

## EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING (EF) Nr. 392/2009

af 23. april 2009

om transportørers erstatningsansvar ved ulykker under søtransport af passagerer

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION  
HAR —

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

under henvisning til forslag fra Kommissionen,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske  
og Sociale Udvalg <sup>(1)</sup>,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget <sup>(2)</sup>,

efter proceduren i traktatens artikel 251, på grundlag af Forligs-  
udvalgets fælles udkast af 3. februar 2009 <sup>(3)</sup>, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Inden for rammerne af den fælles transportpolitik må der træffes yderligere foranstaltninger for at øge sikkerheden inden for søtransport. Disse foranstaltninger bør også omfatte regler for erstatningsansvar over for tilskadekomne passagerer, da det er vigtigt at sikre et passende erstatningsniveau for passagerer i forbindelse med ulykker på havet.
- (2) Protokollen af 2002 til Athenkonventionen blev vedtaget den 1. november 2002 inden for rammerne af Den Internationale Søfartsorganisation (IMO). Fællesskabet og dets medlemsstater er ved at afgøre, om de skal tiltræde eller ratificere nævnte protokol. Dens bestemmelser som indarbejdet ved denne forordning bør under alle omstændigheder finde anvendelse i Fællesskabet med virkning fra den 31. december 2012.
- (3) Athenkonventionen angående transport af passagerer og deres bagage til søs, 1974, som ændret ved protokollen af 2002 (»Athenkonventionen«), gælder kun for international transport. Der sondres ikke længere mellem nati-

onal og international transport på det indre marked for søtransport, og det vil derfor være hensigtsmæssigt at operere med samme erstatningsansvar i både den internationale og den nationale søtransport i Fællesskabet.

- (4) De forsikringsordninger, der kræves i Athenkonventionen, skal tage hensyn til skibsejernes og forsikringselskabernes økonomiske muligheder. Skibsejerne skal være i stand til at forvalte deres forsikringsordninger på en økonomisk acceptabel måde, og der bør for så vidt angår mindre rederier, der udfører national søtransport, tages hensyn til deres aktiviteter sæsonprægede karakter. Udformningen af forsikringsordninger i henhold til denne forordning bør ske under hensyntagen til de forskellige klasser af skibe.
- (5) Det er hensigtsmæssigt at pålægge transportøren at udbetale et forskud i tilfælde af en passagers død eller tilskadekomst, idet forskudsudbetaling ikke er ensbetydende med anerkendelse af erstatningsansvar.
- (6) Passagererne bør før afrejsen modtage passende oplysninger om deres rettigheder, eller, hvis dette ikke er muligt, senest ved afrejsen.
- (7) Den Internationale Søfartsorganisations juridiske komité vedtog den 19. oktober 2006 Forbehold og retningslinjer for gennemførelse af Athenkonventionen (»IMO-retningslinjerne«) for at løse visse spørgsmål i forbindelse med Athenkonventionen, herunder navnlig spørgsmålet om erstatning for skade i forbindelse med terrorisme. IMO-retningslinjerne kan som sådan betragtes som *lex specialis*.
- (8) I denne forordning er der indarbejdet dele af IMO-retningslinjerne, som gøres bindende. Således skal navnlig verbet »bør« i IMO-retningslinjerne forstås som »skal«.
- (9) Bestemmelserne i Athenkonventionen (bilag I) og i IMO-retningslinjerne (bilag II) finder tilsvarende anvendelse i forbindelse med fællesskabslovgivningen.

<sup>(1)</sup> EUT C 318 af 23.12.2006, s. 195.

<sup>(2)</sup> EUT C 229 af 22.9.2006, s. 38.

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

- (10) Det forsikringsystem, der fastsættes ved denne forordning, bør gradvis udvides til at omfatte forskellige klasser af skibe som omhandlet i artikel 4 i Rådets direktiv 98/18/EF af 17. marts 1998 om sikkerhedsregler og standarder for passagerskibe<sup>(1)</sup>. Der bør tages hensyn til følgerne for priserne og mulighederne på markedet for forsikringsdækning til rimelige priser på det påkrævede niveau i lyset af det politiske ønske om at forbedre passagerernes rettigheder og visse søtransporttjenesters sæsonprægede karakter.
- (11) De spørgsmål, der er omfattet af artikel 17 og 17a i Athenkonventionen, henhører under Fællesskabets enekompetence, for så vidt disse artikler påvirker de bestemmelser, der er fastsat ved Rådets forordning (EF) nr. 44/2001 af 22. december 2000 om retternes kompetence og om anerkendelse og fuldbyrdelse af retsafgørelser på det civil- og handelsretlige område<sup>(2)</sup>. I dette omfang er disse to bestemmelser en del af fællesskabsretten, når Fællesskabet tiltræder Athenkonventionen.
- (12) Ved anvendelsen af denne forordning forstås udtrykket »eller er registreret i en medlemsstat« således, at flagstaten i forbindelse med registrering ved bareboatudchartring skal være enten en medlemsstat eller en kontraherende part i Athenkonventionen. Medlemsstaterne og Kommissionen tager de nødvendige skridt til at anmode IMO om at udarbejde retningslinjer for begrebet registrering ved bareboatudchartring.
- (13) Ved anvendelsen af denne forordning betragtes udtrykket »bevægelseshjælpemidler« hverken som bagage eller køretøjer i henhold til artikel 8 i Athenkonventionen.
- (14) De nødvendige foranstaltninger til gennemførelsen af denne forordning bør vedtages i overensstemmelse med Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen<sup>(3)</sup>.
- (15) Kommissionen bør navnlig tillægges beføjelser til at ændre denne forordning for at indarbejde senere ændringer til internationale konventioner, protokoller, kodekser og resolutioner i relation hertil. Da der er tale om generelle foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i denne forordning, herunder ved at supplere den med nye ikke-væsentlige bestemmelser, skal foranstaltningerne vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 5a i afgørelse 1999/468/EF.
- (16) Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed (EMSA), som blev oprettet ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1406/2002<sup>(4)</sup>, bør bistå Kommissionen med udarbejdelsen af en rapport om virkningerne af denne forordning.
- (17) De nationale myndigheder, især havnemyndighederne, spiller en grundlæggende og afgørende rolle i forbindelse med identifikation og forvaltning af de forskellige risici for søfartssikkerheden.
- (18) Medlemsstaterne har i deres erklæring af 9. oktober 2008 om søfartssikkerhed givet fast tilsagn om senest den 1. januar 2012 at give deres samtykke til at være bundet af den internationale konvention om begrænsning af ansvaret for søretlige krav, 1976, som ændret ved 1996-protokollen. Medlemsstaterne kan benytte sig af den mulighed, der er fastsat i artikel 15, stk. 3a, i ovennævnte konvention, til ved hjælp af specifikke bestemmelser i denne forordning at regulere, hvilken ordning for begrænsning af erstatningsansvar, der skal gælde for passagerer.
- (19) Målet for denne forordning, nemlig at etablere et fælles sæt regler for søtransportørers og passagerers rettigheder i tilfælde af en ulykke, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne og kan derfor på grund af dets omfang og virkninger bedre nås på fællesskabsplan; Fællesskabet kan derfor træffe foranstaltninger i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet, jf. traktatens artikel 5. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går denne forordning ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå dette mål —

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

#### Artikel 1

#### Genstand

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

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

<sup>(1)</sup> EFT L 144 af 15.5.1998, s. 1.

<sup>(2)</sup> EFT L 12 af 16.1.2001, s. 1.

<sup>(3)</sup> EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23.

<sup>(4)</sup> EFT L 208 af 5.8.2002, s. 1.

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

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

#### Artikel 2

##### Anvendelsesområde

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

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

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

#### Artikel 3

##### Erstatningsansvar og forsikring

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

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

#### Artikel 4

##### Erstatning for så vidt angår bevægelseshjælpemidler eller andre specifikke hjælpemidler

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

pågældende hjælpemiddel eller, hvor det er relevant, udgifterne til reparation.

#### Artikel 5

##### Overordnet erstatningsbegrænsning

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

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

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

#### Artikel 6

##### Forskudsbetaling

1. Er en passagers død eller tilskadekomst forårsaget af en søulykke, betaler den transportør, der faktisk udførte hele eller en del af transporten, da søulykken skete, et forskud til dækning af de øjeblikkelige økonomiske behov, som står i forhold til omfanget af den lidte skade, inden 15 dage efter, at den erstatningsberettigede er blevet identificeret. Ved dødsfald skal dette beløb være mindst 21 000 EUR.

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

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

#### Artikel 7

##### Oplysningspligt

Med forbehold af rejsearrangørers forpligtelser i henhold til Rådets direktiv 90/314/EØF af 13. juni 1990 om pakkerejser, herunder pakkeferier og pakketure<sup>(1)</sup> sikrer transportøren og/eller undertransportøren, at passagererne modtager passende og forståelige oplysninger om deres rettigheder i henhold til denne forordning.

<sup>(1)</sup> EFT L 158 af 23.6.1990, s. 59.

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

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

#### Artikel 8

##### Rapport

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

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

#### Artikel 9

##### Ændringer

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

Under hensyntagen til følgerne for priserne og mulighederne på markedet for forsikringsdækning til rimelige priser på det påkrævede niveau og på baggrund af det politiske ønske om at forbedre passagerernes rettigheder samt visse søtransporttjenesters sæsonprægede karakter vedtager Kommissionen senest den 31. december 2016 på grundlag af en passende konsekvensvurdering en foranstaltning vedrørende de grænser, der

er fastsat i bilag I for skibe i klasse B, jf. artikel 4 i direktiv 98/18/EF. Denne foranstaltning, der har til formål at ændre ikke væsentlige bestemmelser i denne forordning, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 10, stk. 2.

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

#### Artikel 10

##### Udvalgsprocedure

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

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

#### Artikel 11

##### Overgangsbestemmelse

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

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

#### Artikel 12

##### Ikrafttræden

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

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

<sup>(1)</sup> EFT L 324 af 29.11.2002, s. 1.

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

Udfærdiget i Strasbourg, den 23. april 2009.

*På Europa-Parlamentets vegne*  
H.-G. PÖTTERING  
*Formand*

*På Rådets vegne*  
P. NEČAS  
*Formand*

---

## BILAG I

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

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

## Artikel 1

**Definitioner**

I denne konvention forstås ved:

- 1) a) »transportør«: en person, som indgår en transportkontrakt, eller på hvis vegne en sådan kontrakt er indgået, uanset om transporten faktisk udføres af denne eller af en undertransportør
- b) »undertransportør«: en anden person end transportøren, som ejer, lejer eller driver et skib, og som faktisk udfører transporten eller en del af den, og
- c) »transportør, som faktisk udfører transporten eller en del af den«: undertransportøren eller transportøren selv, hvis denne faktisk udfører transporten
- 2) »transportkontrakt«: en kontrakt om søtransport af en passager eller en passager og dennes bagage, som indgås af en transportør eller på dennes vegne
- 3) »skib«: kun søgående fartøjer, dog ikke luftpudebåde
- 4) »passager«: enhver, som befordres med skib
  - a) på grundlag af en transportkontrakt, eller
  - b) for, med transportørens samtykke, at ledsage et køretøj eller levende dyr, der omfattes af en godstransportkontrakt, som ikke berøres af denne konvention
- 5) »bagage«: enhver genstand eller ethvert køretøj, som transporteres af transportøren på grundlag af en transportkontrakt, dog med undtagelse af:
  - a) genstande og køretøjer, der transporteres på grundlag af et certeparti, et konnossement eller en anden kontrakt, der fortrinsvis gælder godstransport, og
  - b) levende dyr
- 6) »håndbagage«: bagage, som passageren har i sin kahyt eller på anden måde har i besiddelse, i forvaring eller til rådighed. Undtagen med henblik på denne artikels nr. 8) og artikel 8 omfatter håndbagage også bagage, som passageren har i eller på sit køretøj
- 7) »bortkomst eller beskadigelse af bagage«: omfatter materielle tab, som skyldes, at bagagen ikke er blevet udleveret til passageren inden for en rimelig tid efter ankomsten af det skib, der har eller skulle have transporteret bagagen, men omfatter dog ikke forsinkelser på grund af arbejdskonflikter
- 8) »transport«: omfatter følgende tidsrum:
  - a) for passageren og dennes håndbagage: det tidsrum, hvor passageren og/eller dennes håndbagage befinder sig om bord, hvor ombord- eller frabordestigning finder sted, og hvor passageren og dennes håndbagage transporteres til vands fra land til skibet eller omvendt, hvis denne transport er inkluderet i prisen, eller hvis det fartøj, der benyttes til dette formål, er stillet til passagerens rådighed af transportøren. For passagerens vedkommende omfatter transporten dog ikke det tidsrum, hvor denne opholder sig på en havnestation eller terminal eller på kajen eller et andet havneanlæg

- b) for håndbagage: også det tidsrum, hvor passageren opholder sig på en havnestation eller terminal eller på kajen eller et andet havneanlæg, hvis bagagen er blevet overtaget af transportøren eller en af dennes ansatte eller agenter og ikke er blevet genudleveret til passageren
- c) for anden bagage, som ikke er håndbagage: tidsrummet fra den overtages af transportøren eller en af dennes ansatte eller agenter i land eller om bord, indtil den genudleveres af transportøren eller en af dennes ansatte eller agenter
- 9) »international transport«: enhver transport, hvis afgang- og bestemmelsessted ifølge transportkontrakten ligger i to forskellige stater, eller i den samme stat, hvis der ifølge transportkontrakten eller rejseruten er en mellemliggende anløbshavn i en anden stat
- 10) »organisationen«: Den Internationale Søfartsorganisation
- 11) »generalsekretær«: Den Internationale Søfartsorganisations generalsekretær.

#### Artikel 1a

##### Bilag

Bilaget til denne konvention udgør en integrerende del af konventionen.

#### Artikel 2

##### Anvendelsesområde

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

#### Artikel 3

##### Transportørens erstatningsansvar

1. Ved tab, der skyldes en passagers død eller tilskadekomst i forbindelse med en søulykke, er transportøren erstatningspligtig i det omfang, tabet for den pågældende passagers vedkommende ikke overskrider 250 000 regningsenheder pr. skadetilfælde, medmindre transportøren kan bevise, at ulykken:
  - a) skete som følge af krigshandlinger, fjendtligheder, borgerkrig, oprør eller en naturbegivenhed af usædvanlig, uundgåelig og uafværgelig art, eller
  - b) udelukkende skyldes tredjemands forsætlige handling eller undladelse for at fremkalde ulykken.Hvis tabet overskrider den nævnte grænse, er transportøren yderligere erstatningspligtig, medmindre han kan bevise, at den tabsforvoldende ulykke skete uden fejl eller forsømmelighed fra hans side.
2. Ved tab, der skyldes en passagers død eller tilskadekomst i forbindelse med andet end en søulykke, er transportøren erstatningspligtig, hvis den tabsforvoldende hændelse skyldes fejl eller forsømmelighed fra hans side. Bevisbyrden for fejl eller forsømmelighed ligger hos skadelidte.
3. Ved tab, som skyldes bortkomst eller beskadigelse af håndbagage, er transportøren erstatningspligtig, hvis den tabsforvoldende hændelse skyldes fejl eller forsømmelighed fra hans side. Ved tab, som skyldes en søulykke, forudsættes fejl eller forsømmelighed fra transportørens side.
4. Ved tab, som skyldes bortkomst eller beskadigelse af anden bagage end håndbagage, er transportøren erstatningspligtig, medmindre han kan bevise, at den tabsforvoldende hændelse er sket uden fejl eller forsømmelighed fra hans side.
5. Med henblik på denne artikel
  - a) forstås ved »søulykke« skibbrud, kæntring, kollision eller stranding, eksplosion eller brand om bord eller skibsfejl
  - b) omfatter »fejl eller forsømmelighed fra transportørens side« også fejl eller forsømmelighed begået af transportørens ansatte under udførelsen af deres arbejde

(\*) Ikke gengivet.

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

d) omfatter »tab« ikke straffende eller afskrækkende erstatning.

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

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

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

#### Artikel 4

##### Undertransportør

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

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

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

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

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

#### Artikel 4a

##### Obligatorisk forsikring

1. Ved passagertransport på et skib, der er registreret i en kontraherende stat, og som er godkendt til transport af over 12 passagerer og omfattet af denne konvention, skal den transportør, der faktisk udfører hele transporten eller en del af den være i besiddelse af en forsikring eller anden økonomisk sikkerhed, såsom en bankgaranti eller lignende, som kan dække erstatningsansvaret i henhold til denne konvention i tilfælde af passagerers død eller tilskadekomst. Grænsen for den obligatoriske forsikring eller anden økonomiske sikkerhed må ikke være under 250 000 regningsenheder pr. passager pr. skadetilfælde.

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

a) skibets navn, kendingsnummer eller bogstaver og registreringshavn



- b) navnet på den transportør, som faktisk udfører transporten eller en del af den, og dennes hjemsted
  - c) skibets IMO-identifikationsnummer
  - d) sikkerhedens art og gyldighed
  - e) forsikringsselskabets eller sikkerhedsstillerens navn og hjemsted samt eventuelt adresse på den afdeling, hvor forsikringen tegnes, eller den finansielle sikkerhed stilles, og
  - f) certifikatets gyldighedsperiode, som ikke må overskride forsikringens eller den anden økonomiske sikkerheds gyldighedsperiode.
3. a) En kontraherende stat kan give en af staten godkendt institution eller organisation myndighed til at udstede certifikatet. Denne institution eller organisation skal underrette den pågældende stat om hver enkelt certifikatudstedelse. Den kontraherende stat står i alle tilfælde som garant for det udstedte certifikats fuldstændighed og nøjagtighed og påtager sig at sikre de nødvendige foranstaltninger til opfyldelse af denne forpligtelse.
- b) De kontraherende stater giver generalsekretæren meddelelse om:
- i) det særlige ansvar og de særlige vilkår, der knytter sig til myndighed, som de har overdraget til en godkendt institution eller organisation
  - ii) tilbagekaldelse af denne myndighed, og
  - iii) tidspunktet, hvor denne overdragelse eller tilbagekaldelse af myndigheden træder i kraft.
- En myndighedsoverdragelse kan først træde i kraft tre måneder efter det tidspunkt, hvor meddelelse herom er givet til generalsekretæren.
- c) Den institution eller organisation, som bemyndiges til at udstede certifikater i henhold til dette stykke, skal som minimum have myndighed til at inddrage disse certifikater, hvis de betingelser, de er udstedt på, ikke opfyldes. Institutionen eller organisationen skal i alle tilfælde meddele en sådan inddragelse til den stat, på hvis vegne certifikatet er udstedt.
4. Certifikatet udstedes på den udstedende stats officielle sprog. Hvis dette sprog ikke er engelsk, fransk eller spansk, skal certifikatet indeholde en oversættelse til et af disse sprog, mens statens officielle sprog efter dens egen beslutning kan udelades.
5. Certifikatet skal forefindes om bord på skibet og en kopi af det deponeres hos de myndigheder, der fører skibsregistret, eller, hvis skibet ikke er registreret i en kontraherende stat, hos myndighederne i den stat, hvor certifikatet er udstedt eller påtegnet.
6. En forsikring eller anden økonomisk sikkerhed opfylder ikke denne artikels krav, hvis den kan ophøre af andre grunde end den i certifikatet angivne forsikrings eller sikkerheds udløb inden for tre måneder efter det tidspunkt, hvor de i stk. 5 nævnte myndigheder får meddelelse om dens ophør, medmindre certifikatet er blevet overladt til disse myndigheder, eller et nyt certifikat er blevet udstedt inden for samme tidsrum. Disse bestemmelser gælder også ændringer, som medfører, at forsikringen eller den anden økonomiske sikkerhed ikke længere opfylder kravene i denne artikel.
7. Skibsregisterstaten fastsætter under hensyntagen til denne artikels bestemmelser betingelserne for certifikatets udstedelse og gyldighed.
8. Intet i denne konvention er til hinder for, at en kontraherende stat inden for denne konventions rammer kan benytte oplysninger om forsikringsselskabets eller sikkerhedsstillerens finansielle status fra andre stater, fra organisationen eller fra andre internationale organisationer. En kontraherende stat, der benytter sådanne oplysninger, fritages dog ikke fra sit ansvar som certifikatudstedende stat.

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

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

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

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

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

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

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

#### Artikel 5

##### Værdigenstande

Transportøren er ikke erstatningspligtig ved bortkomst eller beskadigelse af penge, værdipapirer, guld, sølvtøj, juveler, smykker, kunstgenstande eller andre værdigenstande, hvis ikke disse værdigenstande efter aftale er blevet deponeret hos transportøren med henblik på opbevaring, og transportøren er i så fald erstatningspligtig op til den i artikel 8, stk. 3, fastsatte grænse, medmindre en højere grænse aftales i overensstemmelse med artikel 10, stk. 1.

#### Artikel 6

##### Egen skyld

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

*Artikel 7***Erstatningsgrænse ved død eller tilskadekomst**

1. Transportørens erstatningspligt ved en passagers død eller tilskadekomst, jf. artikel 3, kan under ingen omstændigheder overstige 400 000 regningsenheder pr. passager pr. skadetilfælde. Hvis domstolen, i overensstemmelse med loven på det sted, hvor søgsmål anlægges, tilkender erstatning i form af løbende udbetalinger, kan disse udbetalingers kapitalværdi ikke overstige den nævnte grænse.

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

*Artikel 8***Erstatningsgrænse ved bortkomst eller beskadigelse af bagage og køretøjer**

1. Transportørens erstatningsansvar ved bortkomst eller beskadigelse af håndbagage kan under ingen omstændigheder overstige 2 250 regningsenheder pr. passager pr. transport.

2. Transportørens erstatningsansvar ved bortkomst eller beskadigelse af køretøjer, herunder al bagage, som medbringes i eller på køretøjet, kan under ingen omstændigheder overstige 12 700 regningsenheder pr. køretøj pr. transport.

3. Transportørens erstatningsansvar ved bortkomst eller beskadigelse af anden bagage end den i stk. 1 og 2 nævnte, kan under ingen omstændigheder overstige 3 375 regningsenheder pr. passager pr. transport.

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

*Artikel 9***Regningsenhed og omregning**

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

2. Stater, der ikke er medlemmer af Den Internationale Valutafond, og hvis lovgivning ikke tillader anvendelse af stk. 1, kan dog på tidspunktet for ratificering, accept, godkendelse eller tiltrædelse af denne konvention eller på et hvilket som helst senere tidspunkt erklære, at den særlige trækningsrettighed i stk. 1 er lig med 15 guldfrancs. En guldfranc svarer i dette stykke til 65,5 mg guld af finholdighed 900. Guldfrancs omregnes til national valuta efter den pågældende stats lovgivning.

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

*Artikel 10***Supplerende bestemmelser om erstatningsgrænserne**

1. Transportøren og passageren kan indgå udtrykkelig, skriftlig aftale om højere erstatningsgrænser end de i artikel 7 og 8 fastsatte.
2. Renter på skadeserstatninger og sagsomkostninger omfattes ikke af erstatningsgrænserne i artikel 7 og 8.

*Artikel 11***Indsigelsesret og erstatningsgrænser for transportørens ansatte**

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

*Artikel 12***Sammenlægning af krav**

1. Når erstatningsgrænserne i artikel 7 og 8 finder anvendelse, gælder de for det samlede beløb for alle erstatningskrav, der rejses på grundlag af en passagers død eller tilskadekomst eller bortkomst eller beskadigelse af hans bagage.
2. Hvis transporten udføres af en undertransportør, kan det samlede beløb fra transportøren og undertransportøren og fra deres ansatte og agenter, som har optrådt under udførelse af deres arbejde, ikke overskride det højeste beløb, der kunne pålægges enten transportøren eller undertransportøren i henhold til denne konvention, og ingen af dem er erstatningspligtige for et beløb, der ligger over den erstatningsgrænse, som gælder for dem.
3. Hvis en af transportørens eller undertransportørens ansatte eller agenter i overensstemmelse med denne konventions artikel 11 kan benytte sig af erstatningsgrænserne i artikel 7 og 8, må det samlede erstatningsbeløb fra transportøren eller undertransportøren og den pågældende ansatte eller agent ikke overskride disse grænser.

*Artikel 13***Fortabelse af retten til erstatningsgrænse**

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

*Artikel 14***Grundlaget for krav**

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

*Artikel 15***Anmeldelse af bortkomst eller beskadigelse af bagage**

1. Passageren indgiver skriftlig anmeldelse til transportøren eller dennes agent:
  - a) ved åbenbar beskadigelse af bagage:
    - i) for håndbagage: før eller på tidspunktet for sin frabordestigning
    - ii) for al anden bagage: før eller på tidspunktet for dets udlevering

- b) ved beskadigelse af bagage, som ikke er åbenbar, eller ved bortkomst af bagage: senest 15 dage efter frabordestignings- eller udleveringstidspunktet eller fra det tidspunkt, hvor udleveringen skulle have fundet sted.
2. Hvis passageren ikke opfylder denne artikels bestemmelser, anses han for at have modtaget sin bagage i ubeskadiget stand, medmindre andet bevises.
3. Skriftlig anmeldelse behøver ikke at indgives, hvis bagagens tilstand på modtagelsestidspunktet har været genstand for fælles kontrol eller inspektion.

#### Artikel 16

##### Søgsmålsfrist

1. Erstatningssøgsmål i forbindelse med en passagers død eller tilskadekomst eller bortkomst eller beskadigelse af bagage er forældede efter et tidsrum på to år.
2. Forældelsesfristen beregnes således:
- a) ved tilskadekomst: fra passagerens frabordestigningstidspunkt
- b) ved død under transporten: fra det tidspunkt, hvor passageren skulle være gået fra borde, og ved tilskadekomst under transporten med døden til følge efter frabordestigningen: fra dødstidspunktet, forudsat dette tidsrum ikke overskrider tre år fra frabordestigningstidspunktet
- c) ved bortkomst eller beskadigelse af bagage: fra frabordestigningstidspunktet eller fra det tidspunkt, hvor frabordestigning skulle have fundet sted, afhængigt af, hvilket af disse tidspunkter der er senest.
3. Udsættelse eller afbrydelse af forældelsesfrister sker efter loven på det sted, hvor søgsmål anlægges, dog kan der under ingen omstændigheder anlægges søgsmål på grundlag af denne konvention efter udløbet af en af følgende frister:
- a) et tidsrum på fem år fra det tidspunkt, hvor passageren gik fra borde, eller fra det tidspunkt, hvor dette skulle være sket, afhængigt af, hvilket af disse tidspunkter der er senest, eller, hvis denne frist ligger tidligere
- b) et tidsrum på tre år fra det tidspunkt, hvor den skadelidte havde kendskab til den forvoldte tilskadekomst, det forvoldte tab eller den forvoldte skade eller med rimelighed burde have haft det.
4. Uanset denne artikels stk. 1, 2 og 3 kan forældelsesfristen forlænges ved en erklæring fra transportøren eller efter aftale mellem parterne, når søgsmålet er anlagt. Erklæringen eller aftalen skal være skriftlig.

#### Artikel 17

##### Kompetent jurisdiktion (\*)

#### Artikel 17a

##### Anerkendelse og fuldbyrdelse (\*)

#### Artikel 18

##### Ugyldige kontraktbestemmelser

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

(\*) Ikke gengivet.

*Artikel 20***Atomskader**

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

- a) hvis den ansvarlige for et atomanlæg har erstatningsansvar i henhold til Paris-konventionen af 29. juli 1960 om ansvar over for tredjemand på den nukleare energis område, således som ændret ved tillægsprotokol af 28. januar 1964, eller Wien-konventionen af 21. maj 1963 om civilretligt ansvar for nuklear skade eller gældende ændringer eller protokoller til dem, eller
- b) hvis den ansvarlige for et atomanlæg har erstatningsansvar i kraft af national lovgivning om erstatningsansvaret for sådanne skader, forudsat at denne lovgivning i enhver henseende er lige så fordelagtig for skadelidte som Paris-konventionen eller Wien-konventionen eller gældende ændringer eller protokoller til dem.

*Artikel 21***Erhvervstransport udført af offentlige myndigheder**

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

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

*Artikel 22***Revision og ændring (\*)***Artikel 23***Ændring af erstatningsgrænserne**

1. Med forbehold af artikel 22 gælder den særlige procedure i denne artikel kun for ændring af erstatningsgrænserne i artikel 3, stk. 1, artikel 4a, stk. 1, artikel 7, stk. 1, og artikel 8 i den ved denne protokol ændrede konvention.
2. Efter anmodning fra mindst halvdelen, men under ingen omstændigheder færre end seks af de kontraherende stater i denne protokol, rundsender generalsekretæren forslag om ændring af erstatningsgrænserne, herunder også selvriskoen, i artikel 3, stk. 1, artikel 4a, stk. 1, artikel 7, stk. 1, og artikel 8 i den ved denne protokol ændrede konvention til alle organisationens medlemmer og til samtlige kontraherende stater.
3. Ændringsforslag, der rundsendes som beskrevet i det foregående, forelægges organisationens juridiske komité (i det følgende benævnt »den juridiske komité«) til behandling senest seks måneder efter rundsendelsestidspunktet.
4. Alle stater, som er kontraherende parter i den ved denne protokol ændrede konvention, kan, uanset om de er medlemmer af organisationen eller ikke, deltage i den juridiske komités behandling og vedtagelse af ændringsforslag.
5. Ændringsforslagene vedtages med to tredjedels flertal blandt de stater, som er kontraherende parter i den ved denne protokol ændrede konvention, og som er til stede og afgiver stemme i den i henhold til stk. 4 udvidede juridiske komité, forudsat at mindst halvdelen af de stater, der er kontraherende parter i den ved denne protokol ændrede konvention, er til stede på afstemningstidspunktet.
6. Når den juridiske komité behandler et forslag om ændring af erstatningsgrænserne, skal den tage hensyn til hændelsernes forekomst og ikke mindst til omfanget af de dermed forbundne skader, til ændringer af pengeværdien og til den foreslåede ændrings virkning på forsikringsomkostningerne.

(\*) Ikke gengivet.

7. a) Der kan ikke foretages ændringer af erstatningsgrænserne i henhold til denne artikel inden for fem år fra det tidspunkt, hvor denne protokol blev åbnet for undertegnelse, eller inden for fem år fra det tidspunkt, hvor en tidligere ændring i henhold til denne artikel trådte i kraft.
  - b) Ingen erstatningsgrænse kan forhøjes over et beløb, som svarer til den grænse, der er fastsat i den ved denne protokol ændrede konvention, forhøjet med 6 % om året beregnet kumulativt fra det tidspunkt, hvor denne protokol blev åbnet for undertegnelse.
  - c) Ingen erstatningsgrænse kan forhøjes over et beløb, som svarer til den grænse, der er fastsat i den ved denne protokol ændrede konvention, ganget med tre.
8. Ændringer, som vedtages i henhold til stk. 5, anmeldes af organisationen til alle kontraherende stater. En ændring anses for godkendt efter 18 måneders forløb fra anmeldelsestidspunktet, medmindre mindst en fjerdedel af de stater, der var kontraherende stater på ændringens vedtagelsestidspunkt, inden for dette tidsrum har meddelt generalsekretæren, at de ikke kan godkende ændringen, hvorefter den er forkastet og uden gyldighed.
9. Ændringer, som anses for godkendt i overensstemmelse med stk. 8, træder i kraft 18 måneder efter godkendelsen.
10. Ændringerne er bindende for samtlige kontraherende stater, medmindre disse opsiger protokollen i overensstemmelse med artikel 21, stk. 1 og 2, mindst seks måneder før ændringerne træder i kraft. Opsigelsen får virkning, når ændringerne træder i kraft.
11. En ændring, som er blevet vedtaget, men hvis 18 måneders godkendelsesperiode endnu ikke er udløbet, er bindende for en stat, der bliver kontraherende part i denne periode, hvis ændringen træder i kraft. En stat, der bliver kontraherende stat efter denne periodes udløb, er bundet af ændringen, hvis den er blevet godkendt i overensstemmelse med stk. 8. I de i dette stykke nævnte tilfælde bliver en ændring bindende for en stat, når ændringen træder i kraft, eller når denne protokol træder i kraft for den pågældende stats vedkommende, hvis dette sker senere.
-

## BILAG TIL ATHENKONVENTIONEN

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

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

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

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

Sikkerhedens art .....

Sikkerhedens gyldighedsperiode .....

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

Navn .....

Adresse .....

Dette certifikat er gyldigt til .....

Udstedt eller påtegnet af regeringen i .....

(statens officielle betegnelse)

ELLER

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

Dette certifikat er udstedt eller påtegnet efter bemyndigelse af regeringen i .....

(statens officielle betegnelse) .....(institutionens eller organisationens navn)

.....den .....  
(sted) (dato)

.....  
(Den udstedende eller påtegnende tjenstemands underskrift og stillingsbetegnelse)

Forklarende noter

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



## BILAG II

**Uddrag af IMO's forbehold og retningslinjer for gennemførelse af Athenkonventionen, som fastlagt af DEN INTERNATIONALE SØFARTSORGANISATIONENS JURIDISKE KOMITÉ den 19. oktober 2006****IMO'S FORBEHOLD OG RETNINGSLINJER FOR GENNEMFØRELSE AF ATHENKONVENTIONEN****Forbehold**

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

»[1.1.] Forbehold i forbindelse med ... regerings ratifikation af Athenkonventionen af 2002 angående transport af passagerer og deres bagage til søs (»konventionen«)

*Begrænsning af transportørens erstatningsansvar, osv.*

[1.2.] ... regering forbeholder sig ret til og forpligter sig til at begrænse et eventuelt erstatningsansvar i henhold til artikel 3, stk. 1 eller 2, i konventionen i tilfælde af en passagers død eller tilskadekomst, der skyldes en af de i punkt 2.2 i IMO's retningslinjer for gennemførelse af Athenkonventionen nævnte risici, til det laveste af følgende beløb:

— 250 000 regningsenheder pr. passager pr. skadetilfælde

eller

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

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

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

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

*Obligatorisk forsikring og begrænsning af forsikringssekskabers erstatningsansvar*

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

— 250 000 regningsenheder pr. passager pr. skadetilfælde

eller

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

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

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

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

#### Certifikater

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

- de afspejler begrænsningerne med hensyn til erstatningsansvar og kravene til forsikringsdækning i punkt 1.2, 1.6, 1.7 og 1.9, og
- de omfatter andre begrænsninger, krav og undtagelser, som den mener vilkårene på forsikringsmarkedet på tidspunktet for udstedelsen af forsikringscertifikatet nødvendiggør.

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

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

#### Forbindelsen mellem dette forbehold og IMO's retningslinjer for gennemførelse af Athenkonventionen

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

#### Retningslinjer

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

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

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

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

2.1.3. indsigelse og begrænsninger for den, der stiller obligatorisk økonomisk sikkerhed i henhold til konventionen som ændret ved disse retningslinjer, navnlig grænsen på 250 000 regningsenheder pr. passager pr. skadetilfælde

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

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

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

- krig, borgerkrig, revolution, opstand, oprør eller uroligheder, der følger deraf, eller fjendtlige handlinger begået af eller mod en krigsførende magt
- tilfangetagelse, kapring, frihedsberøvelse eller tilbageholdelse og konsekvenserne deraf eller forsøg herpå
- efterladte miner, torpedoer, bomber eller andre eksplosive krigsefterladenskaber
- handlinger begået af terrorister eller personer, der handler i ond hensigt eller med et politisk motiv, og handlinger, der tager sigte på at forebygge eller afværge sådanne risici
- konfiskation og ekspropriation

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

2.2.1. *Automatisk ophørs- og undtagelsesklausul i forbindelse med krig*

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

- beløbet skal fordeles mellem skadelidte i forhold til størrelsen af deres fremførte krav
- fordelingen af dette beløb kan foretages i et eller flere delbeløb til de skadelidte, som der på tidspunktet for fordelingen er kendskab til, og
- fordelingen af beløbet kan foretages af forsikringsselskabet, retten eller en anden kompetent myndighed på det sted, hvor forsikringsselskabet har anlagt søgsmål i en hvilken som helst kontraherende stat, hvori søgsmålet vedrørende krav, der angiveligt er omfattet af forsikringen, er anlagt.

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

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

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

## TILLÆG A

**Klausuler, der er nævnt i retningslinjerne, punkt 2.1.1, 2.1.2 og 2.2.1****ILU-undtagelsesklausul for skader som følge af radioaktivitet samt kemiske, biologiske, biokemiske og elektromagnetiske våben** (klausul nr. 370, 10.11.2003)

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

1. Forsikringen dækker under alle omstændigheder ikke erstatningsansvar ved tab eller skade, der direkte eller indirekte er forårsaget af eller skyldes
  - 1.1. ioniserende stråling fra eller forurening forårsaget af radioaktivitet fra kernebrændsel, kerneaffald eller fra forbrænding af kernebrændsel
  - 1.2. radioaktive, giftige, eksplosive eller andre farlige eller forurenende egenskaber ved et atomanlæg, en atomreaktor eller andre nukleare samlinger eller dele heraf
  - 1.3. våben eller anordninger, der anvender nuklear fission og/eller fusion eller lignende reaktioner, eller radioaktive kræfter eller stoffer
  - 1.4. radioaktive, giftige, eksplosive eller andre farlige eller forurenende egenskaber ved et radioaktivt stof. Undtagelsen i denne underklausul omfatter ikke radioaktive isotoper, bortset fra kernebrændsel, når sådanne isotoper fremstilles, transporteres, oplagres eller anvendes til kommercielle, landbrugsmæssige, lægelige, videnskabelige eller andre lignende fredelige formål
  - 1.5. kemiske, biologiske, biokemiske eller elektromagnetiske våben.

**ILU-undtagelsesklausul for skader som følge af cyber-angreb** (klausul nr. 380, 10.11.2003)

1. Denne forsikring dækker under alle omstændigheder ikke erstatningsansvar ved tab eller skader eller udgifter, der direkte eller indirekte er forårsaget af eller skyldes skadegørende anvendelse eller brug af computere, computersystemer, softwareprogrammer, skadegørende computerkode, computervirus eller -processer eller andre elektroniske systemer, jf. dog klausulen under punkt 2.
2. Er denne klausul baseret på en police, der dækker risici i forbindelse med krig, borgerkrig, revolution, opstand, oprør eller uroligheder, der følger deraf, eller fjendtlige handlinger begået af eller mod en krigsførende magt, eller terrorisme eller personer, der handler med et politisk motiv, udelukker klausulen under punkt 1 ikke tab (der ellers ville være dækket), forårsaget af anvendelse af en computer, et computersystem eller softwareprogram eller andet elektronisk system i affyrings- og/eller styresystemet og/eller -mekanismen på et våben eller missil.

**Automatisk ophørs- og undtagelsesklausul i forbindelse med krig**

## 1.1. Automatisk dækningsophør

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

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

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

## 1.2. Krig mellem de fem stormagter

Denne forsikring dækker ikke

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

1.2.2. rekvisition for så vidt angår adkomst eller anvendelse.

## TILLÆG B

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

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

Skibets navn:

Skibets IMO-identifikationsnummer:

Registreringshavn:

Ejerens navn og adresse:

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

Forsikringsperioden gælder fra: 20. februar 2007

til: 20. februar 2008

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

Dato:

Dette certifikat er udstedt af

War Risks, Inc.

[Adresse]

.....

Udelukkende som agent for War Risks, Inc.

Forsikringsgivers underskrift

*Blue Card udstedt af ikke-krigsforsikringsselskab***Certifikat udstedt som dokumentation for forsikring i overensstemmelse med artikel 4a i Athenkonventionen af 2002 angående transport af passagerer og deres bagage til søs**

Skibets navn:

Skibets IMO-identifikationsnummer:

Registreringshavn:

Ejerens navn og adresse:

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

Forsikringsperioden gælder fra: 20. februar 2007

til: 20. februar 2008

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

Dato:

Dette certifikat er udstedt af:

PANDI P&I

[Adresse]

.....

Udelukkende som agent for PANDI P&I

Forsikringsgivers underskrift

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

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

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

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

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

Sikkerhedens art .....

Sikkerhedens gyldighedsperiode .....

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

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

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

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

Dette certifikat er gyldigt til .....

Udstedt eller påtegnet af regeringen i .....

(statens officielle betegnelse)

ELLER

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

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

..... den .....  
(sted) (dato)

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

Forklarende bemærkninger:

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