, paragraph 1, at an amount of 2,625,000 monetary units multiplied by the number of passengers which the ship is authorized to carry according to its certificate.

Paragraphs 2 and 3 of article 6 apply correspondingly to subparagraphs (a) and (b) of this paragraph.

Article 6

The following text is added as paragraph 3*bis* in article 15 of the Convention:

- (a) For så vidt angår artikel 6, stk. 1 (a) til et beløb på:
- (i) for et skib med en tonnage på ikke over 2.000 tons, 30 mill. monetære enheder,
 - (ii) for et skib med en større tonnage forhøjes det under (i) nævnte beløb således:
for hvert ton fra 2.001-30.000 tons, med 12.000 monetære enheder,
for hvert ton fra 30.001-70.000 tons, med 9.000 monetære enheder, og
for hvert ton over 70.000 tons, med 6.000 monetære enheder; og
- (b) for så vidt angår artikel 6, stk. 1 (b) til et beløb på:
- (i) for et skib med en tonnage ikke over 2.000 tons, 15 mill. monetære enheder,
 - (ii) for et skib med større tonnage forhøjes det under (i) nævnte beløb således:
for hvert ton fra 2.001-30.000 tons, med 6.000 monetære enheder,
for hvert ton fra 30.001-70.000 tons, med 4.500 monetære enheder, og
for hvert ton over 70.000 tons, med 3.000 monetære enheder; og
- (c) for så vidt angår artikel 7, stk. 1, til et beløb på 2.625.000 monetære enheder multipliceret med antallet af passagerer, som skibet har tilladelse til medføre ifølge dets certifikat.

Stk. 2 og 3 i artikel 6 gælder tilsvarende for bestemmelserne i (a) og (b) i dette stk.

Artikel 6

Følgende tilføjes som stk. 3 *bis* til Konventionens artikel 15:

F. t. l. vedr. søloven

3bis. Notwithstanding the limit of liability prescribed in paragraph 1 of article 7, a State Party may regulate by specific provisions of national law the system of liability to be applied to claims for loss of life or personal injury to passengers of a ship, provided that the limit of liability is not lower than that prescribed in paragraph 1 of article 7. A State Party which makes use of the option provided for in this paragraph shall inform the Secretary-General of the limits of liability adopted or of the fact that there are none.

Article 7

Article 18, paragraph 1 of the Convention is replaced by the following text:

1. Any State may, at the time of signature, ratification, acceptance, approval or accession, or at any time thereafter, reserve the right:
 - (a) to exclude the application of article 2, paragraphs 1(d) and (e);
 - (b) to exclude claims for damage within the meaning of the International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 1996 or of any amendment or protocol thereto.

No other reservations shall be admissible to the substantive provisions of this Convention.

Article 8

Amendment of limits

1. Upon the request of at least one half, but in no case less than six, of the States Parties to this Protocol, any proposal to amend the limits specified in article 6, paragraph 1, article 7, paragraph 1 and article 8, paragraph 2 of the Convention as amended by this Protocol shall be circulated by the Secretary-General to all Members of the Organization and to all Contracting States.
2. Any amendment proposed and circulated as above shall be submitted to the Legal Committee of the Organization (the Legal Committee) for consideration at a date at least six months after the date of its circulation.

3 bis. Uanset ansvarsgrænserne i artikel 7, stk. 1, kan en kontraherende stat ved særlige bestemmelser i national lovgivning regulere det ansvarssystem, der skal finde anvendelse på krav, der opstår i tilfælde, hvor passagerer på et skib dør eller kommer til skade, under forudsætning af, at ansvarsgrænsen ikke er lavere end foreskrevet i artikel 7, stk. 1. En kontraherende stat, som benytter sig af muligheden i denne bestemmelse, skal informere generalsekretæren om de ansvarsgrænser, der er fastsat, eller om det forhold, at der ikke er fastsat ansvarsgrænser.

Artikel 7

Artikel 18, stk. 1 i Konventionen erstattes med følgende tekst:

1. En stat kan ved undertegnelse, ratifikation, accept, godkendelse, tiltrædelse, eller ethvert tidspunkt herefter, forbeholde sig ret til:
 - (a) ikke at lade artikel 2 stk. 1 (d) og (e) finde anvendelse,
 - (b) at undtage krav i anledning af Den internationale Konvention for Skade ved Transport af Farlige og Giftige Stoffer til Søs, 1996, eller i nogen ændring, eller protokol hertil, som er i kraft.

Ingen andre forbehold i denne konvention er tilladt, for så vidt angår de materielle bestemmelser.

Artikel 8

Ændring af ansvarsgrænserne

1. På begæring af mindst halvdelen, men aldrig mindre end seks, af de kontraherende stater til denne protokol, skal generalsekretæren oversende ethvert forslag til ændring af de ansvarsgrænser, der er fastsat i artikel 6, stk. 1, artikel 7, stk. 1, og artikel 8, stk. 2 i Konventionen, med de ændringer, der følger af denne protokol, til alle organisationens medlemmer og til alle kontraherende stater.
2. Enhver ændring, der foreslås og oversendes som ovenfor anført, skal forelægges for organisationens juridiske komité til overvejelse mindst seks måneder efter datoen for oversendelsen.

3. All Contracting States to the Convention as amended by this Protocol, whether or not Members of the Organization, shall be entitled to participate in the proceedings of the Legal Committee for the consideration and adoption of amendments.
4. Amendments shall be adopted by a two-thirds majority of the Contracting States to the Convention as amended by this Protocol present and voting in the Legal Committee expanded as provided for in paragraph 3, on condition that at least one half of the Contracting States to the Convention as amended by this Protocol shall be present at the time of voting.
5. When acting on a proposal to amend the limits, the Legal Committee shall take into account the experience of incidents and, in particular, the amount of damage resulting therefrom, changes in the monetary values and the effect of the proposed amendment on the cost of insurance.
6. (a) No amendment of the limits under this article may be considered less than five years from the date on which this Protocol was opened for signature nor less than five years from the date of entry into force of a previous amendment under this article.
 - (b) No limit may be increased so as to exceed an amount which corresponds to the limit laid down in the Convention as amended by this Protocol increased by six per cent per year calculated on a compound basis from the date on which this Protocol was opened for signature.
 - (c) No limit may be increased so as to exceed an amount which corresponds to the limit laid down in the Convention as amended by this Protocol multiplied by three.
3. Alle stater, der er deltagere i Konventionen, med de ændringer der følger af denne protokol, skal, uafhængigt af, hvorvidt disse er medlemmer af organisationen, have ret til at deltage i den juridiske komité's forhandlinger til overvejelse og vedtagelse af ændringer.
4. Ændringer skal vedtages med to tredjedels flertal af de kontraherende stater til Konventionen, med de ændringer der følger af denne protokol, der er til stede og afgiver stemme i den juridiske komité, med den udvidelse, der følger af stk. 3, på betingelse af, at mindst halvdelen af de kontraherende stater til Konventionen, med de ændringer der følger af denne protokol, er til stede på afstemningstidspunktet.
5. Ved behandling af et forslag om ændring af ansvarsgrænser skal den juridiske komité tage hensyn til erfaringer fra indtrufne hændelser, og i særdeleshed omfanget af de skader, som disse har forårsaget, samt ændringer i pengeværdierne, og ændringsforslagets indvirkning på forsikringsomkostningerne.
- 6 (a) Ændringer af ansvarsgrænser i henhold til denne artikel kan tidligst behandles fem år efter den dato, protokollen var åben for undertegnelse¹, og mindst fem år fra det tidspunkt, på hvilket en tidligere ændring i henhold til denne artikel er trådt i kraft.
 - (b) Ingen ansvarsgrænse kan hæves så meget, at den overstiger et beløb, der svarer til den grænse, der er fastsat i Konventionen, med de ændringer der følger af denne protokol, med tillæg af seks procent pr. år, beregnet samlet fra den dag, denne protokol blev åbnet for undertegnelse¹.
 - (c) Ingen ansvarsgrænse kan hæves så meget, at den overstiger et beløb, der svarer til den grænse, der er fastsat i Konventionen, med de ændringer der følger af denne protokol, multipliceret med tre.

7. Any amendment adopted in accordance with paragraph 4 shall be notified by the Organization to all Contracting States. The amendment shall be deemed to have been accepted at the end of a period of eighteen months after the date of notification, unless within that period not less than one-fourth of the States that were Contracting States at the time of the adoption of the amendment have communicated to the Secretary-General that they do not accept the amendment, in which case the amendment is rejected and shall have no effect.
8. An amendment deemed to have been accepted in accordance with paragraph 7 shall enter into force eighteen months after its acceptance
9. All Contracting States shall be bound by the amendment, unless they denounce this Protocol in accordance with paragraphs 1 and 2 of article 12 at least six months before the amendment enters into force. Such denunciation shall take effect when the amendment enters into force.
10. When an amendment has been adopted but the eighteen-month period for its acceptance has not yet expired, a State, which becomes a Contracting State during that period shall be bound by the amendment if it enters into force. A State, which becomes a Contracting State after that period shall be bound by an amendment, which has been accepted, in accordance with paragraph 7. In the cases referred to in this paragraph, a State becomes bound by an amendment when that amendment enters into force, or when this Protocol enters into force for that State, if later.
7. Organisationen skal underrette alle kontraherende stater om enhver ændring, der vedtages i henhold til stk. 4. Ændringen skal anses for antaget efter udløbet af en periode på atten måneder efter datoen for meddelelsen herom, med mindre mindst en fjerdedel af de stater, der var kontraherende stater på tidspunktet for den juridiske komités vedtagelse af ændringen, inden for denne periode har meddelt generalsekretæren, at de ikke kan antage ændringen, i hvilket tilfælde ændringen forkastes og ikke har nogen virkning.
8. En ændring, som anses for vedtaget i henhold til stk. 7, træder i kraft atten måneder efter antagelsen.
9. Alle kontraherende stater til Konventionen, med de ændringer der følger af denne protokol, skal være bundet af ændringen, med mindre de opsiges denne protokol i henhold til artikel 12, stk. 1 og 2, mindst seks måneder inden ændringen træder i kraft. En sådan opsigelse får virkning, når ændringen træder i kraft.
10. Når en ændring er blevet vedtaget, men perioden på atten måneder for dens antagelse endnu ikke er udløbet, skal en stat, der i løbet af denne periode bliver en kontraherende stat, være bundet af ændringen, hvis den træder i kraft. En stat, der bliver en kontraherende stat efter denne periode, skal være bundet af en ændring, der er antaget i henhold til stk. 7. I de i dette stykke omhandlede tilfælde bliver en stat bundet af en ændring, når denne ændring træder i kraft, eller når denne protokol træder i kraft for staten, hvis dette sker på et senere tidspunkt.

Article 9

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

Artikel 9

1. Deltagerne i protokollen skal læse og fortolke Konventionen og denne protokol som ét enkelt instrument.

- | | |
|--|---|
| <p>2. A State which is Party to this Protocol but not a Party to the Convention shall be bound by the provisions of the Convention as amended by this Protocol in relation to other States Parties hereto, but shall not be bound by the provisions of the Convention in relation to States Parties only to the Convention.</p> <p>3. The Convention as amended by this Protocol shall apply only to claims arising out of occurrences which take place after the entry into force for each State of this Protocol.</p> <p>4. Nothing in this Protocol shall affect the obligations of a State which is a Party both to the Convention and to this Protocol with respect to a State which is a Party to the Convention but not a Party to this Protocol.</p> | <p>2. En stat, som er deltager i denne protokol, men ikke deltager i Konventionen, er bundet af bestemmelserne i Konventionen, som ændret ved denne protokol, i forhold til andre deltagere i protokollen, men er ikke bundet af bestemmelserne i Konventionen i forhold til stater, som kun er deltagere i Konventionen.</p> <p>3. Konventionen, som ændret ved denne protokol, gælder kun for krav, som opstår ved hændelser, der finder sted, efter denne protokol træder i kraft, for enhver stat som er deltager i protokollen.</p> <p>4. Intet i denne protokol skal påvirke de forpligtelser, en stat, der både er deltager i Konventionen og i denne protokol, har i forhold til en stat, som er deltager i Konventionen, men ikke i protokollen.</p> |
|--|---|

Final Clauses

Article 10

Signature, ratification, acceptance, approval and accession

1. This Protocol shall be open for signature at the Headquarters of the Organization from 1 October 1996 to 30 September 1997 by all States.
2. Any State may express its consent to be bound by this Protocol by:
 - (a) signature without reservation as to ratification, acceptance or approval; or
 - (b) signature subject to ratification, acceptance or approval followed by ratification, acceptance or approval; or
 - (c) accession.
3. Ratification, acceptance, approval or accession shall be effected by the deposit of an instrument to that effect with the Secretary-General.
4. Any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited after the entry into force of an amendment to the Convention as amended by this Protocol shall be deemed to apply to the Convention so amended, as modified by such amendment.

Afsluttende bestemmelser

Artikel 10

Undertegnelse, ratifikation, accept, godkendelse og tiltrædelse

1. Denne protokol er åben for undertegnelse i organisationens hovedsæde fra 1. oktober 1996 til 30. september 1997 for alle stater.
2. En stat kan give sit samtykke til at blive bundet af denne protokol ved:
 - (a) undertegnelse uden forbehold af ratifikation, accept eller godkendelse, eller
 - (b) undertegnelse med forbehold af ratifikation, accept, eller godkendelse efterfulgt af ratifikation, accept eller godkendelse eller,
 - (c) tiltrædelse.
3. Ratifikation, accept, godkendelse eller tiltrædelse sker ved deponering hos generalsekretæren af et instrument herom.
4. Ethvert instrument om ratifikation, accept, godkendelse eller tiltrædelse, som deponeres, efter at en ændring af Konventionen, som ændret ved denne protokol, er trådt i kraft, skal anses for at omfatte den således ændrede Konvention.

Article 11

Entry into force

1. This Protocol shall enter into force ninety days following the date on which ten States have expressed their consent to be bound by it.
2. For any State which expresses its consent to be bound by this Protocol after the conditions in paragraph 1 for entry into force have been met, this Protocol shall enter into force ninety days following the date of expression of such consent.

Article 12

Denunciation

1. This Protocol may be denounced by any State Party at any time after the date on which it enters into force for that State Party.
2. Denunciation shall be effected by the deposit of an instrument of denunciation with the Secretary-General.
3. A denunciation shall take effect twelve months, or such longer period as may be specified in the instrument of denunciation, after its deposit with the Secretary-General.
4. As between the States Parties to this Protocol, denunciation by any of them of the Convention in accordance with article 19 thereof shall not be construed in any way as a denunciation of the Convention as amended by this Protocol.

Article 13

Revision and amendment

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

Artikel 11

Ikrafttræden

1. Denne protokol træder i kraft halvfemsindstyve dage efter den dato, hvor ti stater har udtrykt deres samtykke til at være forpligtet af protokollen.
2. For enhver stat, som udtrykker sit samtykke til at være bundet af denne protokol, efter, at betingelserne i stk. 1 for protokollens ikrafttrædelse er opfyldt, træder denne protokol i kraft efter den halvfemsindstyvende dag efter, at et sådant samtykke blev udtrykt.

Artikel 12

Opsigelse

1. Denne protokol kan opsiges af enhver deltagende stat på et hvilket som helst tidspunkt efter den dato, på hvilken den træder i kraft for denne stat.
2. Opsigelse sker ved deponering af et opsigelsesinstrument hos generalsekretæren.
3. Opsigelse træder i kraft tolv måneder efter deponering hos generalsekretæren af opsigelsesinstrumentet herom eller efter en sådan længere periode, som måtte være angivet deri.
4. I forholdet mellem deltagerne i denne protokol skal en opsigelse af Konventionen i overensstemmelse med Konventionens artikel 19 ikke fortolkes som en opsigelse af Konventionen, som ændret ved denne protokol.

Artikel 13

Revision og ændring

1. Organisationen kan indkalde til en konference med det formål at revidere eller ændre denne protokol.
2. Organisationen skal indkalde til en konference mellem de i denne protokol deltagende stater om revision eller ændring af denne, når begæring herom fremkommer fra mindst en tredjedel af de kontraherende stater.

Article 14

Depositary

1. This Protocol and any amendments adopted under article 8 shall be deposited with the Secretary-General.
2. The Secretary-General shall:
 - (a) inform all States which have signed or acceded to this Protocol of:
 - (i) each new signature or deposit of an instrument together with the date thereof;
 - (ii) each declaration and communication under article 8, paragraph 2 of the Convention as amended by this Protocol, and article 8, paragraph 4 of the Convention;
 - (iii) the date of entry into force of this Protocol;
 - (iv) any proposal to amend limits which has been made in accordance with article 8, paragraph 1;
 - (v) any amendment which has been adopted in accordance with article 8, paragraph 4;
 - (vi) any amendment deemed to have been accepted under article 8, paragraph 7, together with the date on which that amendment shall enter into force in accordance with paragraphs 8 and 9 of that article;
 - (vii) the deposit of any instrument of denunciation of this Protocol together with the date of the deposit and the date on which it takes effect;
 - (b) transmit certified true copies of this Protocol to all Signatory States and to all States which accede to this Protocol.
3. As soon as this Protocol enters into force, the text shall be transmitted by the Secretary-General to the Secretariat of the United Nations for registration and publication in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations.

Artikel 14

Depositær

1. Denne protokol og ændringer antaget i henhold til artikel 8 skal deponeres hos generalsekretæren.
2. Generalsekretæren skal:
 - (a) Underrette alle stater, som har undertegnet eller tiltrådt denne protokol, om:
 - (i) Enhver ny undertegnelse og enhver deponering af et instrument, samt datoen herfor,
 - (ii) enhver erklæring og meddelelse i henhold til artikel 8, stk. 2 i Konventionen, som ændret ved denne protokol, og artikel 8, stk. 4 i Konventionen,
 - (iii) datoen for denne protokols ikrafttrædelse,
 - (iv) ethvert forslag til ændring af ansvarsgrænserne, som er fremsat i henhold til artikel 8, stk. 1,
 - (v) enhver ændring, som er vedtaget i henhold til artikel 8, stk. 4,
 - (vi) enhver ændring, der anses for antaget i henhold til artikel 8, stk. 7, tillige med datoen, på hvilken ændringen skal træde i kraft i henhold til artiklens stk. 8 og 9,
 - (vii) deponeringen af ethvert instrument til opsigelse af denne protokol tillige med deponeringsdatoen og ikrafttrædelsesdatoen herfor,
 - (b) fremsende bekræftede genparten af denne protokol til alle stater, der har undertegnet eller tiltrådt protokollen.
3. Så snart denne protokol træder i kraft, skal generalsekretæren fremsende teksten til De forenede Nationers sekretariat til registrering og offentliggørelse i overensstemmelse med artikel 102 i De forenede Nationers Pagt.

Article 15

Languages

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

DONE AT LONDON this second day of May one thousand nine hundred and ninety-six.

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

Artikel 15

Sprog

Denne protokol udfærdiges i ét enkelt originaleksemplar på arabisk, kinesisk, engelsk, fransk, russisk og spansk, hvilke tekster alle er lige autentiske.

UDFÆRDIGET I LONDON den anden maj nittenhundredeseksohalvfems

TIL BEKRÆFTELSE HERAF har undertegnede, der er behørigt bemyndiget af deres respektive regeringer dertil, underskrevet denne Protokol

¹⁾ Protokollen var åben for undertegnelse fra den 1. oktober 1996, jf. artikel 10

Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

Gældende formulering

§ 111. Enhver partreder skal yde bidrag til dækning af udgifterne ved rederivirksomheden i forhold til vedkommendes part i skibet. Undlader en partreder efter påkrav at betale sit bidrag, og lægges beløbet ud af den bestyrende reder eller af en medreder skal den bidragspligtige partreder betale rente af beløbet. Rente udgør den til Danmarks Nationalbanks diskonto til enhver tid svarende rente med tillæg af 4 pct. p.a., dog mindst 6 pct. p.a.

Kapitel 9

Om ansvarsbegrænsning

§ 173

- 1) krav på bjærgeløn, herunder særligt vederlag, groshavaribidrag eller vederlag i henhold til kontrakt for forholdsregler som nævnt i § 172, stk. 1, nr. 4, 5 eller 6,

Lovforslaget

1. § 111, stk. 1, 3. pkt., affattes således:

»Rente svarer til den procesrente, der følger af renteloven.«.

2. Efter § 169 indsættes kapitel 8 a:

»Kapitel 8 a

Om ansvarsbegrænsning

§ 170. Reglerne i kapitel 9 finder anvendelse i alle tilfælde, hvor begrænsning af ansvaret påberåbes ved dansk domstol.

Stk. 2. Dog finder reglerne i kapitel 9 a anvendelse, hvis den, der begrænser sit ansvar, begærer det og på tidspunktet for begæringens fremsættelse havde sin bopæl eller sit hovedforretningssted i en stat, som er bundet af Londonkonventionen af 1976 om begrænsning af ansvaret for søretlige krav (1976-konventionen), men ikke af 1996-protokollen.«.

3. Overskriften til kapitel 9 affattes således:

»Kapitel 9

Om ansvarsbegrænsning efter reglerne i Londonkonventionen af 1976, som ændret ved 1996-protokollen hertil (1996-protokollen)«

4. § 173 nr. 1, affattes således:

»1) krav på bjærgeløn, herunder krav på særligt vederlag efter § 449, vederlag i henhold til kontrakt for forholdsregler som nævnt i § 172, stk. 1, nr. 4, 5 eller 6, eller groshavaribidrag.«.

Gældende formulering

§ 175. For krav som følge af, at skibets egne passagerer dør eller kommer til skade, er ansvarsgrænsen 46.666 SDR multipliceret med det antal passagerer, som skibet ifølge dets certifikat har tilladelse til at medføre, dog højst 25 mio. SDR.

Stk. 2. For andre krav i anledning af dødsfald eller personskade er ansvarsgrænsen 333.000 SDR. For skibe med en tonnage på mere end 500 tons forhøjes ansvarsgrænsen således:

- 1) For hvert ton fra 501 til 3.000 tons med 500 SDR,
- 2) For hvert ton fra 3.001 til 30.000 tons med 333 SDR,
- 3) For hvert ton fra 30.001 til 70.000 tons med 250 SDR, og
- 4) for hvert ton over 70.000 tons med 167 SDR.

Stk. 3. Ansvarsgrænsen for alle andre krav samt en eventuel udækket del af krav som nævnt i stk. 2 er 167.000 SDR. For skibe med en tonnage på mere end 500 tons forhøjes ansvarsgrænsen således:

- 1) For hvert ton fra 501 til 30.000 tons med 167 SDR,
- 2) For hvert ton fra 30.001 til 70.000 tons med 125 SDR,
- 3) For hvert ton over 70.000 tons med 83 SDR.

§ 175

Stk. 5. Hvis bjærgere ikke opererer fra skib eller kun opererer fra det skib, som bjærgningen gælder, beregnes ansvarsgrænserne efter en tonnage på 1.500 tons. Ansvarsgrænserne gælder summen af alle krav, som opstår ved en og samme hændelse, mod bjærgerne og de personer, de svarer for.

Lovforslaget

5. § 175, stk. 1-3, affattes således:

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

Stk. 2. For andre krav i anledning af dødsfald eller personskade er ansvarsgrænsen 2 mio. SDR for skibe med en tonnage på 2.000 tons og derunder. For et skib med en større tonnage forhøjes ansvarsgrænsen således:

- 1) for hvert ton fra 2.001 til 30.000 tons med 800 SDR,
- 2) for hvert ton fra 30.001 til 70.000 tons med 600 SDR og
- 3) for hvert ton over 70.000 tons med 400 SDR.

Stk. 3. Ansvarsgrænsen for alle andre krav samt en eventuel udækket del af krav som nævnt i stk. 2 er 1 mio. SDR for skibe med en tonnage på 2.000 tons og derunder. For et skib med en større tonnage forhøjes ansvarsgrænsen således:

- 1) for hvert ton fra 2.001 til 30.000 tons med 400 SDR,
- 2) for hvert ton fra 30.001 til 70.000 tons med 300 SDR og
- 3) for hvert ton over 70.000 tons med 200 SDR.«.

6. I § 175, stk. 5, ændres »1.500 tons« til: »2.000 tons«.

*Gældende formulering***§ 177**

Stk. 2. Fonden anses for oprettet med virkning for alle de personer, der kan påberåbe sig samme ansvarsgrænse, og til dækning af alle de krav, som ansvarsgrænsen gælder for. Alene fordringer, for hvilke begrænsning kan påberåbes, kan kræves dækket af fonden.

§ 178. Er et krav anmeldt over for en begrænsningsfond, som er oprettet efter § 177, jf. kapitel 12, eller efter tilsvarende regler i en anden konventionsstat, kan der ikke for dette krav gøres arrest eller udlæg i eller udøves andre rettigheder over skib eller andre formuegoder, som tilhører nogen, på hvis vegne fonden er oprettet, og som har ret til ansvarsbegrænsning.

Stk. 2. Efter at begrænsningsfond er oprettet her i riget eller i Finland, Norge eller Sverige, kan der ikke gøres arrest eller udlæg i eller udøves andre rettigheder over skib eller andre formuegoder, som tilhører nogen, på hvis vegne fonden er oprettet, og som har ret til ansvarsbegrænsning for krav, som kan gøres gældende mod fonden, jf. dog § 180, stk. 2. Er der foretaget arrest i skib eller ejendom, eller er der stillet sikkerhed for at undgå arrest, skal i sådanne tilfælde arresten hæves eller sikkerheden frigives.

Stk. 3. Efter at begrænsningsfond er oprettet i en anden konventionsstat, kan domstolen afslå begæring om arrest eller udlæg, jf. dog § 180, stk. 2. Er der foretaget arrest eller stillet sikkerhed for at undgå arrest, kan arresten hæves eller sikkerheden frigives. Begæring om arrest skal afvises, en efter fondsoprettelsen foretagen arrest hæves og sikkerhedsstillelse til afværgelse af sådan arrest frigives, såfremt fonden er oprettet

Lovforslaget

7. I § 175 indsættes som stk. 7:

»*Stk. 7.* Erhvervsministeren kan ændre ansvarsgrænserne i stk. 1-3 i overensstemmelse med vedtagelser truffet i henhold til artikel 8 i 1996-protokollen. Erhvervsministeren kan endvidere fastsætte særlige ansvarsgrænser for skibe under 300 tons.«.

8. I § 177, *stk. 2, 1. pkt.*, ændres »samme ansvarsgrænse« til: »ansvarsbegrænsning« og »ansvarsgrænsen« til: »ansvarsbegrænsningen«.

Gældende formulering

- 1) i en havn, hvor den ansvarspådragende hændelse fandt sted, eller, hvis denne ikke indtraf i havn, i den første havn, skibet anløb efter hændelsen,
- 2) i landsætningshavnen, hvis kravet gælder personskade,
- 3) i lossehavnen, hvis kravet gælder ladnings-skade.

Stk. 4. Reglerne i stk. 1 og 3 kan anvendes tilsvarende, såfremt det godtgøres, at en begrænsningsfond, som er oprettet i en stat, som ikke er konventionsstat, kan sidestilles med en begrænsningsfond som nævnt i § 177.

§ 178

Stk. 6. Ved en konventionsstat forstås i dette kapitel en stat, som er bundet af Londonkonventionen af 1976 om begrænsning af ansvaret for søretlige krav.

§ 180. Selv om der ikke er oprettet begrænsningsfond, kan den ansvarlige begrænse ansvaret. Retten skal da alene tage hensyn til de krav, der er gjort gældende under sagen. Såfremt den ansvarlige nedlægger påstand herom, skal der dog i dommen optages et forbehold om, at også andre krav, der er undergivet den samme ansvarsgrænse, medregnes ved ansvarsbegrænsningen.

§ 182. §§ 171-181 finder anvendelse i alle tilfælde, hvor begrænsning af ansvaret påberåbes ved dansk domstol.

Lovforslaget

9. § 178, stk. 4, affattes således:

»*Stk. 4.* Reglerne i stk. 1-3 gælder tilsvarende, hvis en begrænsningsfond er oprettet i Danmark i henhold til kapitel 9 a eller en anden stat, der er bundet af 1976-konventionen. Reglerne i stk. 1 og 3 kan anvendes tilsvarende, såfremt det godtgøres, at en begrænsningsfond, som er oprettet i en stat, som ikke er konventionsstat, kan sidestilles med en begrænsningsfond som nævnt i § 177.«.

10. § 178, stk. 6, affattes således:

»*Stk. 6.* Ved 1996-protokollen forstås i dette kapitel 1996-protokollen til Londonkonventionen af 1976 om begrænsning af ansvaret for søretlige krav. Ved en konventionsstat forstås i dette kapitel en stat, som er bundet af 1996-protokollen.«.

11. I § 180, stk. 1, ændres »samme ansvarsgrænse« til: »ansvarsbegrænsning«.

12. § 182, stk. 1, 1. pkt., affattes således:

»§§ 171-181 finder anvendelse i alle tilfælde, hvor begrænsning af ansvaret påberåbes ved dansk domstol, jf. § 170, stk. 1.«.

Gældende formulering

§ 194. 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.

Stk. 2. 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. 3. Ansvaret kan dog ikke begrænses, hvis det grunder sig på, at ejeren selv har forvoldt forureningsskaden forsætligt eller groft uagtsomt og med forståelse af, at en sådan skade sandsynligvis ville blive forårsaget.

Stk. 4. Ved SDR forstås den i § 505 omhandlede regneenhed. Ved drægtighed forstås skibets bruttotonnage beregnet i overensstemmelse med tonnagemålingsbestemmelserne i bilag 1 til den internationale skibsmålingskonvention af 1969.

»Kapitel 9

Om ansvarsbegrænsning

§ 171. Rederen kan begrænse sit ansvar efter reglerne i dette kapitel. Samme ret har en ejer af et skib, som ikke er reder, en bruger, befragter, disponent samt enhver, der yder tjeneste i direkte forbindelse med bjærgningsarbejde, herunder arbejde som nævnt i § 172, stk. 1, nr. 4, 5 og 6.

Stk. 2. Også personer, som rederen eller andre nævnt i stk. 1 svarer for, kan begrænse deres ansvar efter reglerne i dette kapitel.

Stk. 3. Den, der forsikrer mod ansvar for krav, der er undergivet ansvarsbegrænsning, har samme ret til at begrænse ansvaret som den sikrede selv.

Lovforslaget

13. Efter § 182 indsættes som kapitel 9 a:

»Kapitel 9 a

Om ansvarsbegrænsning efter reglerne i Londonkonventionen af 1976 om begrænsning af ansvaret for søretlige krav (1976-konventionen)

§ 183. For skader, der er omfattet af ansvarsbegrænsningerne i dette kapitel, jf. § 170, stk. 2, finder §§ 171 – 174, 175, stk. 4-6, og § 177 tilsvarende anvendelse, dog beregnes den i § 175, stk. 5 anførte ansvarsgrænse på grundlag af en tonnage på 1.500 tons.

*Gældende formulering**Lovforslaget*

§ 172. Retten til ansvarsbegrænsning foreligger uanset ansvarsgrundlaget, jf. dog § 174, for så vidt angår krav i anledning af

- 1) skade på person eller ejendom, dersom skaden opstår om bord på skibet eller i direkte forbindelse med driften af skibet eller med bjærgning,
- 2) tab som følge af forsinkelse med befordringen til søs af gods, passagerer eller deres rejsegods,
- 3) tab som følge af krænkelse af en ikkekontraktmæssig rettighed, dersom skaden er opstået i direkte forbindelse med driften af skibet eller med bjærgning,
- 4) hævnning, fjernelse, ødelæggelse eller uskadeliggørelse af et skib, der er sunket, strandet, forladt eller slået til vrage, og af, hvad der er eller har været om bord på et sådant skib,
- 5) fjernelse, ødelæggelse eller uskadeliggørelse af skibets ladning,
- 6) forholdsregler, der tages med henblik på at afværge eller begrænse tab, som er eller vil være undergivet ansvarsbegrænsning, samt tab, som skyldes sådanne forholdsregler.

Stk. 2. Har den ansvarlige et modkrav mod fordringshaveren, og er krav og modkrav opstået ved den samme hændelse, kan denne kun begrænse sit ansvar for den del af kravet, som måtte overstige modkravet.

§ 173. Retten til ansvarsbegrænsning omfatter ikke

- 1) krav på bjærgeløn, herunder særligt vederlag, groshavaribidrag eller vederlag i henhold til kontrakt for forholdsregler som nævnt i § 172, stk. 1, nr. 4, 5 eller 6,
- 2) krav i anledning af skade eller udgifter af den art, som er nævnt i § 191 eller § 210, og som er omfattet af henholdsvis § 206, stk. 1, eller § 225, stk. 1,
- 3) krav undergivet en international konvention eller national lov, som regulerer eller forbyder begrænsning af ansvaret for atomskader,

*Gældende formulering**Lovforslaget*

- 4) krav i anledning af atomskade forårsaget af et atomdrevet skib,
- 5) krav i anledning af skade på person eller ejendom, som påføres ansatte hos personer, der er nævnt i § 171, stk. 1, og som udfører arbejde i skibets tjeneste eller i forbindelse med bjærgning,
- 6) krav på renter og sagsomkostninger.

§ 174. Den ansvarlige kan ikke begrænse sit ansvar, hvis det bevises, at denne selv har forvoldt tabet eller skaden forsætligt eller groft uagtsomt og med forståelse af, at sådan skade sandsynligvis ville blive forårsaget.

§ 175. For krav som følge af, at skibets egne passagerer dør eller kommer til skade, er ansvarsgrænsen 46.666 SDR multipliceret med det antal passagerer, som skibet ifølge dets certifikat har tilladelse til at medføre, dog højst 25 mio. SDR.

Stk. 2. For andre krav i anledning af dødsfald eller personskade er ansvarsgrænsen 333.000 SDR. For skibe med en tonnage på mere end 500 tons forhøjes ansvarsgrænsen således:

- 1) For hvert ton fra 501 til 3.000 tons med 500 SDR,
- 2) for hvert ton fra 3.001 til 30.000 tons med 333 SDR,
- 3) for hvert ton fra 30.001 til 70.000 tons med 250 SDR, og
- 4) for hvert ton over 70.000 tons med 167 SDR.

Stk. 3. Ansvarsgrænsen for alle andre krav samt en eventuel udækket del af krav som nævnt i stk. 2 er 167.000 SDR. For skibe med en tonnage på mere end 500 tons forhøjes ansvarsgrænsen således:

- 1) For hvert ton fra 501 til 30.000 tons med 167 SDR,
- 2) for hvert ton fra 30.001 til 70.000 tons med 125 SDR,
- 3) for hvert ton over 70.000 tons med 83 SDR.«

§ 184. For krav som følge af, at skibets egne passagerer dør eller kommer til skade, er ansvarsgrænsen 46.666 SDR multipliceret med det antal passagerer, som skibet ifølge dets certifikat har tilladelse til at medføre, dog højst 25 mio. SDR.

Stk. 2. For andre krav i anledning af dødsfald eller personskade er ansvarsgrænsen 333.000 SDR. For skibe med en tonnage på mere end 500 tons forhøjes ansvarsgrænsen således:

- 1) For hvert ton fra 501 til 3.000 tons med 500 SDR,
- 2) for hvert ton fra 3.001 til 30.000 tons med 333 SDR,
- 3) for hvert ton fra 30.001 til 70.000 tons med 250 SDR, og
- 4) for hvert ton over 70.000 tons med 167 SDR.

Stk. 3. Ansvarsgrænsen for alle andre krav samt en eventuel udækket del af krav, som nævnt i stk. 2, er 167.000 SDR. For skibe med en tonnage på mere end 500 tons forhøjes ansvarsgrænsen således:

- 1) For hvert ton fra 501 til 30.000 tons med 167 SDR,
- 2) for hvert ton fra 30.001 til 70.000 tons med 125 SDR, og
- 3) for hvert ton over 70.000 tons med 83 SDR.

Gældende formulering

Stk. 4. Ansvarsgrænserne i stk. 1-3 gælder summen af alle krav, som opstår ved en og samme hændelse, mod rederen, ejeren, brugeren, befragteren og disponenten samt de personer, som de svarer for.

Stk. 5. Hvis bjærgere ikke opererer fra skib eller kun opererer fra det skib, som bjærgningen gælder, beregnes ansvarsgrænserne efter en tonnage på 1.500 tons. Ansvarsgrænserne gælder summen af alle krav, som opstår ved en og samme hændelse, mod bjærgerne og de personer, de svarer for.

Stk. 6. Med skibets tonnage menes bruttotonnagen beregnet efter reglerne om måling af tonnage i annex I til den internationale konvention om måling af skibe fra 1969. Ved SDR forstås den i § 505 omhandlede regneenhed.

Lovforslaget

§ 185. § 176, stk. 1, 3 og 4 finder tilsvarende anvendelse ved fordeling af begrænsningsbeløb efter § 184.

Stk. 2. Såfremt beløbet i medfør af § 184, stk. 2, ikke er tilstrækkeligt til at dække de dér nævnte fordringer, dækkes den udækkede del i lige forhold med andre krav af det i § 184, stk. 3, nævnte begrænsningsbeløb.

§ 186. § 178, stk. 1-3, stk. 4, 2. pkt., og stk. 5, om virkningen af oprettelsen af en begrænsningsfond, finder tilsvarende anvendelse.

Stk. 2. Ved en konventionsstat forstås i dette kapitel en stat, som er bundet af 1976-konventionen.

§ 187. Bestemmelserne i kapitel 9 a finder anvendelse i alle tilfælde, hvor begrænsning af ansvaret påberåbes ved dansk domstol, og betingelserne i § 170, stk. 2, er opfyldt. For så vidt angår krav, som nævnt i § 173, nr. 5, skal spørgsmålet, om hvorvidt ansvaret er begrænset og i bekræftende fald til hvilket beløb, afgøres efter lovgivningen i det land, hvis lovgivning finder anvendelse på tjenesteaftalen, såfremt det pågældende land er en konventionsstat, jf. § 186.

*Gældende formulering**Lovforslaget*

§ 231. Reglerne i dette kapitel gælder begrænsningsfonde oprettet efter §§ 177, 195 og 214.

§ 232. En begrænsningsfond efter § 177 skal svare til det fulde begrænsningsbeløb efter § 175 for de krav, med hensyn til hvilke ansvarsbegrænsningen gøres gældende, og som er opstået ved samme hændelse. Fonden skal tillige omfatte renter af begrænsningsbeløbet fra den ansvarspådragende hændelse og indtil oprettelsen af fonden med et beløb, der svarer til den til enhver tid værende officielle diskonto med tillæg af 2 pct. p. a.

§ 232

Stk. 2. En begrænsningsfond efter § 195 skal svare til begrænsningsbeløbet efter § 194 med fradrag som nævnt i § 229, stk. 2. En begrænsningsfond efter 214 skal svare til begrænsningsbeløbet efter § 213.

§ 234

Stk. 2. I kendelsen skal fastsættes, at der tillige skal stilles sikkerhed for et tillægsbeløb til dækning af omkostningerne ved administration af fonden, herunder sagsomkostninger, samt til dækning af eventuelle rentekrav. I forbindelse med en begrænsningsfond efter § 177 kan der kun kræves sikkerhed for renter efter fondens oprettelse.

Stk. 2. Bestemmelserne i dette kapitel er ikke til hinder for anvendelsen af ellers gældende regler om adgang til at lempe en skadevolders ansvar over for en skadelidt. «

14. I § 194 indsættes som stk. 5:

»Erhvervsministeren kan ændre ansvarsgrænsen i stk. 1 i overensstemmelse med vedtagelser truffet i henhold til artikel 15 i 1992-ansvarskonventionen, jf. kapitel 10.«

15. § 231, stk. 1, affattes således:

»Reglerne i dette kapitel gælder begrænsningsfonde oprettet efter §§ 177, 183 og 195.«

16. § 232, stk. 1, affattes således:

»En begrænsningsfond efter § 177 eller § 183 skal svare til det fulde begrænsningsbeløb efter henholdsvis § 175 og § 184 for de krav, med hensyn til hvilke ansvarsbegrænsningen gøres gældende, og som er opstået ved samme hændelse. Fonden skal tillige omfatte renter af begrænsningsbeløbet fra den ansvarspådragende hændelse, og indtil oprettelsen af fonden med et beløb, der svarer til den procesrente, der følger af renteloven.«

17. § 232, stk. 2, affattes således:

»Stk. 2. En begrænsningsfond efter § 195 skal svare til begrænsningsbeløbet efter § 194.«

18. I § 234, stk. 2, indsættes efter »§ 177«: »eller § 183«.

Gældende formulering

§ 235. Retten skal straks indrykke en bekendtgørelse om fondsoprettelse i Statstidende, hvorved man indkalder eventuelle fordringshavere til inden en i indkaldelsen fastsat tid, der ikke må være kortere end 2 måneder, at anmelde krav om andel i fonden. I indkaldelsen skal der gøres opmærksom på indholdet af §§ 177, stk. 3, 238 og 245.

§ 244. Når samtlige tvister er afgjort, skal retten ved dom fordele fonden efter §§ 176, 195 eller 214.

Lovforslaget

19. I § 235, stk. 1, indsættes efter »§§ 177, stk. 3,«: »183,«.

20. § 244, stk. 1, affattes således:

»Når samtlige tvister er afgjort, skal retten ved dom fordele fonden efter §§ 176, 183 eller 195.«.

Til lovforslag nr. L 165. Skriftlig fremsættelse (21. januar 1999)

Erhvervsministeren (Pia Gjellerup):

Herved tillader jeg mig for Folketinget at fremsætte:

Forslag til lov om ændring af søloven. (Gennemførelse af 1996-protokollen til Globalbegrænsningskonventionen af 1976, m.v.).

(Lovforslag nr. L 165).

Hermed tillader jeg mig at fremsætte forslag til lov om ændring af søloven.

Lovforslaget gennemfører den internationale Protokol af 1996 (1996-protokollen) til Londonkonventionen af 1976 om begrænsning af ansvaret for søretlige krav (1976-konventionen). Hermed forhøjes rederens maksimale ansvarsgrænser for krav, der følger af skader, der forvoldes på tredjemænd eller tredjemands ejendom i forbindelse med driften af skibet m.v. Disse ansvarsgrænser har ikke været justeret i 20 år.

Lovforslaget muliggør en dansk ratifikation af 1996-protokollen. For at tage hensyn til danske skibes konkurrencesituation er det foreslået, at Danmark i en overgangsperiode både er part i 1996-protokollen og 1976-konventionen. Hermed sikres danske redere en konventionsmæssig beskyttelse ved retssager i lande, der fortsat er part til 1976-konventionen, men som endnu ikke har tiltrådt 1996-protokollen. Hvis Danmark ikke fortsat er part til 1976-konventionen i den overgangsperiode, hvor 1996-protokollen ikke har en bred international opbakning, risikeres det, at danske rederes mulighed for ansvarsbegrænsning bortfalder i den række af lande, der vil vente med at tiltræde 1996-protokollen.

I lighed med de nuværende regler i søloven om ansvarsgrænser efter 1976-konventionen, som Danmark har ratificeret, gradueres ansvarsgrænser efter skibets størrelse. En gennemførelse af de nye internationale ansvarsgrænser medfører stigninger i rederens ansvarsgrænse fra mellem det dobbelte og det seksdobbelte afhængig af skibets størrelse. Den største stigning sker for de mindre skibe. Lovforslaget åbner dog mulighed for at lave særordninger for de helt små skibe med en bruttotonnage på under 300 tons.

Den særlige øvre ansvarsgrænse på 25 mio. SDR for passagerskader afskaffes. Også for disse skader sker der en forhøjelse af rederens maksimale ansvarsgrænse pr. person med lidt over 3 gange det nuværende beløb, og den maksimale ansvarsgrænse pr. hændelse beregnes nu på grundlag af det antal passagerer, som skibet må medføre.

Både offentlige og private interessenter vil kunne drage fordel af de nye ansvarsgrænser, der især forbedrer muligheden for at få større erstatningskrav dækket.

1996-protokollen er endnu ikke trådt i kraft, og dette sker først, når 10 lande har ratificeret den. Efter lovforslaget kan erhvervsministeren fastsætte lovens ikrafttrædelsestidspunkt. Det er herefter muligt at sætte loven i kraft, når 1996-protokollen træder i kraft.

Med disse bemærkninger skal jeg anbefale forslaget til en hurtig og velvillig behandling.