

2012/1 LSF 40 (Gældende)

Forslag til Lov om ændring af søloven, lov om skibes besætning, lov om tillæg til strandingslov af 10. april 1895 og forskellige andre love samt ophævelse af lov om registreringsafgift for fritidsfartøjer (Gennemførelse af vragsfjernelseskonventionen, tilpasninger som følge af passagerrettighedsforordningen, gebyr for sønærings- og kvalifikationsbeviser, indførelse af en årlig afgift for skibe optaget i skibsregistrene og sanktionering af skibsførerens forpligtigelse til at redde de ombordværende m.v.)

Ministerium: Erhvervs- og Vækstministeriet

Journalnummer: Erhvervs- og Vækstmin.,
Søfartsstyrelsen, j.nr. 2012002641

Forslag

til

Lov om ændring af søloven, lov om skibes besætning, lov om tillæg til strandingslov af 10. april 1895 og forskellige andre love samt ophævelse af lov om registreringsafgift for fritidsfartøjer

(Gennemførelse af vragsfjernelseskonventionen, tilpasninger som følge af passagerrettighedsforordningen, gebyr for sønærings- og kvalifikationsbeviser, indførelse af en årlig afgift for skibe optaget i skibsregistrene og sanktionering af skibsførerens forpligtigelse til at redde de ombordværende m.v.)

§ 1

I søloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 856 af 1. juli 2010, som ændret ved lov nr. 599 af 24. juni 2005, § 1 i lov nr. 526 af 7. juni 2006, § 1 i lov nr. 251 af 30. marts 2011, § 17 i lov nr. 457 af 18. maj 2011 og § 1 i lov nr. 249 af 21. marts 2012, foretages følgende ændringer:

1. Som ny note til lovens titel indsættes:

»2) Ifølge art. 288 i EUF-Traktaten gælder en forordning umiddelbart i en hver medlemsstat. Loven indeholder bestemmelser vedrørende anvendelsen her i landet af Rådets forordning nr. 1177/2010 af 24. november 2010 om passagerers rettigheder ved sørejser og rejser på indre vandveje og om ændring af forordning (EF) nr. 206/2004, EU-tidende 2010, nr. L 334, s. 1-16.«

2. Efter § 15 indsættes før overskriften før § 16:

»Årlige afgifter for registrerede skibe

§ 15 a. Ejere af skibe, der er optaget i skibsregistret og fartøjsfortegnelsen, skal betale en årlig afgift for hvert skib, der er registreret.

Stk. 2. For skibe med en bruttotonnage under 20 udgør den årlige afgift 800 kr.

Stk. 3. For skibe med en bruttotonnage mellem 20 og 500 udgør den årlige afgift 1.600 kr.

Stk. 4. For skibe med en bruttotonnage på 500 eller derover udgør den årlige afgift 2.400 kr.

Stk. 5. For skibe, der alene har en målt bruttoregistertonnage, fastsættes afgiften efter stk. 2-4 på baggrund af skibets bruttoregistertonnage.

Stk. 6. For skibe, der hverken har en målt bruttotonnage eller bruttoregistertonnage, udgør afgiften 800 kr.

Stk. 7. For skibe, hjemmehørende i Grønland, der ejes af personer, der har bopæl i Grønland eller af selskaber eller lignende, der har hjemsted i Grønland, finder stk. 1-6 ikke anvendelse.

Stk. 8. For skibe, der i medfør af sølovens § 24 på grundlag af en bareboatbefragtningsaftale er optaget i et udenlandsk skibsregister og midlertidigt fører et andet nationalitetsflag end det danske, finder stk. 1-6 ikke anvendelse.

Stk. 9. Skibe, der af Skibsbevaringsfonden er erklæret bevaringsværdige gennem udstedelse af bevaringsværdighedserklæring, fritages for betaling af årlige afgifter efter § 15 a.

§ 15 b. Den registrerede ejer af skibet er forpligtet til at indbetale den skyldige afgift til Søfartsstyrelsen.

Stk. 2. Ejers skibet af partredere, hæfter partrederne solidarisk for afgiftens betaling. Ejers skibet af kommanditselskaber, interessentskaber, interessentskabslignende samejer m.v., hæfter de ansvarlige deltagere eller ejere solidarisk for afgiftens betaling.

Stk. 3. Er skibet registreret på baggrund af en bareboatbefragtningsaftale, påhviler afgiften den registrerede bareboatbefragter i registret.

Stk. 4. Den årlige afgift forfalder til betaling hvert år den første dag i marts og dækker perioden 1. marts det pågældende år til sidste dag i februar det efterfølgende år.

Stk. 5. Slettes et skib, der er betalt afgift for, fra registret inden den sidste dag i august, vil Søfartsstyrelsen efter forudgående ansøgning refundere halvdelen af den betalte afgift for det pågældende år. Ansøgning om refusion efter 1.pkt. skal være Søfartsstyrelsen i hænde senest ved udgangen af det år, som skibet er slettet i.

Stk. 6. Erhvervs- og vækstministeren kan fastsætte regler om betalingsmåden, frister for indbetaling, erindringsskrivelser, gebyrer og renter samt regler om, at Søfartsstyrelsen kan eftergive eller frafalde krav på betaling af den årlige afgift.«

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

4. Efter § 163 indsættes:

»Kapitel 8 a

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

§ 164. Bestemmelserne i dette kapitel finder anvendelse på dansk territorium og i dansk eksklusiv økonomisk zone samt for danske skibe, uanset hvor skibet befinder sig.

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

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

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

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

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

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

Stk. 3. Ved vrags forstås i dette kapitel et sunket eller strandet skib efter en søulykke, enhver del af et sunket eller strandet skib, herunder genstande der er eller har været om bord på skibet, enhver genstand, der er tabt fra et skib til søs, og som er strandet, sunket eller drivende til søs, eller et skib, der er lige ved, eller rimeligvis kan forventes at synke eller strande, og hvor effektive forholdsregler ikke allerede er taget for at yde assistance til skibet eller det eventuelle gods, der måtte være i fare.

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

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

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

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

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

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

Stk. 10. Ved vragefjernelseskonventionen forstås i dette kapitel Nairobi-konvention af 23. maj 2007 om fjernelsen af vrage.

§ 166. Den registrerede ejer af et skib er uden hensyn til skyld ansvarlig for omkostninger forbundet med vrageets lokalisering, afmærkning og fjernelse, når vrageet befinder sig på dansk territorium eller i dansk eksklusiv økonomisk zone.

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

- 1) ligger i et konventionsområde uden for dansk territorium og dansk eksklusiv økonomisk zone, og
- 2) når den berørte stat i overensstemmelse med konventionen har bestemt, at vrageet udgør en fare.

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

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

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

Stk. 6. Den, der bugserer et skib, vrage eller anden genstand, er, uanset det bugseredes størrelse og uden hensyn til skyld, ansvarlig for omkostningerne forbundet med det bugseredes lokalisering, afmærkning, fjernelse og bjærgning, når det bugserede befinder sig på dansk territorium.

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

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

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

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

Stk. 2. Den, der bugserer et skib, vrage eller en anden genstand på dansk territorium, er, uanset det bugseredes størrelse, forpligtet til at have det bugserede forsikret.

Stk. 3. En forsikring, for et skib med en bruttotonnage på 300 eller derover, skal for at kunne godkendes opfylde følgende krav:

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

Stk. 4. En forsikring for et skib med en bruttotonnage på 20 eller derover, men mindre end 300, samt en forsikring efter stk. 2 skal opfylde de nævnte krav i stk. 3, nr. 1, litra b, og nr. 2.

Stk. 5. Søfartsstyrelsen fastsætter de nærmere regler om forsikring og garanti, herunder om hvilke krav forsikringen og forsikreren skal opfylde, for at forsikringen kan godkendes.

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

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

Stk. 3. Til skibe ejet af den danske stat udsteder Søfartsstyrelsen et certifikat, der bekræfter, at skibet er statsejet, og at skibets ansvar er dækket inden for de nævnte grænser i lovens kapitel 9.

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

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

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

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

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

5. Efter § 431 indsættes:

»Kapitel 15 a

Passagerrettigheder

§ 440. Erhvervs- og vækstministeren kan fastsætte regler med henblik på opfyldelse og anvendelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1177/2010 af 24. november 2010 om passagerers rettigheder ved sørejser og rejser på indre vandveje og om ændring af forordning (EF) nr. 2006/2004 (passagerrettighedsforordningen), herunder bestemmelser vedrørende klageadgang og gebyr.«

6. Efter § 504 indsættes:

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

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

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

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

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

8. I § 515 b indsættes efter »overholdelsen af §§ 153,«: »168, 169, stk. 4,«.

§ 2

I lov om tillæg til strandingsloven af 10. april 1895, jf. lovbekendtgørelse nr. 838 af 10. august 2009, foretages følgende ændringer:

1. I § 6, stk. 1, og § 9, stk. 1, ændres »§ 2« til: »§ 14 a«.

2. § 7, stk. 1, affattes således:

»For udgifterne til de af det offentlige foretagne foranstaltninger, jf. § 6, hæfter den registrerede ejer af skibet og dennes forsikringsselskab i overensstemmelse med sølovens kapitel 8 a.«

3. I § 7 indsættes efter stk. 1 som nyt stykke:

»Stk. 2. Ligger vraget på dansk søterritorium hæfter endvidere ejeren af ladningen såvel ejeren af andre genstande, for så vidt disse efter deres beskaffenhed selv danner fare eller væsentlige ulemper for skibsfarten eller fiskeriet. Ejeren hæfter med genstandene men ikke personligt. Det offentlige har fortrinsret i de nævnte genstande frem for alle andre fordringer.«

Stk. 2 bliver herefter stk. 3.

4. Efter § 14 indsættes:

»§ 14 a. Loven finder anvendelse på genstande, der befinder sig på dansk territorium. Endvidere finder § 6, § 7, stk. 1, §§ 8-9 og §§ 11-13 anvendelse på genstande, der befinder sig i dansk eksklusiv økonomisk zone.«

§ 3

I lov om Dansk Internationalt Skibsregister, jf. lovbekendtgørelse nr. 273 af 11. april 1997, som ændret ved § 1 i lov nr. 460 af 31. maj 2000, § 2 i lov nr. 526 af 7. juni 2006 og lov nr. 214 af 24. marts 2009, foretages følgende ændring:

1. Efter § 8 indsættes:

»§ 8 a. Bestemmelserne om årlige afgifter for registrerede skibe i sølovens §§ 15 a – 15 b finder tilsvarende anvendelse for skibe registreret i Dansk Internationalt Skibsregister.«

§ 4

I lov om skibes besætning, jf. lovbekendtgørelse nr. 168 af 27. februar 2012, som ændret ved § 3 i lov nr. 493 af 12. maj 2010 og § 1 i lov nr. 478 af 30. maj 2012, foretages følgende ændring:

1. § 20, stk. 1, ophæves.

2. I § 20, stk. 4, der bliver stk. 3, indsættes efter »Søfartsstyrelsen fastsætter regler om«: »udstedelse af sønæringsbeviser og kvalifikationsbeviser herunder gebyr,«.

Stk. 1-6 bliver herefter stk. 1-5.

§ 5

I lov om sikkerhed til søs, jf. lovbekendtgørelse nr. 654 af 15. juni 2010, som ændret ved § 2 i lov nr. 251 af 30. marts 2011, § 16 i lov nr. 457 af 18. maj 2011, § 5 i lov nr. 622 af 14. juni 2011 og § 2 i lov nr. 249 af 21. marts 2012, foretages følgende ændringer:

1. § 4, stk. 3, affattes således:

»Stk. 3. Erhvervs- og vækstministeren kan fastsætte regler om anmeldelsespligt til danske og udenlandske søfartsmyndigheder vedrørende ulykker og andre hændelser til søs og om danske myndigheders indberetning heraf til den europæiske informationsplatform for ulykker til søs.«

2. § 20 a affattes således:

»§ 20 a. Søfartsstyrelsen kan som led i tilsynsvirksomheden efter denne lov tillige føre tilsyn med overholdelsen af lov om røgfri miljøer på danske skibe og med overholdelsen af lov om søfarendes ansættelsesforhold m.v., lov om skibes besætning, lov om skibsmåling og § 153, § 168, § 169, stk. 4, § 170, § 186, §§ 197-198, § 440 og § 471 i søloven og regler udstedt i medfør heraf og EU-forordninger inden for lovenes anvendelsesområde. Søfartsstyrelsen kan påbyde, at forhold, der strider mod de nævnte love eller regler, der er udstedt i medfør heraf, bringes i orden straks eller inden en nærmere angiven frist.

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

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

3. I § 29 indsættes som stk. 3:

»Stk. 3. Den skibsfører, der forsømmer sine forpligtelser efter sølovens § 135 vedrørende redning af de ombordværende, efter at skibet er kommet i havsnød, straffes med bøde eller fængsel i indtil 4 måneder.«

4. I § 31, stk. 1 og 2, ændres »§ 29, stk. 1 og 2« til: »§ 29, stk. 1- 3«.

§ 6

I lov nr. 249 af 21. marts 2012 om ændring af søloven og lov om sikkerhed til søs (Tilpasninger som følge af Athenforordningen, gennemførelse af 2002 Athen-konventionen og registrering af skibe med frist) foretages følgende ændring:

1. § 2, nr. 1, ophæves.

§ 7

I lov nr. 901 af 16. december 1998 om ændring af søloven og ophævelse af lov om skibsregistrering (Overførsel af registreringsregler m.v.) foretages følgende ændring:

1. § 3, *stk. 1*, affattes således:

»Loven gælder ikke for Færøerne, men § 1, nr. 8, kan ved kongelig anordning sættes i kraft for Færøerne med de ændringer, som de færøske forhold tilsiger.«

§ 8

I lov nr. 106 af 13. februar 2001 om ændring af søloven og retsplejeloven (Søforklaring og erstatning i forbindelse med transport af olie til søs) foretages følgende ændring:

1. I § 4 indsættes som 2. *pkt* .:

»Lovens bestemmelser kan sættes i kraft på forskellige tidspunkter.«

§ 9

Stk. 1. Loven træder i kraft den 15. februar 2013, jf. dog *stk. 3* og 4.

Stk. 2. Lov om registreringsafgift for fritidsfartøjer, jf. lovbekendtgørelse nr. 102 af 13. februar 1992 ophæves den 15. februar 2013.

Stk. 3. § 1, nr. 5, træder i kraft den 18. december 2012.

Stk. 4. Erhvervs- og vækstministeren fastsætter tidspunktet for ikrafttræden af § 1, nr. 3-4 og 6-8, § 2, § 5, nr. 1 og 2, og §§ 6-8. Ministeren kan herunder fastsætte, at bestemmelserne træder i kraft på forskellige tidspunkter.

§ 10

Stk. 1. Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland, jf. dog *stk. 2-4*.

Stk. 2. Erhvervs- og vækstministeren kan ved kongelig anordning sætte loven helt eller delvist i kraft for Grønland med de ændringer, som de grønlandske forhold tilsiger.

Stk. 3. Lovens § 1, nr. 3-8, kan ved kongelig anordning helt eller delvis sættes i kraft for Færøerne med de ændringer, som de færøske forhold tilsiger.

Stk. 4. Skibe hjemmehørende i Grønland er omfattet af § 1, nr. 2, og § 3, hvis skibet ejes af personer, der ikke har bopæl i Grønland, eller af selskaber eller lignende, der ikke har hjemsted i Grønland.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

Indholdsfortegnelse

1. Baggrund og formål

1.1. Vragfjernelseskonventionen

1.2 Passagerrettighedsforordningen

1.3 Sønærings- og kvalifikationsbeviser, skibsregistrering og skibsførerens forpligtigelser

m.v.

2. Lovforslagets indhold

2.1. Vrag

2.1.1. Gældende ret

2.1.2. Lovforslaget

2.2. Passagerrettighedsforordningen

2.2.1. Gældende ret

2.2.2. Lovforslaget

2.3. Sønærings- og kvalifikationsbeviser, skibsregistrering og skibsførerens forpligtigelser

m.v.

2.3.1. Gældende ret

2.3.2. Lovforslaget

3. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet

5. Administrative konsekvenser for borgerne

6. Miljømæssige konsekvenser

7. Forholdet til EU-retten

8. Hørte myndigheder og organisationer m.v.

9. Sammenfattende skema

1. Baggrund og formål

Lovforslaget indeholder tre hovedelementer:

- Ændringer som følge af gennemførelse af den internationale Nairobi-konvention af 2007 om fjernelse af vrag (vragfjernelseskonventionen).
- Tilpasninger som følge af EU-forordningen af 24. november 2010 om passagerers rettigheder ved sørejser og rejser på indre vandveje (passagerrettighedsforordningen).
- Indførelse af nye betalingsordninger, så der kan opkræves betaling for udstedelse af sønærings- og kvalifikationsbeviser, ligesom der indføres en årlig afgift for skibe optaget i de danske skibsregistre.

Derudover indeholder lovforslaget en bestemmelse om, at skibsføreren kan ifalde staf, hvis han forsømmer sin pligt til at redde de ombordværende og to mindre præciseringer af ikrafttrædelsesbestemmelser til ændringer af søloven, som sikrer, at disse ændringer kan sættes i kraft for Færøerne.

1.1 Vragfjernelseskonventionen

På en diplomatkonference i Nairobi i maj 2007 blev der under FN's Internationale Søfartsorganisation

(IMO) vedtaget en konvention om fjernelse af vrage (vragfjernelseskonventionen), som er optaget som bilag 3 til lovforslaget. Danmark har underskrevet konventionen med ratifikationsforbehold.

Med konventionen er der indgået en international aftale om, hvornår et vrage kan kræves fjernet, hvem der er pligtig til at fjerne det, og hvem der skal betale for fjernelsen. Der indføres således regler om, at skibsejeren får et objektivt ansvar for fjernelse af vrage efter søulykker, samt regler om at skibene skal have et certifikat, som viser, at der er tegnet en forsikring til dækning af udgifter til fjernelse af vrage. Forsikringspligten sikrer således, at der fremover vil være dækning for udgifter til vragfjernelse i danske farvande, også for så vidt angår udenlandske skibe. Dermed undgås situationer, hvor det offentlige af hensyn til sejladsikkerhed eller lignende er nød til at afholde udgifter til vragfjernelse i danske farvande.

Hovedindholdet i vragfjernelseskonventionen er:

Flagstaten skal af skibsføreren og operatøren af et skib kræve, at der sker indberetning til den berørte kyststat, hvis et skib har været involveret i en søulykke, der har medført et vrage.

Skibe med en bruttotonnage på 300 eller derover skal have en forsikring, som dækker uskadeliggørelse, dog kun inden for den beløbsgrænse, der følger af de almindelige regler om ansvarsbegrænsning. Krav skal kunne gøres gældende direkte overfor forsikringsselskabet. Flagstaten skal udstede certifikat for, at skibet er forsikret i overensstemmelse med konventionen.

Ved et vrage forstås ikke alene, som i dag, et sunket eller strandet skib eller dele heraf, men også tabte og drivende genstande fra skibet og drivende skibe, hvis der er risiko for, at skibet bliver et vrage.

Kyststaten skal, som i dag, lokalisere, afmærke og advare imod vrage, som kan udgøre en fare.

Hvis et vrage må anses for at udgøre en fare for kyststatens interesser, kan den kræve, at ejeren uskadeliggør vraget, og – hvis ejeren ikke kan eller i særligt hastende tilfælde – selv uskadeliggøre vraget for ejerens regning. Den registrerede ejer er ansvarlig for omkostningerne til uskadeliggørelse af vraget på objektivt grundlag (uden skyld) dog kun inden for ansvarsbegrænsningsbeløbet.

Konventionen omfatter derfor vragfjernelse i væsentlig flere situationer, end hvor der i dag fjernes vrage. Ved fare forstås dels fare for sejladsen, herunder hindring for sejladsen, dels fare for skade på miljø eller kystlinje. Endvidere omfattes skadelige konsekvenser for aktiviteter, der er levebrød for berørte personer (herunder fiskeri), økonomiske interesser (herunder turisme), kystbefolkningens helbred og offshore- og undervandsinstallationer. Den berørte kyststat skal konsultere flagstaten om de forholdsregler, som skal tages i anvendelse. Flagstaten skal sikre, at skibets ejer er ansvarlig for at efterkomme kyststatens afgørelser inden for konventionens rammer om fjernelse af vrage.

Konventionens geografiske område er den eksklusive økonomiske zone, men en konventionspart kan individuelt bestemme, at området skal udvides til også helt eller delvist at gælde eget territorium.

Ved en ratifikation opfylder Danmark det tilsagn, som transportministeren sammen med de øvrige EU-landes ministre afgav i Rådet for Den europæiske Union på Rådets samling den 9. – 10. oktober 2008 om, senest 1. januar 2013, at give samtykke til at være bundet af den internationale Nairobi konvention af 2007 om fjernelse af vrage.

1.2 Passagerrettighedsforordningen

Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) Nr. 1177/2010 af 24. november 2010 om passagerers rettigheder ved sørejser og rejser på indre vandveje og om ændring af forordning (EF) nr. 2006/2004 (passagerrettighedsforordningen) finder anvendelse fra den 18. december 2012. Passagerrettighedsforordningen, der er optrykt som bilag 2 til lovforslaget, har hjemmel i artikel 91, stk. 1, og artikel 100, stk. 2, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde om fælles regler for transportområdet. Forordningen finder direkte anvendelse i Danmark.

Formålet med passagerrettighedsforordningen er dels at give generelle passagerrettigheder ved transport

til søs til alle rejsende og dels særlige rettigheder for personer med funktionsnedsættelse på lignende vis, som der i dag gælder inden for luftfart og jernbane. Tilsvarende regler vil finde anvendelse for bustransport fra 2013. Der vil dermed være passagerrettigheder for alle transportformer i EU.

Der foreslås med lovforslaget indsat en bemyndigelsesbestemmelse i søloven, der giver erhvervs- og vækstministeren hjemmel til administrativt at fastsætte nærmere regler med henblik på opfyldelse og anvendelse af passagerrettighedsforordningen i relation til den del, der vedrører skibet og rederier. De administrative regler, som vil blive udstedt i forbindelse med gennemførelsen af lovforslaget, vil indeholde bestemmelser, der supplerer passagerrettighedsforordningen. De supplerende bestemmelser vil primært vedrøre klageadgang, håndhævelse og sanktion, idet der dog også kan blive tale om enkelte bestemmelser vedrørende erhvervets forpligtigelser, fx vedrørende erhvervets fastsættelse af ikke-diskriminerende adgangsbetingelser for befordring af personer med funktionsnedsættelse.

Passagerrettighedsforordningen fastlægger også forpligtigelser i havne, herunder for havne og terminaloperatører. Disse områder er ikke omfattet af dette lovforslag, da det falder under Transportministeriets område.

1.3 Sønærings- og kvalifikationsbeviser, skibsregistrering og skibsførerens forpligtigelser m.v.

Som et andet element i lovforslaget gennemføres mindre ændringer af lov om skibes besætning, lov om sikkerhed til søs, søloven og lov om Dansk Internationalt Skibsregister. Der er bl.a. tale om betaling i forbindelse med sønærings- og kvalifikationsbeviser og skibsregistrering samt mulighed for strafsanktionering af skibsføreren, hvis den pågældende, efter skibet er kommet i havsnød, ikke lever op til sine forpligtigelser i forbindelse med redning af de ombordværende.

Med lovforslaget foreslås, at Søfartsstyrelsen kan fastsætte nærmere regler for udstedelse af sønærings- og kvalifikationsbeviser, svarende til hvad der gælder på andre områder som fx udstedelse af kørekort og pas. Der foreslås indsat en hjemmel til opkrævning af gebyr i forbindelse med disse beviser. Søfartsstyrelsen opkræver allerede i dag betaling for udstedelse af den påtegning, som, i henhold til internationale regler, kræves af udenlandske søfarende for at sejle på danske skibe. De nærmere administrative regler vil blive fastsat i en bekendtgørelse. Reglerne forventes udformet således, at gebyrerne dækker omkostningerne forbundet med selve udstedelsen og den fornødne sagsbehandling. Det anslås, at gebyret bliver i størrelsesorden 500 kr.

Med lovforslaget foreslås indført en årlig, fiskal afgift for at have et skib registreret i henholdsvis Dansk Internationalt Skibsregister, skibsregistret eller Fartøjsfortegnelsen. Samtidig vil lovforslaget ophæve den særlige registreringsafgift på 6.000 kr. for fritidsfartøjer, der i sin tid blev indført som led i den såkaldte kartoffelkur.

Alle skibe optaget i enten Dansk Internationalt Skibsregister (DIS) eller skibsregistret (Dansk Skibsregister (DAS) og Fartøjsfortegnelsen (FTJ)) vil således blive omfattet af ordningen. Skibe under bygning, der midlertidigt er optaget i skibsbygningsregistret, samt skibe, der er bareboatede ud af de danske registre (midlertidigt registreret i fremmed register), vil derimod ikke blive omfattet af ordningen. Endelig vil skibe, der af Skibsbevaringsfonden vurderes at være bevaringsværdige, blive fritaget for betaling af årsafgift for at støtte bevarelsen af den danske kulturarv.

Skibsregistrene føres i dag i Søfartsstyrelsen. Den årlige, fiskale afgift skal medvirke til at finansiere de myndighedsopgaver, der er forbundet med, at skibe sejler under dansk flag, herunder driften af skibsregistre. Afgiften forventes også at virke som incitament til de registrerede ejere til at meddele ændringer i de registrerede oplysninger.

Der er i dag i søloven en bestemmelse om skibsførerens pligt til at gøre alt, hvad der står i hans magt, for at redde de ombordværende og bevare skibet og dets ladning, hvis skibet kommer i havsnød. Med lovforslaget foreslås, at skibsføreren kan pålægges straf, hvis han ikke lever op til sine forpligtigelser i relation til redning af de ombordværende. Med den foreslået bestemmelse ønskes at signalere en stramning

i forhold til skibsførerens forpligtigelser i lyset af Costa Concordia ulykken ud for den italienske kyst i januar 2012.

I forbindelse med at en række ændringer til søloven skal sættes i kraft for Færøerne, er man endvidere blevet opmærksom på enkelte uhensigtsmæssigheder i to af de vedtagne loves ikraftsættelsesbestemmelser. Det drejer sig om de ændringer til søloven, som blev gennemført i 1998 og 2001 ved lov nr. 901 af 16. december 1998 og lov nr. 106 af 13. februar 2001. Lovforslaget medtager derfor to mindre præciseringer af disse love.

2. Lovforslagets indhold

2.1 Vrag

2.1.1. Gældende ret

Uskadeliggørelse af vrag, herunder fjernelse af vrag, sker for at beskytte sejladsikkerhed, fiskeri, kystværker og miljø. Uskadeliggørelsen administreres af den myndighed, der måtte have ansvaret herfor.

Uskadeliggørelse af et vrag på havbunden, der er til fare eller væsentlig ulempe for sejlads eller fiskeri, administreres af Søfartsstyrelsen i medfør af § 6 i lov om tillæg til strandingsloven af 10. april 1895. Skibets ejer hæfter for det offentliges foranstaltninger i forbindelse med uskadeliggørelsen, jf. § 7. Ejeren af skibet hæfter med de begrænsninger, der fremgår af sølovens § 172, stk. 1, nr. 4. Der er i dag i kapitel 7 a i søloven krav om en ansvarsforsikring for skibe med en bruttotonnage på 300 og derover. Der er dog tale om en mere generel forsikringsordning, der dækker de krav, der ikke er omfattet af sølovens øvrige lovpligtige forsikringskrav.

Søfartsstyrelsen kan påbyde ejeren at uskadeliggøre vraget og kan, hvis ejeren ikke efterkommer påbuddet rettidigt, selv lade vraget uskadeliggøre. Ønsker ejeren ikke selv at bjærge, eller foretager ejeren ikke seriøse bjærgningsforsøg, kan Søfartsstyrelsen efter ansøgning udstede tilladelse til tredjemand til at bjærge for egen regning og risiko, jf. § 9 i lov om tillæg til strandingslov af 10. april 1895.

Hvis et vrag udgør en fare for kysten eller et kystbeskyttelses anlæg, har såvel transportministeren (Kystdirektoratet) som den berørte kommunalbestyrelse mulighed for at påbyde vragets ejer at fjerne vraget i medfør af § 19 e i lov om kystbeskyttelse. Undlader ejeren at efterkomme påbuddet, vil ejeren kunne straffes med bøde, jf. § 20, og Kystdirektoratet eller kommunalbestyrelsen vil kunne lade vraget fjerne for ejerens regning, jf. § 19 e.

I ekstraordinære tilfælde, hvor der er en fare for alvorlige skader på havmiljøet eller betydelig luftforurening, kan såvel miljøministeren (Naturstyrelsen) som forsvarsministeren (Søværnets Operative Kommando) træffe de nødvendige foranstaltninger til at forhindre eller bekæmpe forurening i medfør af henholdsvis § 42 a, stk. 3, og § 43, stk. 2, i lov om beskyttelse af havmiljøet.

Fjernelse af vrag, som fx ud fra en æstetisk betragtning må anses for at være uskønne, er ikke omfattet af de gældende regler. Sådanne vrag får derfor normalt lov til at ligge. I enkelte tilfælde i 1990'erne har Kystdirektoratet dog, efter særlig bevilling fra Folketingets Finansudvalg, foranlediget større vrag fjernet. Hjemmelen til fjernelsen var, at den danske stat i medfør af almindelig højhedsret på sit territorium har en adgang til at regulere forholdene.

En tværministeriel arbejdsgruppe under ledelse af By- og Landskabsstyrelsen (nu Naturstyrelsen) har i 2010 udarbejdet en rapport om omfanget af skæmmende skibsvrag og skibe. Rapporten oplyser, at der, ifølge indberetninger fra kommuner, havne og lokalafdelinger af Danmarks Naturfredningsforening, er cirka 30 skæmmende skibsvrag eller efterladte skibe, hvoraf de fleste ligger tættere end 100 m fra land. Bortset fra to mindre fragtskibe er der tale om lystfartøjer, fiskerbåde, pramme og lignende.

Forhold vedrørende vrag, hvor der er gået mere end 100 år siden forliset, administreres af kulturministeren (Kulturstyrelsen) i medfør af museumslov, jf. §§ 28 og 29 g, stk. 2. Tilstanden af disse vrag må kun

ændres med Kulturstyrelsens tilladelse. Overtrædelse straffes med bøde eller fængsel i indtil 1 år, jf. §§ 40 og 40 a i nævnte lov.

Enhver bjærgning eller uskadeliggørelse af vrage indenfor søterritoriet, uanset efter hvilken hjemmel dette måtte ske, skal forinden godkendes af Søfartsstyrelsen for at sikre, at vrage ikke under bjærgningen eller uskadeliggørelsen tabes på et (endnu mere) farligt sted, jf. § 9, stk. 1 i lov om tillæg til strandingslov. Af private bjærgere, som ikke er ejere af vrage, kan Søfartsstyrelsen kræve sikkerhedsstillelse for eventuelle omkostninger som følge af en mislykket bjærgning.

Vrage, der ikke i medfør af ovennævnte lovgivning anses for at udgøre en fare, vil normalt ikke blive uskadeliggjort, fjernet eller bjærget.

2.1.2. Lovforslaget

Lovforslaget foreslår, at reglerne i forbindelse med vragefjernelseskonventionen skal gælde på dansk territorium og den eksklusive økonomiske zone. Årsagen hertil er, at langt de fleste tilfælde af vrage, der skal fjernes i danske farvande, er vrage, som ligger på søterritoriet, og at det anses for at være i Danmarks interesse, at disse vrage i videst muligt omfang har en forsikring, som dækker fjernelsen.

Der er ikke ved nærværende lovforslag tilsigtet nogen ændring i de forskellige myndigheders ressort i forbindelse med fjernelse af vrage. Det vil fortsat være den myndighed, som er ansvarlig for det område, hvori der måtte være en interesse i vrages uskadeliggørelse, som skal træffe beslutning om uskadeliggørelse, fjernelse eller bjærgning.

Reglerne efter lovforslaget finder alene anvendelse på nye vrage, der fremkommer efter ikrafttrædelse af vragefjernelseskonventionen.

Med lovforslaget foreslås, at der indføres objektivt ansvar for registrerede ejere af skibe for omkostninger forbundet med lokalisering af vrage af skibet, dets afmærkning og fjernelse, når vrage befinder sig i et konventionsområde.

Den registrerede ejer er dog fri for ansvar, hvis denne godtgør, at søulykken udelukkende skyldes force majeure, tredjemands handling eller forsømmelighed hos en myndighed, der har ansvar for navigationshjælpemidler. Bevisbyrden er ejerens.

Den registrerede ejer af ethvert dansk registreret skib med en bruttotonnage på 20 eller derover skal have en forsikring, der dækker ejerens ansvar i forbindelse med vragefjernelse. Forsikringssummen skal dække det for skibet gældende ansvar efter de gældende globalbegrænsningsregler, som findes i sølovens kapitel 9, og som er baseret på London-konventionen af 1976 (Globalbegrænsningskonventionen), som ændret ved 1996-protokollen, som Danmark har ratificeret.

Lovforslaget er på dette punkt mere vidtgående end vragefjernelseskonventionen, som alene stiller krav om forsikring af skibe med en bruttotonnage på 300 eller derover. Årsagen til, at det foreslås, at flere danske skibe, end de der er omfattet af vragefjernelseskonventionen, skal have forsikring, er et ønske om forsikringsdækning i danske farvande af så mange skibe som muligt. Hovedparten af erhvervsfartøjer med en bruttotonnage på 20 eller derover, men under 300, har i dag en forsikring, som også dækker vragefjernelse. Fremover vil disse forsikringer skulle leve op til lovforslagets krav, der blandt andet indebærer, at erstatningskravet for fjernelse af vrage skal kunne gøres gældende over for forsikreren, selvom ejeren er under konkurs. Skibe med en bruttotonnage på mindre end 20 er ikke nødvendigvis registreret i skibsregistret, og de administrative problemer med en lovpligtig forsikring for disse skibe skønnes derfor at ville overstige fordelene.

For at sikre en forsikringsdækning er der i lovforslaget, i overensstemmelse med vragefjernelseskonventionen, stillet forslag om nogle grundlæggende krav til forsikringen. Det drejer sig om, at forsikreren ikke kan opsigte forsikringen til et tidligere tidspunkt end tre måneder efter, at Søfartsstyrelsen har fået besked herom, at krav om erstatning for omkostninger kan rettes direkte til forsikreren, og at forsikreren ikke kan

påberåbe sig forsikringstagerens konkurs, likvidation eller ophør. Forsikreren kan dog, i lighed med hvad der gælder for andre ansvarskonventioner, gøre indsigelse, hvor ejeren af skibet har handlet forsætligt.

Der foreslås endvidere, at der indføres hjemmel til, at Søfartsstyrelsen kan fastsættes nærmere bestemmelser vedrørende forsikring, herunder om hvilke nærmere krav forsikringen og forsikreren skal opfylde, for at forsikringen kan godkendes.

Som bevis for at der er tegnet forsikring, forpligtes skibe med en bruttotonnage på 300 og derover at medbringe et certifikat om bord. Det følger af vragsfjernelseskonventionen. Skibe med en bruttotonnage på 20 eller derover, men mindre end 300, vil ikke få udstedt certifikat.

Certifikaterne vil blive udstedt af Søfartsstyrelsen, der i dag udsteder en række andre certifikater vedrørende skibes forsikringsforhold reguleret af internationale konventioner. Certifikaterne vil tillige kunne udstedes til skibe, der ønsker at anløbe konventionslande, men som er registrerede i ikke konventionslande. Lovforslaget foreslår, at Søfartsstyrelsen fastsætter nærmere bestemmelser om udstedelse af certifikaterne, herunder om betaling af et omkostningsdækkende gebyr for udstedelsen.

Der indføres, i overensstemmelse med vragsfjernelseskonventionen, en forældelsesbestemmelse for krav mod den registrerede ejer og derved også mod dennes forsikringsselskab. Forældelsesfristen er tre år fra det tidspunkt, hvor det berørte land har konstateret, at vraget udgør en fare, dog således at fristen ikke kan ligge senere end seks år efter tidspunktet for søulykken, der medførte vraget. Anlæg af sag til betaling suspenderer fristen.

Med lovforslaget foreslås et forbud mod, at danske skibe, der ikke har pligtig forsikring med en bruttotonnage på 20 og derover, og pligtigt certifikat i tilfælde af skibe med en bruttotonnage på 300 og derover, at gå fart. Ligeledes forbydes det udenlandske skibe med en bruttotonnage på 300 og derover, der ikke er i besiddelse af et pligtigt certifikat at anløbe danske havne og danske offshoreinstallationer. Det gælder uanset om det udenlandske skib kommer fra et konventionsland eller et ikke konventionsland.

Hverken vragsfjernelseskonventionen eller dette lovforslag berører situationer, hvor fjernelse af vrage er reguleret af reglerne om skade forvoldt af bunkersolie (sølovens kapitel 9 a og bunkerskonventionen), om olieskader efter ansvarskonventionen, 1992-fondskonventionen og 2003-fondsprotokollen (sølovens kapitel 10) og om skader efter andet end olie (sølovens kapitel 11 og HNS-konventionen (International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 1996)).

Undtaget fra såvel vragsfjernelseskonventionen og lovforslaget er forholdsregler, som Danmark eller en anden kyststat måtte træffe i medfør af den internationale konvention om kyststaters ret til indgriben på det åbne hav i tilfælde af olieforureningsulykker, 1969, med senere ændringer, eller protokollen vedrørende indgriben på det åbne hav i tilfælde af forurening med andre stoffer end olie, 1973, med senere ændringer.

I lov om sikkerhed til søs foreslås med lovforslaget, at erhvervs- og vækstministeren kan fastsætte regler om anmeldelsespligt ved søulykker, præciseres, således at det udtrykkeligt fremgår, at den også omfatter anmeldelse til udenlandske myndigheder. Derved bliver det tydeliggjort, at det vil kunne pålægges danske skibe at indberette i overensstemmelse med vragsfjernelseskonventionens bestemmelse om uheld i andre konventionslandes eksklusive økonomiske zone til det pågældende land.

Ligeledes bliver området, i hvilket vrage kan kræves uskadelliggjort, fordi de er til fare eller væsentlig ulempe for sejlads eller fiskeri, tydeliggjort, idet der foreslås indført en bestemmelse om geografisk afgrænsning i lov om tillæg til strandingsloven af 10. april 1895, lovebekendtgørelse nr. 838 af 10. august 2009. Lovforslaget indeholder således en bestemmelse om, at lov om tillæg til strandingslovens regler om vrage fremover skal gælde såvel dansk territorium som dansk eksklusiv økonomisk zone, mens de øvrige regler kun skal gælde dansk søterritorium. Lovens geografiske udstrækning er i dag »overalt i farvandene omkring de danske kyster«; og dette er af Højesteret, i en afgørelse trykt i UfR 1940.695 H

blevet fortolket som udover dansk søterritorium også at omfatte farvande så nær den danske kyst, at vrage ville udgøre en fare for sejladsen udfor kysten. Alene den registrerede ejer vil hæfte for uskadeliggørelse, hvis vrage ligger i dansk eksklusiv økonomisk zone, mens landningerne fortsat vil hæfte, hvis vrage ligger i søterritoriet.

En række af konventionens bestemmelser er ikke medtaget i forslaget. Årsagen er, at disse bestemmelser kan indføres administrativt inden for rammerne af gældende lovgivning.

2.2. Passagerrettighedsforordningen

2.2.1. Gældende ret

Som ovenfor nævnt findes der i dag generelle rettigheder og særlige rettigheder for fly- og jernbanepassagerer. Fx skal der ved forsinkelser tilbydes forplejning og informeres om alternative transportmuligheder, og i tilfælde af betydelige forsinkelser kan passagerer forlange compensation. For personer med funktionsnedsættelse betyder reglerne bl.a. assistance til at komme af og på.

Der findes ingen specifikke danske lovregler på søfartsområdet vedrørende sådanne rettigheder. Skibes bygning, udstyr mv. og indretning af passagerskibe, for så vidt angår personer med funktionsnedsættelse, er dog reguleret i en række tekniske forskrifter, som i vid udtrækning er en implementering af EU-regler og IMO-regler. Disse forhold er imidlertid ikke omfattet af passagerrettighedsforordningen.

Forbrugerklager over søtransportydelser kan i dag indbringes af forbrugeren til Forbrugerklagenævnet. Rejsen skal have en værdi på mindst 800 kr. Klager vedrørende pakkerejser, kan indbringes for pakkerejseankenævnet, som er et privat ankenævn, der er godkendt i medfør af forbrugerklageloven. Endvidere findes der mulighed for småsagsproces, hvor parterne skal hjælpes af domstolene, så parterne selv kan føre sagen uden at skulle bruge advokat.

2.2.2. Lovforslaget

Med lovforslaget foreslås indsat en bemyndigelsesbestemmelse i søloven, der giver erhvervs- og vækstministeren hjemmel til administrativt at fastsætte nærmere regler med henblik på opfyldelse og anvendelse af passagerrettighedsforordningen i relation til den del, der vedrører skibet og rederier. De administrative regler, som vil blive udstedt i forbindelse med gennemførelsen af lovforslaget, vil indeholde bestemmelser, der supplerer passagerrettighedsforordningen.

Når de nærmere regler for opfyldelse og anvendelse af passagerrettighedsforordningen ønskes fastsat administrativt, er det for at sikre, at reglerne kan tilpasses en eventuel udvikling på området. Hertil kommer, at sølovens regulering ikke direkte tager sigte på den type krav, som passagerrettighedsforordningen omfatter.

De supplerende bestemmelser vil særligt vedrøre klageadgang, håndhævelse og sanktion, idet der dog også kan blive tale om enkelte bestemmelser vedrørende erhvervets forpligtigelser, fx vedrørende erhvervets fastsættelse af ikke-diskriminerende adgangsbetingelser for befordring af personer med funktionsnedsættelse.

Passagerrettighedsforordningen fastlægger også forpligtigelser i havne, herunder for havne og terminaloperatører. Disse områder er ikke omfattet af dette lovforslag, da det falder under Transportministeriets område.

Passagerrettighedsforordningen giver i nærmere angivne situationer mulighed for compensation og ret til afslag i billetprisen m.v. ved forsinkelser. Kapitel 15 i søloven indeholder allerede i dag regler om befordring af passagerer og rejsegods. Forordningen og lovforslaget medfører ikke ændringer af disse regler og herunder ikke begrænsninger i muligheden for at opnå erstatning, hvis der er lidt et økonomisk tab. For at tydeliggøre dette, indsættes de supplerende regler vedrørende passagerrettighedsforordningen i et selvstændigt kapitel 15 a.

Passagerer har i medfør af passagerrettighedsforordningen ret til at klage til transportøren eller terminaloperatøren og efterfølgende til et klageorgan vedrørende rettigheder og forpligtelser efter forordningen.

Det fremgår således af forordningens artikel 24, at transportører og terminaloperatører er forpligtet til at indføre en klageordning vedrørende de rettigheder og forpligtelser, som er omhandlet i forordningen. Klagen skal indgives to måneder fra den dag, sejladsen blev udført eller skulle have været udført. Transportøren eller terminaloperatøren skal, inden for en måned efter modtagelsen af klagen, give besked til passageren om, hvorvidt klagen er imødekommet, er blevet afvist eller stadig er under behandling. Det endelige svar skal gives højst to måneder efter modtagelsen af en klage.

Forordningen giver mulighed for nationalt at beslutte at anvende et to-trins klagesystem, således at passageren først skal have klaget til transportøren/terminaloperatøren, før der kan klages til klageorganet. Danmark planlægger at benytte sig af denne mulighed, og der vil blive indsat en bestemmelse herom i bekendtgørelsen om skibspassagerers rettigheder for så vidt angår transportøren. Det er rimeligt, at transportøren eller terminaloperatøren, der i henhold til passagerrettighedsforordningen er den ansvarlige, først skal behandle klagen. Det må ligeledes antages at have en vis præventiv effekt i forhold til transportører og terminaloperatører, at disse først selv skal behandle alle klager.

Som nævnt skal der i medfør af forordningen kunne klages til et klageorgan. Under den tilsvarende passagerrettighedsforordning på jernbaneanrådet fungerer Ankenævnet for Bus, Tog og Metro som klageorgan. Der er tale om et privat ankenævn, som er godkendt af erhvervs- og vækstministeren i medfør af forbrugerklageloven. De selskaber, der har valgt at tilslutte sig ankenævnsbehandlingen, afholder omkostningerne forbundet med ankenævnets virksomhed. På flyområdet fungerer Trafikstyrelsen som klageorgan, og der opkræves betaling til finansiering af udgifterne til klagesagsbehandlingen.

Der er endnu ikke taget stilling til, om klageorganet vedrørende skibspassagerrettigheder bliver Ankenævnet for Bus, Tog og Metro, eller om der vil blive anvendt andre klagemuligheder inden for rammerne af forbrugerklageloven. Hvis det ikke bliver tilfældet, vil Søfartsstyrelsen blive klageorganet for de områder, der ikke er dækket af andre myndigheder. Hvis klagerne skal behandles i offentligt regi, vil gebyret for erhvervet blive fastsat på et sådant niveau, at incitamentet til at etablere et privat klageorgan ikke hindres. Der vil blive et mindre gebyr for den rejsende, idet klager vedrørende personer med funktionsnedsættelses rettigheder dog forventes at blive gratis.

Den nærmere udmøntning af klagemulighederne og klageorganet vil blive fastsat i bekendtgørelsen.

Selve tilsynet med overholdelsen af forordningen og håndhævelsen i den forbindelse vil blive varetaget af henholdsvis Søfartsstyrelsen og Kystdirektoratet på deres respektive områder i forhold til rederier mv. og havne/havneterminaler. For at sikre Søfartsstyrelsens håndhævelse foreslås i lovforslaget, at Søfartsstyrelsen som led i dens tilsynsvirksomhed i medfør af lov om sikkerhed til søs, ligeledes kan føre tilsyn med den foreslåede § 440 i søloven og EU-forordninger. Bestemmelsen giver mulighed for, at Søfartsstyrelsen, i forbindelse med dets almindelige tilsynsvirksomhed med skibe og rederier, kan føre tilsyn med rettigheder og forpligtelser efter passagerrettighedsforordningen og de supplerende nationale bestemmelser for de dele, der falder inden for Søfartsstyrelsens område.

I henhold til passagerrettighedsforordningen skal medlemsstaten fastsætte sanktioner for overtrædelse af forordningens bestemmelser. Der eksisterer allerede hjemmel i sølovens § 514 a til administrativt at fastsætte regler om straf for overtrædelse af regler fastsat i Den Europæiske Unions forordninger om forhold omfattet af loven. Der vil i medfør af denne bestemmelse blive fastsat en strafbestemmelse i bekendtgørelsen for så vidt angår transportører (rederier). Overtrædelse af forordningen og bekendtgørelsen vil blive straffet med bøde. Kommissionen skal senest den 18. december 2012 have meddelelse om, hvilke sanktioner, der anvendes ved overtrædelse af bestemmelserne i passagerrettighedsforordningen, ligesom senere ændringer skal meddeles Kommissionen.

2.3. Sønærings- og kvalifikationsbeviser, skibsregistrering og skibsførerens forpligtigelser m.v.

2.3.1. Gældende ret

Foruden at være fastsat i lov om skibes besætning, er de nærmere regler for sønæringsbeviser og kvalifikationskrav fastsat i bekendtgørelse nr. 473 af 29. maj 2006 om kvalifikationskrav til søfarende og fiskere og om sønæringsbeviser. Søfartsstyrelsen har tidligere udstedt sønærings- og kvalifikationsbeviser gratis.

Efter gældende regler betales der afgifter i forbindelse med registrering af ejer- og panterettigheder i medfør af tinglysningsafgiftslovens regler. Endvidere betales der for fritidsfartøjers vedkommende en særlig registreringsafgift på 6.000 kr. for nyoptagelse eller registrering af ejerskifte i skibsregistret.

Ved registrering af ejerrettigheder betales en registreringsafgift på 1 % af ejerskiftesummen eller af skibets værdi i forbindelse med optagelse af skib i registeret. For fiskeskibe og fritidsfartøjer udgør registreringsafgiften 4 %. Registrering af pant pålægges en registreringsafgift på 1 % af det pantsikrede beløb. For fritidsfartøjer udgør afgiften for registrering af pant dog 1,5 % af det pantsikrede beløb. Reglerne herom fremgår af tinglysningsafgiftslovens §§ 11-12.

Der betales derimod ikke en fast afgift på 1.400 kr. pr. tinglysning, udover en variabel afgift, som tilfældet er det for fast ejendoms vedkommende.

Der er efter de gældende regler ikke forbundet en afgift med registrering af hverken ind- eller udgående bareboatregistrering.

Reglerne om den særlige afgift på 6.000 kr. for fritidsfartøjer fremgår af lov om registreringsafgift for fritidsfartøjer. Loven blev vedtaget af Folketinget den 17. oktober 1986, jf. lov nr. 690, og var et af elementerne i den såkaldte kartoffelkur. Loven bestemte oprindeligt, at der skulle betales en registreringsafgift på 5.000 kr. for optagelse og senere adkomstændringer af fritidsfartøjer i skibsregistret. Beløbet er siden hævet til 6.000 kr.

Sølovens § 135 angiver skibsførerens forpligtigelser, hvis skibet kommer i havsnød. Dette forpligter skibsføreren til at gøre, hvad vedkommende kan for at redde de ombordværende, ligesom han, såfremt der ikke er alvorlig fare for hans eget liv, ikke må forlade skibet, så længe der er rimelig udsigt til dets redning. Lov om sikkerhed til søs indeholder i kapitel 12 regler om strafansvar. Dette kapitel indeholder dog ikke i dag specifikke strafbestemmelser svarende til sølovens § 135.

2.3.2. Lovforslaget

Med lovforslaget foreslås, at Søfartsstyrelsen kan fastsætte nærmere regler om fx gebyr for udstedelse af sønærings- og kvalifikationsbeviser, svarende til hvad der gælder på andre områder som fx udstedelse af kørekort og pas. Søfartsstyrelsen udsteder cirka 3.000- 4.000 sønæringsbeviser og cirka 200 kvalifikationsbeviser årligt.

Søfartsstyrelsen opkræver allerede i dag betaling for udstedelse af den påtegning, som, i henhold til internationale regler, kræves af udenlandske søfarende for at sejle på danske skibe. De nærmere regler vil blive fastsat i en bekendtgørelse. Reglerne forventes udformet således, at gebyrerne dækker omkostningerne forbundet med selve udstedelsen og dermed forbundne sagsbehandling. Det anslås, at gebyret bliver i størrelsesorden 500 kr.

Sønæringsbeviserne skal senest fornyes hvert 5. år i henhold til internationale regler (STCW-konventionen: Standards of Training, Certification and Watchkeeping). Der kan også ske en tidligere udstedelse, når der udstedes sønæringsbeviser med andre og yderligere sønæringsrettigheder – fx ved ændring fra sønæringsbevis som vagthavende skibsmaskinmester til sønæringsbevis som skibsmaskinmester af 1. grad eller senere ved generhvervelse af tidligere erhvervede sønæringsrettigheder.

Førstegangsudstedelse af et kvalifikationsbevis sker typisk i forbindelse med kursusdeltagelse eller gen-

nemførelse af en grundlæggende træning, og kvalifikationsbeviset udstedes i forbindelse med afslutning af et kursus. Det forventes, at der vil ske genudstedelse af en række kvalifikationsbeviser efter samme terminer som for sønæringsbeviser. Eksempler på kvalifikationsbeviser er duelighedsbevis i motorpasning og bevis for uddannelse i brandbekæmpelse.

Med lovforslaget foreslås det, at ejere af skibe optaget i et af de danske skibsregistre skal betale en årlig, fiskal afgift for at have et skib registreret. Samtidig vil lovforslaget ophæve den særlige registreringsafgift på 6.000 kr. for fritidsfartøjer, der i sin tid blev indført som led i den såkaldte kartoffelkur.

Den nye årlige afgift er fiskal og vil supplere de allerede gældende regler om registreringsafgifter i tinglysningsafgiftsloven.

Alle skibe, uanset anvendelse, der er optaget i enten Dansk Internationalt Skibsregister (DIS) eller skibsregistret (Dansk Skibsregister (DAS) og Fartøjsfortegnelsen (FTJ)) vil således blive omfattet af ordningen. Optagelse i skibsregistret for fritidsfartøjer under 20 bruttotonnage er fortsat ikke pligtmæssig og sker således på frivillig basis. Der er i øjeblikket optaget ca. 11.000 skibe i de danske registre, hvoraf cirka 9.000 skibe befinder sig i kategorien 0-20 bruttotonnage, cirka 1.500 i kategorien 20-500 bruttotonnage, og cirka 500 skibe over 500 bruttotonnage. Skibe under bygning, der midlertidigt er optaget i skibsbygningsregistret, samt skibe, der er bareboatede ud af de danske registre, vil derimod ikke blive omfattet af ordningen. Tilsvarende vil bevaringsværdige skibe blive fritaget for den nye årsafgift, forudsat at disse er erklæret bevaringsværdige af Skibsbevaringsfonden, for at støtte bevarelsen af den danske kulturarv.

Skibsregistrene føres i dag i Søfartsstyrelsen. Den årlige, fiskale afgift skal bl.a. medvirke til at finansiere de myndighedsopgaver, der er forbundet med, at skibe sejler under dansk flag herunder driften af skibsregistre. Afgiften forventes også at virke som incitament til ejeren til at afmelde skibe, som ikke længere kan eller skal være registreret, hvilket er særligt relevant for fritidsfartøjer og andre mindre fartøjer.

Det følger af sølovens § 135, at en skibsfører, hvis skib kommer i havsnød, skal gøre alt, hvad der står i vedkommendes magt for at redde de ombordværende og bevare skib og ladning. Medmindre der er alvorlig fare for den pågældendes eget liv, må skibsføreren ikke forlade skibet, så længe der er rimelig udsigt til dets redning. Den pågældende bestemmelse er ikke strafsanktioneret. Forslaget indebærer, at skibsføreren vil blive pålagt straf, såfremt vedkommende tilsidesætter sine forpligtelser i relation til redning af de ombordværende. Med den foreslået bestemmelse ønskes at signaleres en stramning i forhold til skibsførerens ansvar i lyset af Costa Concordia ulykken ved den italienske kyst i januar 2012, hvor 34 omkom og 64 blev alvorligt såret. Kaptajnen blev efterfølgende tiltalt for at undlade at hjælpe de ombordværende og forlade skibet i utide.

I forbindelse med at en række ændringer til søloven skal sættes i kraft for Færøerne, er man endvidere blevet opmærksom på enkelte uhensigtsmæssigheder i to af de vedtagne loves ikraftsættelsesbestemmelser. Det drejer sig om de ændringer til søloven, som blev gennemført i 1998 og 2001 ved lov nr. 901 af 16. december 1998 og lov nr. 106 af 13. februar 2001. Lovforslaget medtager derfor to mindre præciseringer af disse love.

3. Økonomiske og administrative omkostninger for det offentlige

Forsikringspligten indebærer, at det offentliges mulighed for at få dækket udgifterne ved fjernelse af vrag forbedres. Konventionen indebærer, at der skal udstedes certifikater, som bekræfter, at der er tegnet forsikring for fjernelse af vrag til de cirka 500 danske skibe, hvis bruttotonnage er større end 300. Udstedelsen af certifikaterne vil blive finansieret ved brugerbetaling.

Der vil være mindre økonomiske og administrative konsekvenser i forbindelse med kontrollen med, at skibene har tegnet forsikring. Udgifterne hertil vil blive afholdt inden for Erhvervs- og Vækstministeriets eksisterende økonomiske rammer.

Den nuværende tekstanmærkning nr. 7 til finanslovens § 8 vedrørende dækning af udgifter til fjernelse af genstande, som skønnes at være til umiddelbar fare for sejladsen, forventes at udgå af finansloven.

Såfremt Søfartsstyrelsen skal behandle klagesager i forbindelse med passagerrettighedsforordningen, vil der i mindre omfang være administrative og økonomiske omkostninger forbundet hermed. Disse forventes at blive gebyrfinansieret.

Staten forventes at få tilført cirka 11 mio. kr. årligt, hvor cirka 6 mio. kr. tilfalder Søfartsstyrelsen, som følge af indførelsen af de påtænkte årlige afgifter for skibe optaget i skibsregistret.

Staten forventes at miste cirka 1,1 mio. kr. i tabte afgifter, som følge af ophævelsen af lov om registreringsafgift for fritidsfartøjer.

Søfartsstyrelsen forventes endvidere at opleve en mindre stigning i dets administrative omkostninger til gennemførelsen og den efterfølgende løbende drift af afgiftsordningen.

Søfartsstyrelsen udsteder i størrelsesorden 3.000-4.000 sønæringsbeviser og cirka 200 kvalifikationsbeviser årligt, og de samlede indtægter for det offentlige forventes at være i størrelsesorden cirka 1,7 millioner årligt.

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

4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet

Ejere af skibe, der har en bruttotonnage på 20 eller derover, vil fremover skulle have en forsikring, der dækker uskadeliggørelse og fjernelse af vrage og genstande tabt fra skibet. Forsikringspræmien vil udgøre en omkostning. Til gengæld vil der være forsikringsdækning i de tilfælde, hvor et vrage skal uskadeliggøres, også i de situationer, hvor ejeren i dag har pligt til at fjerne skibet for egen regning.

Certificeringen af cirka 500 danske skibe som følge af vragefjernelseskonventionen vil have mindre økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet i forbindelse med udstedelse, idet omkostningerne hertil vil blive finansieret ved brugerbetaling via et gebyr.

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

For at mindske de økonomiske og administrative byrder for erhvervslivet foreslås det endvidere, at der ikke stilles krav om et offentligt forsikringscertifikat for de skibe, som ikke er direkte omfattet af vragefjernelseskonventionen – det vil sige skibe med en bruttotonnage mellem 20 og 300.

Forslaget vedrørende passagerrettighedsforordningen vil have visse økonomiske og administrative omkostninger i forbindelse med en eventuel etablering af en privat klageordning indenfor forbrugerklagelovens rammer eller gebyrer til klageorganet, hvis det offentlige skal stå for klagesagsbehandlingen.

Forslaget vedrørende indførelse af en årlig afgift for at være optaget i de danske skibsregistre forventes at medføre en mindre stigning i erhvervets administrative byrder, som følge af erhvervets omkostninger forbundet med at skulle administrere indbetalingerne af de årlige afgifter.

Indførelsen af de årlige afgifter forventes at øge erhvervets økonomiske byrder.

Gebyrer til udstedelse af sønærings- og kvalifikationsbeviser vil medføre mindre økonomiske og administrative byrder for de søfarende.

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

Forslaget har været sendt til Erhvervsstyrelsens Center for Kvalitet i Erhvervs Regulering (CKR) med henblik på en vurdering af, om forslaget skal gennemgå en AMVAB-måling. CKR vurderer, at dette ikke

er nødvendigt, da forslaget ikke vurderes at medføre administrative byrder på mere end 10.000 timer for virksomhederne på samfundsplan.

5. Administrative konsekvenser for borgerne

Personer, selskaber og lignende, der står registreret som ejere af skibe, kan imødesee at skulle foretage en årlig indbetaling af afgift til Søfartsstyrelsen. Den tidligere særlige registreringsafgift for fritidsfartøjer foreslås dog afskaffet med forslaget.

Forslaget vurderes ikke herudover at have administrative konsekvenser for borgerne.

6. Miljømæssige konsekvenser

Vrag og tabte genstande fra skibe kan skade miljøet. I de tilfælde, hvor vrag kan anses for skadelige for miljøet, hvor der er hjemmel til at kræve det fjernet, og hvor skibet er omfattet af forsikringspligten, vil der være forbedrede muligheder for at få omkostningerne ved uskadeliggørelse dækket.

Forslaget vurderes ikke herudover at have miljømæssige konsekvenser.

7. Forholdet til EU-retten

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

Forslaget vil muliggøre dansk ratifikation af vragsfjernelseskonventionen og dermed opfylde det politiske tilsagn, afgivet af EU-landene den 9.-10. oktober 2008 i Rådet, om at tiltræde konventionen.

Forslaget vurderes ikke at indeholde yderligere EU-retlige aspekter.

8. Hørte myndigheder, organisationer m.v.

Lovforslaget har været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer m.v.:

Advokatrådet, Assuranceforeningen SKULD, Arbejdstilsynet, Bilfærgernes Rederiforening, CO-Søfart, DanPilot, Dansk Fartøjsforsikring A/S, Danmarks Fiskeriforening, Danmarks Rederiforening, Danmarks Rejsebureau Forening, Danmarks Skibskredit A/S, Danmarks Skibsmæglerforening, Dansk Handicap Forbund, Dansk Industri, Dansk Metals Maritime Afdeling, Dansk Sejlunion, Danske Havne, Danske Advokater, Dansk Handicaporganisationer, Danske Regioner, Dansk Tursejlere, Datatilsynet, Domstolsstyrelsen, Energistyrelsen, Erhvervsstyrelsen, Fag og Arbejde, Fagligt Fælles Forbund (3F), Finansministeriet, Forsikring og Pension, Finansrådet, Finanstilsynet, Fiskeridirektoratet, Fiskeriets Arbejdsmiljøråd, Fiskernes Forbund, Foreningen af Småøernes Færgeselskaber, Færøernes Hjemmestyre, Forbrugerstyrelsen, Forsvarskommandoen, Forsvarsministeriet, Funktionærernes og Tjenestemændenes Fællesråd, Grønlands Selvstyre, HORESTA, Justitsministeriet, Klima-, Energi- og Bygningsministeriet, Kommunernes Landsforening, Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen, Kulturministeriet, Kulturstyrelsen, Kystdirektoratet, Landsorganisationen i Danmark, Maskinmestrenes Forening, Ministeriet for Fødevarer, Landbrug og Fiskeri, Miljøstyrelsen, Miljøministeriet, Ministeriet for Forskning, Innovation og Videregående Uddannelser, Naturstyrelsen, Offentlig Ansattes Organisationer, Patent- og Varemærkestyrelsen, Radiotelegrafistforeningen af 1917, Rederiforeningen af 2010, Rejsearrangører i Danmark, Rigsrevisionen, Sammenslutningen af Mindre Erhvervsfartøjer, Sikkerhedsstyrelsen, Skatteministeriet, Skibsbevaringsfonden, Statsministeriet, Søfartens Arbejdsmiljøråd, Søfartens Ledere, Søfartens Operative Kommando, Transportministeriet, Træskibssammenslutningen og Udenrigsministeriet.

9. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser/Min- dreudgifter	Negative konsekvenser/Mer- udgifter
--	---	--

Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Forslaget vedrørende vragsfjernelseskonventionen medfører, at det offentlige mulighed for at få erstatning for udgifter i forbindelse med vrags forbedres. Det offentlige forventes at få tilført cirka 11 mio. kr. årligt som følge af indførelsen af de påtænkte årlige afgifter for skibe optaget i de danske skibsregistre. De samlede indtægter for det offentlige i forbindelse med udstedelse af sønæringsbeviser forventes at være i størrelsesordenen cirka 1,6 millioner årligt. De samlede indtægter for det offentlige i forbindelse med udstedelse af kvalifikationsbeviser forventes at være i størrelsesordenen 100.000 kr. årligt.	Forslaget vedrørende vragsfjernelseskonventionen indebærer, at der skal udstedes certifikater fra det offentlige, som bekræfter, at der er tegnet forsikring for fjernelse af vrags, til cirka 500 danske skibe. Certifikatudstedelsen af danske skibe vil blive finansieret ved brugerbetaling, og forventes derfor ikke at have større økonomiske konsekvenser for det offentlige. Kontrol efter lovforslaget vedrørende vragsfjernelse af udenlandske skibe, som anløber dansk havn, vil kunne indebære begrænsede merudgifter til havnestatskontrol. Eventuelle udgifter i den forbindelse vil blive afholdt inden for Erhvervs- og Vækstministeriets eksisterende økonomiske rammer. Såfremt Søfartsstyrelsen skal behandle klagesager i forbindelse med passagerrettighedsforordningen, vil der være omkostninger forbundet hermed. Disse vil blive gebyrfinansieret. Det offentlige forventes at miste cirka 1,1 mio. kr. i tabte afgifter, som følge af ophævelsen af lov om registreringsafgift for fritidsfartøjer.
Administrative konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen.	Der vil være mindre administrative konsekvenser for det offentlige i forbindelse med certifikat- og bevisudstedelserne samt den årlige afgiftsordning, og hvis Søfartsstyrelsen skal behandle klagesager efter lovforslaget.
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Forslaget vedr. vragsfjernelseskonventionen skønnes at have positive økonomiske konsekvenser for erhvervslivet, idet skibe med fornødent certifikat	Der vil være mindre økonomiske konsekvenser i forbindelse med tegning af forsikring i forbindelse med forslaget ved-

	ikke vil møde hindringer i forbindelse med international kontrol, når konventionen træder i kraft. Der vil endvidere være forsikringsdækning i de tilfælde, hvor et vrage skal uskadeliggøres, også i de situationer, hvor ejeren i dag har pligt til at fjerne skibet for egen regning.	rørende vragefjernelseskonventionen. Forslaget vedrørende passagerrettighedsforordningen vil have visse økonomiske og administrative omkostninger i forbindelse med klagesager samt en eventuel etablering af en privat klageordning indenfor forbrugerklagelovens rammer eller gebyrer til klageorganet, hvis det offentlige skal stå for klagesagsbehandlingen. Indførelsen af de årlige afgifter forventes at øge erhvervets økonomiske byrder, svarende til afgifternes størrelse. Gebyrer til udstedelse af sønærings- og kvalifikationsbeviser vil medføre mindre økonomiske omkostninger for erhvervslivet.
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Forslaget vedr. vragefjernelseskonventionen skønnes at have positive administrative konsekvenser for erhvervslivet, idet skibe med fornødent certifikat ikke vil møde hindringer i forbindelse med international kontrol, når konventionen træder i kraft.	Certificeringen af cirka 500 danske skibe som følge af lovforslaget vedrørende vragefjernelseskonventionen vil have mindre administrative konsekvenser for erhvervslivet i forbindelse med udstedelse. Forslaget vedrørende indførelse af en årlig afgift for at være optaget i de danske skibsregistre forventes at medføre en mindre stigning i erhvervets administrative byrder, som følge af erhvervets omkostninger forbundet med at skulle administrere indbetalingerne af de årlige afgifter.
Miljømæssige konsekvenser	Vrage og tabte genstande fra skibe kan skade miljøet. I de tilfælde, hvor vrage kan anses for skadelige for miljøet, hvor der er hjemmel til at kræve det fjernet, og hvor skibet er omfattet af forsikringspligten, vil der væ-	Ingen.

	re forbedrede muligheder for at få omkostningerne ved uskadeliggørelse dækket.	
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen.	Personer, selskaber eller lignende, der står registreret som ejere af skibe, kan imødeses at skulle foretage en årlig indbetaling af afgift til Søfartsstyrelsen. Den tidligere særlige registreringsafgift for fritidsfartøjer foreslås dog afskaffet med forslaget.
Forholdet til EU-retten	Ændringerne som følge af passagerrettighedsforordningen indebærer, at dansk lovgivning bringes i overensstemmelse med indholdet af forordningen, og at det politiske tilsagn om at ratificere vragfjernelseskonventionen opfyldes.	

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1

Der indsættes en note om, at loven indeholder bestemmelser vedrørende anvendelsen af forordningen om passagerers rettigheder ved sørejser og rejser på indre vandveje. Noten er alene af oplysende karakter og berører ikke forordningens umiddelbare anvendelighed i Danmark.

Til nr. 2

§ 15 a

Efter den foreslåede bestemmelse i stk. 1 skal ejere af skibe registreret i skibsregistret og fartøjsfortegnelsen betale en årlig afgift for at være registreret.

Af stk. 2-4 fremgår det, at afgiftens størrelse foreslås gradueret i forhold til skibets bruttotonnage, således at store skibe skal betale en højere årlig afgift end mindre skibe. Afgiften vil derimod ikke relatere sig til skibets anvendelse. Afgiften foreslås inddelt i tre trin. For skibe med en bruttotonnage under 20 foreslås det, at den årlige afgift skal udgøre 800 kr. For skibe med en bruttotonnage mellem 20 og 500 foreslås det, at den årlige afgift skal udgøre 1.600 kr. Endelig foreslås det, at afgiften for skibe med en bruttotonnage på 500 eller derover fastsættes til 2.400 kr. årligt.

Stk. 5 fastlægger, hvorledes afgiften skal fastsættes for skibe, hvor der ikke er foretaget en måling af bruttotonnagen (BT). Bestemmelsens 1. pkt. har baggrund i det forhold, at skibe efter tidligere gældende målingsregler fik målt en bruttoregistertonnage (BRT). Bruttoregistertonnage blev i 1982 erstattet af bruttotonnage (BT), der beregnes på baggrund af en anden metode end bruttoregistertonnage (BRT). For at undgå kostbare ommålinger af de ældre fartøjer, der ikke er målt efter de nye måleregler og dermed ikke har en registreret bruttotonnage, er det valgt at sidestille bruttoregistertonnage (BRT) med registertonnage (BT) i relation til fastsættelsen af de årlige afgifter. Det bemærkes, at det ikke er muligt at omregne fra BRT til BT, uden at der skal foretages en ommåling af skibet.

Endelig tager stk. 6 sigte på det fåtal af skibe, hvor Søfartsstyrelsens registre hverken indeholder

oplysninger om skibets bruttotonnage eller bruttoregistertonnage. Fremadrettet vil alle skibe, der optages i registre, indeholde oplysninger om BT.

Affattelsen af stk. 7, sikrer, at ejere, der har en bopælstilknytning til Grønland eller selskaber med hjemsted i Grønland, bliver fritaget for at betale årlig afgift for registrerede skibe med grønlandsk hjemsted.

Af stk. 8 fremgår det, at skibe, der er bareboatet ud af et af de danske registre, ikke skal betale afgift så længe skibet i bareboatperioden bærer fremmed flag. Dette gælder uanset, at skibet i bareboatperioden fortsat vil være optaget i det danske register, skibet er bareboatet ud fra.

Den foreslåede stk. 9 fritager bevaringsværdige skibe fra betaling af de årlige afgifter. Vurderingen af hvilke skibe, der anses for bevaringsværdige, overlades til Skibsbevaringsfonden. Skibsbevaringsfonden er en selvejende, ikke-erhvervsdrivende fond, stiftet 1. maj 1986 af Nationalmuseet, Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg og Træskibssammenslutningen. Skibsbevaringsfonden fører på sin hjemmeside www.skibsbevaringsfonden.dk en liste over de skibe, der er erklæret bevaringsværdige.

§ 15 b

I stk. 1 foreslås det, at det skal være den registrerede ejer af et skib, der skal være forpligtet til at betale afgiften.

I tilfælde af ejerskifte bortfalder den tidligere ejers pligt til at betale den årlige afgift først, når denne ikke længere er registreret som ejer af skibet, eller behørig anmeldelse herom er modtaget.

Det er den, der på forfaldstidspunktet den første hverdag i marts ifølge registret er ejer, der er forpligtet til at betale afgiften. Hvis den registrerede ejer således har solgt skibet, uden at den nye ejer er blevet registreret eller anmeldt som ejer i registret, vil det fortsat være den registrerede ejer, der skal betale afgiften, indtil den nye ejer lader sig registrere, eller skibet slettes fra registret.

Sølovens almindelige regel om at registreringer i skibsregistret tillægges retsvirkninger fra den dag, da skibsregistret tog det pågældende dokument til dagbog, finder også anvendelse her. Såfremt skibsregistret således den 15. februar har modtaget dokumentation for, at et skib er solgt, vil afgiften for den pågældende afgiftsperiode, der påbegyndes 1. marts, påhvile køberen, selvom hans adkomst først endeligt indføres i skibsregistret efter den 1. marts. Den, der erhverver et skib ved betinget adkomst, anses efter lovens § 16 som ejer. Dette gælder også i relation til afgiftspligten.

I tilfælde af den registrerede ejers død, påhviler pligten til at betale afgift dødsboet.

Indledt likvidation, konkurs eller lignende mod den registrerede ejer medfører ikke, at pligten til at betale afgiften bortfalder. I disse tilfælde vil den registrerede ejers eventuelle bo indtræde i den registrerede ejers pligt til at betale afgiften.

Stk. 2 omhandler tilfælde, hvor skibet ejes af flere i forening. I disse tilfælde er der fastsat et princip om solidarisk hæftelse for afgiftens betaling. Bestemmelsens første punktum tager sigte på skibe, der ejes af partredere, hvorimod bestemmelsens andet punktum retter sig mod skibe, der ejes af kommanditselskaber, interessentskaber og interessentskabslignende samejer m.v. Med ansvarlige deltagere, menes deltagere der hæfter personligt, uden begrænsning og solidarisk for virksomhedens forpligtelser. Opkrævningen vil for partrederiers vedkommende blive rettet til den bestyrende reder. For så vidt angår interessentskaber, kommanditselskaber og interessentskabslignende samejer vil opkrævningen så vidt muligt blive adresseret direkte til interessentskabet, kommanditselskabet eller det interessentskabslignende sameje.

Det fremgår af det foreslåede stk. 3, at årsafgiften for skibe, der er bareboatet ind i skibsregistret, påhviler den der i skibsregistret er registreret som bareboatbefragter. I sådanne tilfælde er det den, der på forfaldstidspunktet ifølge registret er registreret som bareboatbefragter, der er forpligtet til at betale afgiften.

I stk. 4 foreslås det, at den årlige afgift forfalder til betaling den første hverdag i marts. Afgiften dækker

en periode på 12 måneder - begyndende den 1. marts det pågældende år til sidste dag i februar det efterfølgende år. Betales der således afgift den 1. marts 2013, vil denne betaling gælde frem til og med 28. februar 2014.

Den foreslåede stk. 5 åbner mulighed for, at halvdelen af den betalte afgift kan refunderes i tilfælde, hvor det skib, der er betalt afgift for, slettes senest et halvt år fra betaling af den seneste årsafgift, regnet fra årsafgiftens forfaldstidspunkt. Sølovens almindelige regel om at registreringer i skibsregistret tillægges retsvirkninger fra den dag, skibsregistret modtog det pågældende dokument, finder også anvendelse her.

Såfremt skibsregistret således den 15. august 2013 modtager tilstrækkelig dokumentation til, at skibet kan slettes fra registret, og skibsregistret den 15. september 2013 registrerer slettelsen af skibet, vil Søfartsstyrelsen efter ansøgning kunne refundere halvdelen af den afgift, der forfaldt til betaling den 1. marts 2013.

Af stk. 5, 2. pkt., fremgår fristen for ansøgning om refusion af afgift efter 1. pkt. Er der således betalt afgift for skibet den 1. marts 2013, hvorefter skibet er slettet med retsvirkning den 15. august 2013, vil ansøgning om refusion af halvdelen af den betalte afgift skulle være Søfartsstyrelsen i hænde senest den 31. december 2013.

Refusion i henhold til stk. 5, 1. pkt., sker efter forudgående ansøgning til den, der har betalt afgiften, såfremt ansøgningen er modtaget rettidigt, og betingelserne herfor i øvrigt anses for opfyldte.

Den foreslåede stk. 6 giver erhvervs- og vækstministeren mulighed for at udstede regler, der mere detaljeret angiver, hvordan afgiften skal betales samt regler om frister for indbetaling, erindringsskrivelser, rykkergebyrer og renter ved for sen betaling. Samtidig foreslås det, at ministeren får mulighed for at udstede regler om, at Søfartsstyrelsen i ganske særlige tilfælde kan frafalde eller eftergive krav på betaling af den årlige afgift.

Sådanne regler forventes at vil blive fastsat ved udstedelse af en bekendtgørelse. Af bekendtgørelsen vil det bl.a. fremgå, at afgiften betales forud for et kalenderår ad gangen. Sælges skibet i løbet af det år, der er betalt afgift for, kan sælgeren ikke forlange refusion fra Søfartsstyrelsen for den resterende afgiftsperiode. Det forventes at ordningen tilrettelægges, således, at den registrerede ejer af Søfartsstyrelsen vil blive orienteret om afgiften og forfaldstidspunktet. Ved for sen betaling vil blive tilsendt en rykkerskrivelse fra Søfartsstyrelsen. Hvis skyldneren fortsat undlader at betale efter at være blevet pålagt rykkergebyret, vil sagen overgå til inkasso hos inddrivelsesmyndigheden, dvs. SKAT.

Muligheden for i ganske særlige tilfælde at frafalde eller eftergive krav på betaling af den årlige afgift forventes forbeholdt situationer, hvor det er forbundet med særlige vanskeligheder at finde frem til den registrerede ejer, fx hvor det viser sig at den registrerede ejer har været død gennem mange år, uden at dette er blevet meddelt skibsregistret, eller hvor ejeren ønsker skibet slettet, men det viser sig umuligt eller forbundet med særlige vanskeligheder at fremskaffe den nødvendige dokumentation for, at slettelse kan ske.

Til nr. 3

Ved lov nr. 251 af 30 marts 2011 blev der indsat krav om en ansvarsforsikring for skibe med en bruttotonnage på 300 eller derover. Sølovens almindelige bestemmelser om lovpligtig forsikring berører ikke de nye foreslåede krav om forsikring og certifikat i forbindelse med vragsfjernelse i kapitel 8 a i søloven. Når kapitel 8 a i søloven træder i kraft, vil et skib både skulle have forsikring og certifikat efter kapitel 7 a og 8 a, hvis skibet hører under disse kapitlers anvendelsesområder. Der er dog intet til hinder for, at en forsikring af skibet dækker begge ansvarsområder.

Til nr. 4

Bortset fra forældelsesbestemmelser og strafbestemmelser foreslås det, at ændringerne i søloven indsættes som et nyt kapitel. Herved gives bl.a. mulighed for at bruge termer og udtryk på samme måde, som de er defineret i vragsfjernelseskonventionen.

Metoden svarer til, hvad der i øvrigt er benyttet i søloven ved implementering i dansk ret af andre konventioner.

§ 164

Efter artikel 3, stk. 2, i vragsfjernelseskonventionen har en kontraherende stat mulighed for at udvide konventionens anvendelsesområde. Det foreslås med forslaget til § 164, stk. 1, at det geografiske gyldighedsområde vil være dansk eksklusiv økonomisk zone og dansk territorium, det vil i praksis sige den eksklusive økonomisk zone, ydre og indre territorialfarvand og landområder. Vrag, der er skyllet op på stranden, vil således også være omfattet. Danmark vil i forbindelse med ratifikation af konventionen meddele, at også dansk territorium er konventionsområde, dog med forbehold for færøsk og grønlandsk område, jf. lovforslagets § 10.

Det foreslås præciseret med forslaget til § 164, stk. 2, jf. artikel 11, stk. 1, litra (a)-(b) og (c), at kan et vrag bjærges eller uskadeliggøres efter sølovens kapitel 9 a om ansvar om skader forvoldt af bunkersolie, kapitel 10 om ansvar og erstatning for olieskade efter 1992-ansvarskonventionen, 1992-fondskonventionen og 2003-fondsprotokollen eller kapitel 11 om andet end olie (erstatning efter forureningsulykker, hvor skibet transportere andet farligt gods end olie (1996 HNS-konventionen)), er vraget ikke omfattet vragsfjernelseskonventionen og derfor heller ikke af det foreslåede kapitel 8 a.

Det foreslås præciseret med forslaget til § 164, stk. 3, at vragsfjernelseskonventionen ikke omfatter forholdsregler, der er taget i medfør af den internationale konvention om kyststaters ret til indgriben på det åbne hav i tilfælde af olieforureningsulykker, 1969, med senere ændringer, eller efter protokollen vedrørende indgriben på det åbne hav i tilfælde af forurening med andre stoffer end olie, 1973, med senere ændringer (indgrebskonventionen). Dette er i overensstemmelse med artikel 4, stk. 1 i vragsfjernelseskonventionen.

Det foreslås præciseret med § 164, stk. 4, jf. artikel 11, stk. 1, litra (c), i vragsfjernelseskonventionen, at lov om erstatning for atomskader (lov nr. 332 af 19. juni 1974 med ændringer), der blandt andet implementerer konventionen om ansvar over for tredjemand på det nukleare energis område, ikke påvirkes af dette forslag.

Det foreslås præciseret med § 164, stk. 5, jf. artikel 4, stk. 2, i vragsfjernelseskonventionen, at krigsskibe og andre statsejede skibe, der alene anvendes til ikke kommercielt brug, ikke omfattes af dette forslag.

§ 165

De definitioner, der er foreslået gengivet i § 165, stk. 1-10, svarer til de definitioner, som er anført i artikel 1 i vragsfjernelseskonventionen. Blandt de genstande, der falder ind under definitionen af et vrag, er genstande, der er tabte fra et skib. Tabet skal ske ved et uheld eller en ulykke. Bevidst bortskaffelse vil således ikke være omfattet.

§ 166

Det foreslås med bestemmelsen i § 166, stk. 1, at den registrerede ejer uden hensyn til skyld (objektivt ansvar) er ansvarlig for omkostninger, der måtte være forbundet med et vrags lokalisering, afmærkning og fjernelse. Det skal være en saglig grund til at afholde disse omkostninger, hvilket i denne forbindelse vil sige, at vraget udgør en fare i vragsfjernelseskonventionens forstand. Den foreslåede bestemmelse er i overensstemmelse med vragsfjernelseskonventionens artikel 10, stk. 1.

Vrag kan somme tider flytte sig på havbunden og ofte vil det ikke kunne fastslås, om et vrag udgør en

fare, før dets position er bestemt. Ejeren er derfor også ansvarlig for omkostninger til eftersøgning af et vrage, selv om de ikke bliver fundet, og selv om vrage, når det bliver fundet, viser sig ikke at være til fare.

Der er kun ansvar i medfør af denne bestemmelse, hvis vrage befinder sig i et konventionsområde, som dette er defineret i § 165, stk. 9. Det vil fx være i den eksklusive økonomiske zone i et land, der har ratificeret konventionen eller for Danmarks vedkommende fx også dansk territorium.

Efter vragefjernelseskonventionens § 9, stk. 2, skal den registrerede ejer uskadeliggøre vrage, som den berørte stat, har fundet udgør en fare i konventionens forstand, og flagstaten skal træffe passende foranstaltninger til at sikre, at skibsejerne lever op til disse forpligtelser, jf. § 9, stk. 9, i vragefjernelseskonventionen.

For vrage, der befinder sig på dansk område, fastlægges ejernes forpligtelse til fjernelse af de enkelte vrage af den myndighed, som varetager den beskyttelsesinteresse, som vrage truer (sejladssikkerhed, kystværker, miljø m.v.) inden for rammerne af den lovgivning, som regulerer det pågældende område. Der henvises til afsnit 2.1.1., hvor opgavefordelingen imellem de forskellige danske myndigheder og det retsgrundlag, som danner grundlag for deres påbud om fjernelse af vrage, er beskrevet.

For at sikre at dansk ret lever op til konventionen, er der i § 166, stk. 2, foreslået indsat en bestemmelse, der pålægger ejere af danske skibe pligt til at fjerne egne vrage, der ligger på andre kontraherende staters område. Bestemmelsen indebærer, at de registrerede ejere også efter dansk ret vil have pligt til, med de begrænsninger der følger af konventionen, at fjerne farlige vrage, der ligger på en anden kontraherende stats eksklusiv økonomiske zone eller på statens søterritorium, hvis dette er omfattet af konventionen. Konventionen indeholder flere bestemmelser, som udelukker eller begrænser den registrerede ejers pligt til at afholde omkostninger eller yde erstatning i forbindelse med vrages lokalisering, afmærkning eller fjernelse. Den i konventionen indeholdte pligt for den registrerede ejer til at foretage fysisk fjernelse må antages at være underkastet samme begrænsninger.

Det foreslås med bestemmelsen i § 166, stk. 3, at ejeren kan begrænse sit ansvar efter sølovens kapitel 9. Dette er i overensstemmelse med artikel 10, stk. 2 i vragefjernelseskonventionen, som udtrykkeligt henviser til de globalbegrænsningsregler, der danner grundlag for de danske ansvarsbegrænsningsregler i sølovens kapitel 9. Konventionens bestemmelser om skibsejers pligt til at fjerne farlige vrage skal forstås i overensstemmelse hermed.

De almindelige regler om adgang til ansvarsbegrænsning indebærer, at omkostningerne til uskadeliggørelse af vrage indgår i den pulje af fordringer, der efter et forlis skal opgøres efter de gældende globalbegrænsningsregler i sølovens kapitel 9. Der er nu opnået international enighed om en forhøjelse på 51 % af beløbene i 1996-protokollen til Globalbegrænsningskonventionen, disse regler forventes først at træde i kraft i 2015. I særlige situationer, hvor uskadeliggørelse af vrage er særligt dyrt, eller hvor forliset har medført, at der er opstået andre fordringer af betydelig størrelse, kan det dog ske, at der ikke vil være fuld dækning for omkostningerne til vragefjernelse. Der er dog ingen danske erfaringer herom.

Det foreslås med bestemmelsen i § 166, stk. 4, jf. artikel 10, stk. 3, i vragefjernelseskonventionen, at der ikke kan rejses krav mod den registrerede ejer efter andre bestemmelser, når der kan rejses krav mod ejeren efter de foreslåede bestemmelser. Dette forhindrer ikke, at der kan rejses krav over for andre end den registrerede ejer efter et andet ansvarsgrundlag, fx efter de almindelige erstatningsregler, hvis vrage er opstået ved en hændelse, som skyldes uagtsom adfærd fra en anden end den registrerede ejer.

Det foreslås med bestemmelsen i § 166, stk. 5, jf. artikel 11, stk. 2, i vragefjernelseskonventionen, at bjærgerne, i tilfælde hvor et vrage bjærges i overensstemmelse med reglerne i sølovens kapitel 16, skal betales eller kompenseres efter kapitel 16 (bjærgeløn). Dette fritager ikke ejeren for at hæfte for eventuelle omkostninger, som andre end bjærgeren måtte have haft til uskadeliggørelse af vrage eller tabte ladningsgenstande.

Det foreslås med bestemmelsen i § 166, stk. 6, at der også vedrørende skibe, vrage eller andre genstande,

såsom tømmerstokke, som mistes under bugseringen og enten driver eller lægger sig tæt på kysten eller havbunden, er ansvar uden skyld (objektiv ansvar) for omkostningerne ved uskadeliggørelse. I dag er det kun tilfældet, hvis tabet af genstanden m.v. skyldes uagtsomhed. Bestemmelsen fastlægger kun det økonomiske ansvar, og kravet om uskadeliggørelse skal således rejses efter anden lovgivning af den myndighed, som den anden lovgivning hører under.

§ 167

I overensstemmelse med vragsfjernelseskonventionens artikel 10, stk. 1, litra (a) - (c), fastsætter forslaget, at den registrerede ejer, og derved også hans forsikringsselskab, ikke er ansvarlig for omkostningerne ved uskadeliggørelse, hvis den søulykke, der forårsager vraget, skyldes force majeure, tredjemands handling eller forsømmelighed fra en myndighed, som er ansvarlig for navigationshjælpermidlerne. For at ejeren kan fritages for ansvar, som følge af en handling af tredjemand, er det en forudsætning, at hele ansvaret for handlingen kan lægges på tredjemand. For at ejeren kan fritages for ansvar, som følge af en handling eller en forsømmelighed fra en myndighed, der har ansvaret for navigationshjælpermidler, er det en forudsætning, at søulykken udelukkende skyldes myndighedens udøvelse af denne opgave. Det er den registrerede ejer, som skal bevise, at denne er fritaget for ansvar i medfør af § 167. Ifølge den foreslåede bestemmelse i § 167, stk. 2, finder regler om ansvarsfritagelse tilsvarende anvendelse i en bugseringssituation.

§ 168

Den foreslåede bestemmelse i § 168, stk. 1, fastsætter, at der er pligt for danske skibe, med en bruttotonnage på 20 eller derover, til at have en forsikring for at gå i fart, som dækker uskadeliggørelse af et eventuelt vrag efter skibet eller ladning, som er tabt fra skibet. I stedet for forsikring kan der stilles en anden form for finansiel sikkerhed. Det er en forudsætning, at denne sikkerhed har tilsvarende dækningsbetingelser. Der foreslås med bestemmelsen i § 168, stk. 2 indført krav om en tilsvarende forsikringspligt i en bugseringssituation. Denne bestemmelse falder uden for vragsfjernelseskonventionen, da der ikke er tale om en søulykke.

Søfartsstyrelsen kan i medfør af lovforslagets § 168, stk. 5, fastsætte nærmere bestemmelser for kravene til forsikring eller denne anden sikkerhed.

Grænsen ved en bruttotonnage på 20 er mindre, end hvad der er krævet i medfør af vragsfjernelseskonventionen. Ifølge vragsfjernelseskonventionen er konventionslandene alene forpligtede til at kræve forsikring af skibe med en bruttotonnage på 300 eller mere, jf. artikel 12, stk. 1. Den lavere grænse (en bruttotonnage mellem 20 og 300) vil kun gælde danske skibe, men mange af de mindre skibe, der ender som vrag i danske farvande er danske skibe. Forslagets fastsætter i stk. 1, 2. pkt., at forsikringssummen kan begrænses til det for skibet efter de gældende globalbegrænsningsregler.

Forslaget til § 168, stk. 3, oplister grundbetingelserne, som skal gælde for forsikringen eller sikkerheden i forbindelse med danske skibe med en bruttotonnage på 20 eller derover. Fx skal et ethvert krav kunne rettes direkte til forsikreren. En anden betingelse er, at forsikreren ikke kan påberåbe sig forsikringstageren konkurs, likvidation eller ophør. Herved sikres, at forsikreren fortsat hæfter, selvom ejeren fx er et selskab, som er blevet opløst, og der derfor ikke længere er en forsikringstager, som skal dækkes. En tredje betingelse er, at den ikke må ophøre tidligere, end hvad der står på certifikatet, medmindre at det er meddelt den certifikatudstedende myndighed mindst tre måneder forinden. Denne sidste betingelse gælder kun for forsikringer for skibe med en bruttotonnage på 300 eller mere, jf. forslaget til § 168, stk. 4.

§ 169

Ifølge vragsfjernelseskonventionens artikel 12, stk. 2, skal et konventionsland udstede et certifikat, der dokumenterer, at skibe, hjemmehørende i konventionslandet, har en forsikring, som opfylder kravene i vragsfjernelseskonventionen. Forslaget til bestemmelsen i § 169 omfatter kun krav om certifikat til

skibe med en bruttotonnage på 300 eller derover, da vragsfjernelseskonventionen kun omfatter skibe af denne størrelse. Skibe med en bruttotonnage mellem 20 og 300 skal ikke have et certifikat men være i besiddelse af et (andet) bevis for forsikring.

Ifølge forslaget til forslagets § 169, stk. 1 og stk. 2, kan certifikaterne udstedes til danske skibe og til skibe, der har en forsikring, som opfylder vragsfjernelseskonventionens krav, men som kommer fra lande, som ikke har tilsluttet sig vragsfjernelseskonventionen. Herved gives der mulighed for, at skibe fra ikke konventionslande fortsat kan anløbe havne og installationer i konventionslandene. Derimod udstedes der ikke certifikater til skibe fra andre konventionslande, da disse skibe ifølge vragsfjernelseskonventionen skal have deres certifikater udstedt i flagstaten.

Stk. 3 fastsætter, i overensstemmelse med vragsfjernelseskonventionens artikel 12, stk. 14, en særregel om forsikring for statsskibe med de undtagelser, der følger af lovforslagets § 164, stk. 5. Statsskibe kan i stedet for de i bestemmelsen nævnte forsikringer eller garantier være udstyret med et certifikat, hvori det bekræftes, at skibet er statsejet, og at dets ansvar efter vragsfjernelseskonventionen er dækket.

Ifølge forslaget til § 169, stk. 4, bemyndiges Søfartsstyrelsen til administrativt at fastsætte de nærmere regler om udstedelse af forsikringscertifikatet, herunder regler om certifikatets udstedelse, indhold, gyldighed og opkrævning af gebyr i forbindelse med udstedelse. Betalingen vil blive fastsat i overensstemmelse med Finansministeriets regler om priskalkulation ved gebyrberegningen. Det fremgår af artikel 2 i vragsfjernelseskonventionen, at certifikatet skal indeholde skibets navn, dets IMO-nr., registreringshavn, den registrerede ejers navn og hovedforretningssted, forsikringstype og varighed samt forsikringsselskabets navn og hovedforretningssted. Ved delegation til udstedelse af certifikater, jf. artikel 12, stk. 3, i vragsfjernelseskonventionen, er staten stadig ansvarlig for validiteten af de udstedte certifikater.

§ 170

Forslaget til § 170 fastsætter, hvorledes pligten til at være forsikret nærmere håndhæves.

Ifølge forslaget til § 170, stk. 1, må danske skibe, med en bruttotonnage på 300 eller derover, ikke gå i fart, hvis de ikke har et af Søfartsstyrelsen eller klassifikationsselskab udstedt certifikat, som dokumenterer, at skibet er forsikret i overensstemmelse med vragsfjernelseskonventionen, jf. artikel 12, stk. 11.

Ifølge forslaget til § 170, stk. 2, må danske skibe med en bruttotonnage på 20 eller derover, men mindre end 300, ikke gå i fart, hvis de ikke har en forsikring svarende til den forsikring, som skibe, der er omfattet af vragsfjernelseskonventionen, er pligtig til at have. Tilsvarende må et skib, vrag eller anden genstand, uanset størrelse, ikke bugseres væk uden forsikring.

Ifølge forslaget til § 170, stk. 3, må udenlandske skibe, uanset om de kommer fra et konventionsland eller et ikke konventionsland, ikke anløbe eller afsejle dansk havn eller offshoreinstallation, hvis de ikke har forsikring og et certifikat, som dokumenterer, at skibet er forsikret i overensstemmelse med vragsfjernelseskonventionen, jf. artikel 12, stk. 12. Udenlandske skibe fra ikke konventionslande må gerne foretage uskadelig passage gennem stræderne og gennem ydre territorialfarvand.

Ifølge forslaget til § 170, stk. 4, fastsættes det, at det er Søfartsstyrelsen og de myndigheder, som Søfartsstyrelsen udpeger dertil, som træffer afgørelse i sager om adgang til at anløbe og afsejle dansk havn eller offshoreinstallation, hvis skibene ikke har det i § 169 påbudte certifikat, eller hvis certifikatet ikke er gyldigt, eller skibet ikke er forsikret.

Til nr. 5

Der foreslås indsat et nyt kapitel i søloven om passagerrettigheder. Dette sker for at klargøre, at der er tale om de forbrugerretlige regler, der følger af passagerrettighedsforordningen. Passagerrettighedsforordningen giver således i nærmere angivne situationer mulighed for kompensation og ret til afslag i billetprisen ved forsinkelser, tilbagebetaling af billetten mv. Kapitel 15 i søloven indeholder regler om

befordring af passagerer og rejsegods. Forordningen og lovforslaget medfører ikke ændringer af disse regler i sølovens kapitel 15, herunder ikke begrænsninger i muligheden for at opnå erstatning, hvis der er lidt et økonomisk tab. For at tydeliggøre dette, indsættes de supplerende regler vedrørende passagerrettighedsforordningen i et selvstændigt kapitel 15 a.

Med forslaget foreslås indsat en bemyndigelsesbestemmelse i søloven (som § 440), der giver erhvervs- og vækstministeren hjemmel til administrativt at fastsætte nærmere regler med henblik på opfyldelse og anvendelse af passagerrettighedsforordningen i relation til den del, der vedrører skibet og rederier.

De administrative regler, som vil blive udstedt i forbindelse med gennemførelsen af forslaget, vil indeholde bestemmelser, der supplerer passagerrettighedsforordningen. De supplerende bestemmelser vil primært vedrøre klageadgang, håndhævelse og sanktion, idet der dog også kan blive tale om enkelte bestemmelser vedrørende erhvervets forpligtigelser, fx vedrørende erhvervets fastsættelse af ikke-diskriminerende adgangsbetingelser for befordring af personer med funktionsnedsættelse.

Til nr. 6

Forslag til bestemmelsen i § 505 fastsætter forældelsesfristerne i forbindelse med uskadeliggørelse af vrage i overensstemmelse med vragefjernelseskonventionens artikel 13.

Til nr. 7

Forslaget indfører bødestraf for ikke at have sit skib forsikret, for at lade sit skib gå i fart eller bugseres samt for at anløbe eller afsejle dansk havn eller offshoreinstallation uden pligtig forsikring og certifikat. Strafansvaret kan også pålægges juridiske personer, jf. sølovens § 515.

Til nr. 8

Forslaget indebærer, at Søfartsstyrelsen som led i tilsynet efter lov om sikkerhed til søs også kan føre tilsyn med overholdelsen af de foreslåede nye bestemmelser om pligt til forsikring, certifikat m.v. Tilsvarende gælder allerede for bunkers- og olieansvarscertifikater, ansvarsforsikring for skibe med en bruttotonnage på 300 og derover m.v.

Til § 2

Til nr. 1

Lov om tillæg til strandingsloven af 10. april 1895 indeholder ikke nogen klar afgrænsning af dens geografiske gyldighedsområde, men benytter for så vidt angår vrage og vragestykker udtrykket »overalt i farvandene omkring de danske kyster«. Der er derfor behov for en tydeliggørelse af det geografiske område. Med lovforslagets § 2, nr. 4 foreslås indsat en ny bestemmelse (§ 14 a), der indebærer en sådan tydeliggørelse. Det foreslås endvidere, at der i lovens § 6, stk. 1 og § 9, stk. 1 fremover skal henvises til denne bestemmelse for så vidt angår anvendelsesområdet for de pågældende bestemmelser.

Til nr. 2

Bestemmelsen indebærer, at den registrerede ejer hæfter for omkostningerne ved vrages uskadeliggørelse efter de regler i søloven, som gennemfører vragefjernelseskonventionen i dansk ret.

Til nr. 3

Bestemmelse indebærer, at den hidtidige regel i lov om tillæg til strandingsloven om, at ladningsejeren hæfter med ladningen, såfremt den er til fare eller væsentlig ulempe for sejlads eller fiskeri, videreføres,

i det omfang vraget befinder sig på dansk søterritorium. Ladningsejeren hæfter således ikke efter loven, i det omfang ladningen befinder sig udenfor søterritoriet.

Til nr. 4

Forslaget til bestemmelsen fastsætter den geografiske udstrækning af lov om tillæg til strandingsloven af 10. april 1895 til dansk territorium for alle bestemmelser og herudover også til dansk eksklusive økonomisk zone for de bestemmelser, der handler om skibsvrag. Ved dansk territorium forstås såvel søterritoriet som landterritoriet. Vrag, der er skyllet op på land, er således omfattet. Loven omfatter ikke færøsk og grønlandsk område.

Til § 3

Til nr. 1

Der henvises til bemærkningerne til lovforslagets § 1, nr. 1. Det bemærkes, at skibe registreret i Dansk Internationalt Skibsregister, på samme vis som skibe registreret i skibsregistret, kan bareboats ud. Reglerne herom følger for DIS' vedkommende af lov om Dansk International Skibsregister § 11 c og ikke af sølovens § 24.

Til § 4

Forslaget til bestemmelsen skaber hjemmel til at fastsætte nærmere regler for udstedelse af sønærings- og kvalifikationsbeviser bl.a. vedrørende opkrævning af gebyr. Et sønæringsbevis angiver hvilke stillinger om bord på et skib, den søfarende kan varetage. Et kvalifikationsbevis er et bevis for at opnåelse af nogle kvalifikationer efter endt træning/kursus.

Sønærings- og kvalifikationsbeviser har hidtil været gratis, men nu ønskes imidlertid indførelse af gebyr for udstedelsen, svarende til hvad der gælder på andre områder som fx udstedelse af kørekort og pas. Søfartsstyrelsen opkræver allerede i dag betaling for udstedelse af den påtegning, som kræves af udenlandske søfarende, for at sejle på danske skibe på baggrund af internationale regler til søfarendes sønæringsbeviser, jf. lov om skibes besætning § 20, stk. 6, ligesom der opkræves gebyr for lægeundersøgelse, jf. § 4 stk. 3, i sømandsloven.

Sønæringsbeviserne skal senest fornyes hvert 5. år i henhold til internationale regler (STCW-konventionen: Standards of Training, Certification and Watchkeeping). Der kan også ske en tidligere udstedelse, når der udstedes sønæringsbeviser med andre og yderligere sønæringsrettigheder – fx ved ændring fra sønæringsbevis som vagthavende skibsmaskinmester til sønæringsbevis som skibsmaskinmester af 1. grad eller senere ved generhvervelse af tidligere erhvervede sønæringsrettigheder.

Førstegangsudstedelse af et kvalifikationsbevis sker typisk i forbindelse med kursusdeltagelse eller gennemførelse af en grundlæggende træning, og kvalifikationsbeviset udstedes i forbindelse med afslutning af kursus. Det forventes, at der vil ske genudstedelse af en række kvalifikationsbeviser efter samme terminer som for sønæringsbeviser. Eksempler på kvalifikationsbeviser er duelighedsbevis i motorpasning og bevis for uddannelse i brandbekæmpelse.

Gebyrreglerne for sønærings- og kvalifikationsbeviser vil blive udformet således, at gebyrerne dækker omkostninger forbundet med selve udstedelsen og den fornødne sagsbehandling. Det anslås, at gebyret bliver i størrelsesorden 500 kr. Det vil blive fastsat, at beviserne først udleveres, når der er sket betaling af gebyret.

Det er den, som ansøger om udstedelsen, som skal betale for beviserne, men lovforslaget er ikke til hinder for, at reder betaler, hvis der er indgået en aftale herom mellem parterne.

Til § 5

Til nr. 1

Det foreslås, at den nuværende bestemmelse præciseres, således at det udtrykkeligt fremgår, at erhvervs- og vækstministeren fremover også kan fastsætte bestemmelser om, at danske skibe i forbindelse med søulykker skal indberette disse til udenlandske myndigheder, jf. vragsjernelseskonventionen artikel 5.

Til nr. 2

Med forslaget foreslås indsat en bestemmelse om, at Søfartsstyrelsen som led i dets tilsynsvirksomhed i medfør af lov om sikkerhed til søs, ligeledes kan føre tilsyn med den foreslåede § 440 i søloven og EU-forordninger samt bestemmelserne i søloven om krav om forsikring og certifikat i forbindelse med gennemførelse af vragsjernelseskonventionen. Bestemmelsen giver mulighed for, at Søfartsstyrelsen i forbindelse med dets almindelige tilsynsvirksomhed med skibe og rederier, kan føre tilsyn med rettigheder og forpligtigelser efter vragsjernelseskonventionen, passagerrettighedsforordningen og de supplerende nationale bestemmelser for de dele, der falder inden for Søfartsstyrelsen område.

Til nr. 3

Det følger af sølovens § 135, at en skibsfører, hvis skibet kommer i havsnød, skal gøre alt, hvad der står i vedkommendes magt for at redde de ombordværende og bevare skib og ladning. Medmindre der er alvorlig fare for den pågældendes eget liv, må skibsføreren ikke forlade skibet, så længe der er rimelig udsigt til dets redning. Den pågældende bestemmelse er ikke strafsanktioneret.

Med forslaget foreslås, at skibsføreren vil blive pålagt straf, såfremt vedkommende tilsidesætter sine forpligtelser i relation til redning af de ombordværende uden alvorlig fare for eget liv, jf. sølovens § 135, 1.pkt. Bestemmelsen er inspireret af § 30 i lov om sikkerhed til søs, hvor fx manglende hjælp til ombordværende på det andet skib, i tilfælde af et skibssammenstød, er strafsanktioneret. Med den foreslået bestemmelse ønskes at signalere en stramning i forhold til skibsførerens ansvar i lyset af Costa Concordia ulykken ved den italienske kyst i januar 2012, hvor 34 personer omkom og 64 personer blev alvorligt sårede. Kaptajnen blev efterfølgende tiltalt for at undlade at hjælpe de ombordværende og forlade skibet i utide.

Straffelovens almindelige regler, herunder reglerne i kapitel 25 om forbrydelser imod liv og legeme, vil i givet fald også kunne anvendes.

Til nr. 4

Forslag til bestemmelsen indebærer, at straf for overtrædelse af § 29, stk. 3, jf. lovforslagets § 5, nr. 3, kan udmåles inden for de forhøjede strafferammer, som ifølge lovens § 31 finder anvendelse, når visse nærmere angivne skærpende omstændigheder foreligger.

Til § 6

Til nr. 1

Ved lov nr. 249 af 21. marts 2012 fik § 20 a i lov om sikkerhed til søs en ny affattelse. Denne bestemmelse er imidlertid ikke sat i kraft endnu, da den afventer den internationale ikrafttræden af ILO's konventionen om søfarende arbejdsforhold. Med lovforslaget foreslås det som en konsekvens af lovforslagets § 5, stk. 2, at ophæve § 2, nr. 1, i lov nr. 249 af 21. marts 2012.

Til § 7

Med forslaget skabes der adgang til, at sølovens § 514 a kan sættes i kraft for Færøerne, da det ikke tidligere fremgik af loven.

Til § 8

Lov nr. 106 af 13. februar 2001 om ændring af søloven og retsplejeloven indeholder dels regler om søforklaring og dels regler om erstatning i forbindelse med transport af olie. Erstatningsbestemmelserne er allerede sat i kraft for Færøerne, men dette er ikke tilfældet for reglerne om søforklaring. I forbindelse med, at der arbejdes på at få sat en række ændringer til søloven i kraft for Færøerne, har der været rejst spørgsmål om hvorvidt, det forhold, at del af loven allerede er sat i kraft for Færøerne, udelukker erhvervs- og vækstministeren fra nu at sætte den resterende del af loven i kraft for Færøerne. For at udelukke enhver tvivl om dette spørgsmål, præciseres det, at de af lovens bestemmelser om søforklaring, som endnu ikke er trådt i kraft, kan sættes i kraft samlet.

Til § 9

Forslaget vedrører lovens ikrafttrædelsestidspunkt.

De dele af lovforslaget der relaterer sig til gebyr for sønærings- og kvalifikationsbeviser, en årlig skibsregistreringsafgift og sanktionering af skibsførers forpligtigelser (§ 1, nr. 2, § 3, § 4 og § 5, nr. 3-4) foreslås at træde i kraft den 15. februar 2013.

Efter lovforslagets § 9, stk. 4, foreslås det, at erhvervs- og vækstministeren fastsætter tidspunktet for dele af lovforslaget. Forslaget til § 1, nr. 3-4 og nr. 6-8, § 2 og § 5, nr. 1, træder i kraft, når vragsfjernelseskonventionen træder i kraft. Efter lovforslagets § 9, stk. 3, foreslås det dog, at de dele af lovforslaget (§ 1, nr. 5), der relaterer sig til passagerrettighedsforordningen træder i kraft den 18. december 2012.

Til § 10

Søloven er fortsat et rigsanliggende for både Færøerne og Grønland, og forslaget til ændringer i søloven vil derfor ved kongelige anordninger kunne sættes i kraft der med de fornødne tilpasninger. Dog er skibsregistrering et hjemmestyreanliggende på Færøerne, og lovforslagets § 1, nr. 2, vil derfor ikke kunne sættes i kraft for Færøerne.

Lov om Dansk Internationalt Skibsregister er et færøsk særanliggende, hvorimod området ikke er overtaget af Grønland. Den gældende lov om Dansk Internationalt Skibsregister er ikke sat i kraft for Grønland. Skibe hjemmehørende i Grønland kan derfor i dag ikke registreres i Dansk Internationalt Skibsregister. Såfremt loven sættes i kraft for Grønland, vil denne ændring også kunne sættes i kraft.

Affattelsen af lovforslagets § 10, stk. 4, sikrer, at alene ejere, der har en bopælstilknytning til Grønland eller selskaber med hjemsted i Grønland, bliver fritaget for at betale årlig afgift for registrerede skibe med grønlandsk hjemsted.

I tilfælde hvor skibet ejes af et partrederi, et interessentskab der ikke er registreret i Erhvervsstyrelsens edb-registreringssystem i medfør af lov om visse erhvervsdrivende § 2, stk. 3, 2. pkt., eller et interessentskabslignende sameje, skal mindst halvdelen af skibets parter eller ideelle anparter være ejet af personer med bopæl i Grønland eller selskaber med hjemsted i Grønland, for at der kan opnås fritagelse for betaling af den årlige afgift. Ejerskabet af et kommanditselskab der ikke er registreret i Erhvervsstyrelsens it-system i medfør af lov om visse erhvervsdrivende § 2, stk. 3, 2. pkt., skal et flertal af de ansvarlige deltagere udgøres af personer med bopæl i Grønland eller selskaber med hjemsted i Grønland, for at der kan opnås fritagelse for betaling af den årlige afgift.

Lov om skibes besætning er et hjemmestyreanliggende på Færøerne.

Søsikkerhed er et færøsk særanliggende, hvorimod det er dansk lovgivning, som regulerer disse forhold i Grønland. Lovforslagets § 5 kan derfor sættes i kraft for Grønland.

Det er forudsat, at de dele af loven, som kan sættes i kraft for henholdsvis Grønland og Færøerne, vil kunne sættes i kraft for de respektive dele af riget ad flere omgange.

+++PARALLELTEKST+++Gældende formulering

Lovforslaget

§ 15. ...

§ 155. Dette kapitel finder ikke anvendelse på krigsskibe eller andre skibe, som ejes eller benyttes af en stat, og som anvendes i statsligt, ikke-kommercielt øjemed.

Stk. 2. Dette kapitel berører ikke de krav, der er til forsikring, i kapitel 9 a og kapitel 10.

Stk. 3. Dette kapitel berører ikke de krav, der er til forsikring, i kapitel 11.

Stk. 4. Dette kapitel berører ikke retten til ansvarsbegrænsning efter kapitel 9.

Stk. 5. Dette kapitel berører ikke retten til ansvarsbegrænsning efter offshoresikkerhedslovens § 69.

§ 163. ...

§ 431. ...

§ 504. ...

§ 514. Overtrædelse af § 10, stk. 1, § 12, stk. 1, § 13, § 14, § 16, stk. 1, § 19, § 25, stk. 1 og 2, § 153, stk. 1, 3 eller 4, § 186, stk. 1-3, eller § 197 straffes med bøde. En bareboatbefragter, som i strid med § 229 a, stk. 2, undlader at påse, at pligten til at have en godkendt forsikring eller anden garanti er opfyldt, straffes med bøde.

§ 515 b. Søfartsstyrelsen kan i henhold til § 20 a i lov om sikkerhed til søs føre tilsyn med overhol-

§ 1. I søloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 856 af 1. juli 2010, som ændret ved lov nr. 599 af 24. juni 2005, § 1 i lov nr. 526 af 7. juni 2006, § 1 i lov nr. 251 af 30. marts 2011, § 17 i lov nr. 457 af 18. maj 2011 og § 1 i lov nr. 249 af 21. marts 2012, foretages følgende ændringer:

1. Som ny note til lovens titel indsættes:

»2) Ifølge art. 288 i EUF-Traktaten gælder en forordning umiddelbart i en hver medlemsstat. Loven indeholder bestemmelser vedrørende anvendelsen her i landet af Rådets forordning nr. 1177/2010 af 24. november 2010 om passagerers rettigheder ved sørejser og rejser på indre vandveje og om ændring af forordning (EF) nr. 206/2004, EU-tidende 2010, nr. L 334, s. 1-16.«

2. Efter § 15 indsættes før overskriften før § 16:

»Årlige afgifter for registrerede skibe

§ 15 a. Ejere af skibe, der er optaget i skibsregistret og fartøjsfortegnelsen, skal betale en årlig afgift for hvert skib, der er registreret.

Stk. 2. For skibe med en bruttotonnage under 20 udgør den årlige afgift 800 kr.

Stk. 3. For skibe med en bruttotonnage mellem 20 og 500 udgør den årlige afgift 1.600 kr.

Stk. 4. For skibe med en bruttotonnage på 500 eller derover udgør den årlige afgift 2.400 kr.

Stk. 5. For skibe, der alene har en målt bruttoregistertonnage, fastsættes afgiften efter stk. 2-4 på baggrund af skibets bruttoregistertonnage.

Stk. 6. For skibe, der hverken har en målt bruttotonnage eller bruttoregistertonnage, udgør afgiften 800 kr.

Stk. 7. For skibe, hjemmehørende i Grønland, der ejes af personer, der har bopæl i Grønland eller af selskaber eller lignende, der har hjemsted i Grønland, finder stk. 1-6 ikke anvendelse.

Stk. 8. For skibe, der i medfør af sølovens § 24 på grundlag af en bareboatbefragtningsaftale er optaget i et udenlandsk skibsregister og midlertidigt fører et andet nationalitetsflag end det danske, finder stk. 1-6 ikke anvendelse.

delsen af §§ 153, 186, 197, 198 og 471 i denne lov og de regler, der udstedes i medfør heraf.

§ 6. Når et skib er sunket eller strandet i de i § 2 nævnte farvande under sådanne omstændigheder, at vraget er til fare eller væsentlig ulempe for skibsfart eller fiskeri, foranstalter Forsvarsministeriet, så snart det er kommet til kundskab om sådant skibsforslis, vraget afmærket, såfremt dette anses nødvendigt, og vedkommende private ikke alt har foretaget sådan afmærkning. Ministeriet retter derhos forespørgsel til ejeren eller dennes repræsentant eller den til vraget berettigede om, hvorvidt der af vedkommende vil blive gjort bjærgningsforsøg overfor vraget. Samtidig med denne forespørgsel tilkendes gives det den eller de vedkommende, hvilken vanddybde over vraget der skal tilvejebringes, og inden hvilken frist vraget skal være uskadeliggjort.

§ 9. Vil nogen anden end skibets ejer eller den til skibet berettigede foretage bjærgningsforsøg overfor et skib, der er sunket eller strandet i de i § 2 nævnte farvande, skal han dertil indhente Forsvarsministeriets tilladelse. Såfremt bjærgning ved nogen anden ikke er forestående (jf. § 6), og Forsvarsministeriet ikke selv agter at foranstalte bjærgningen, meddeler ministeriet tilladelsen på de af dette for hvert enkelt tilfælde fastsatte betingelser og således, at der forinden kan kræves en sådan sikkerhed, som ministeriet anser fornøden for overholdelsen af de stillede betingelser. I denne sikkerhed kan ministeriet uden retsforfølgning søge dækning for omkostninger, der i skibsfartens, fiskeriets eller statens kystværns og kystværkers interesse må afholdes på grund af uforsvarligt forhold fra den bjærgendes side.

§ 7. For udgifterne til de af det offentlige foretagne foranstaltninger (jf. § 6) hæfter ejeren af skibet såvel som ejeren af ladningen eller andre genstande, for så vidt disse efter deres beskaffenhed selv danner fare eller væsentlige ulemper for skibsfarten eller fiskeriet. Ejeren af skibet hæfter med den begrænsning, der er fastsat i sølovens 4. kapitel, ejeren af andre genstande med disse, men ikke personlig. Det offentlige har fortrinsret i de nævnte genstande frem for alle andre fordringer.

§ 14. ...

§ 8....

Stk. 9. Skibe, der af Skibsbevaringsfonden er erklæret bevaringsværdige gennem udstedelse af bevaringsværdighedserklæring, fritages for betaling af årlige afgifter efter § 15 a.

§ 15 b. Den registrerede ejer af skibet er forpligtet til at indbetale den skyldige afgift til Søfartsstyrelsen.

Stk. 2. Ejers skibet af partredere, hæfter partrederne solidarisk for afgiftens betaling. Ejers skibet af kommanditselskaber, interessentskaber, interessentskabslignende samejer m.v., hæfter de ansvarlige deltagere eller ejere solidarisk for afgiftens betaling.

Stk. 3. Er skibet registreret på baggrund af en bareboatbefragtningsaftale, påhviler afgiften den registrerede bareboatbefragter i registret.

Stk. 4. Den årlige afgift forfalder til betaling hvert år den første dag i marts og dækker perioden 1. marts det pågældende år til sidste hverdag i februar det efterfølgende år.

Stk. 5. Slettes et skib, der er betalt afgift for, fra registret inden den sidste dag i august, vil Søfartsstyrelsen efter forudgående ansøgning refundere halvdelen af den betalte afgift for det pågældende år. Ansøgning om refusion efter 1. pkt. skal være Søfartsstyrelsen i hænde senest ved udgangen af det år, som skibet er slettet i.

Stk. 6. Erhvervs- og vækstministeren kan fastsætte regler om betalingsmåden, frister for indbetaling, erindringsskrivelser, gebyrer og renter samt regler om, at Søfartsstyrelsen kan eftergive eller frafalde krav på betaling af den årlige afgift.«

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

4. Efter § 163 indsættes:

»Kapitel 8 a

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

§ 164. Bestemmelserne i dette kapitel finder anvendelse på dansk territorium og i dansk eksklusiv økonomisk zone samt for danske skibe, uanset hvor skibet befinder sig.

§ 20. Sønæringsbeviser udstedes uden betaling.

Stk. 2. Beviserne udstedes og udformes af Søfartsstyrelsen.

Stk. 3. Søfartsstyrelsen kan fastsætte regler om betaling for afholdelse af duelighedsprøver.

Stk. 4. Sønæringsbeviser, der giver ret til tjeneste som navigatør, maskinmester eller radiooperatør i handels- og fiskeskibe, er gyldige i op til fem år fra udstedelsesdatoen. Søfartsstyrelsen fastsætter regler om fornyelse af sønæringsbeviser, om generhvervelse af sønæringsrettigheder samt om udstedelse af første sønæringsbevis til personer, der har bestået den for erhvervelse af beviset krævede eksamen mere end fem år forud for datoen for udstedelsen.

Stk. 5. Søfartsstyrelsen fastsætter under iagttagelse af bindende internationalt vedtagne bestemmelser de nærmere regler for påtegning af udenlandske sønæringsbeviser og godkendelse af udenlandske certifikater.

Stk. 6. Søfartsstyrelsen kan fastsætte regler om betaling til dækning af udgifter ved påtegning af udenlandske sønæringsbeviser, jf. stk. 5.

§ 4. ...

Stk. 3. Økonomi- og erhvervsministeren kan fastsætte regler om anmeldelsespligt til Søfartsstyrelsen vedrørende ulykker og andre hændelser til søs og om myndighedernes indberetning heraf til den europæiske informationsplatform for ulykker til søs.

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

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

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

§ 29. Den, der foranlediger grundstødning, forlis eller anden søulykke ved grov fejl eller grov forsømmelse i tjenesten, straffes med bøde eller

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

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

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

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

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

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

Stk. 3. Ved vrag forstås i dette kapitel et sunket eller strandet skib efter en søulykke, enhver del af et sunket eller strandet skib, herunder genstande der er eller har været om bord på skibet, enhver genstand, der er tabt fra et skib til søs, og som er strandet, sunket eller drivende til søs, eller et skib, der er lige ved, eller rimeligvis kan forventes at synke eller strande, og hvor effektive forholdsregler ikke allerede er taget for at yde assistance til skibet eller det eventuelle gods, der måtte være i fare.

Stk. 4. Ved fare forstås i dette kapitel ethvert forhold eller enhver trussel, som udgør en risiko

fængsel i indtil 4 måneder, medmindre højere straf er forskyldt efter anden lovgivning. Det samme gælder, hvis den pågældende gentagne gange ved fejl eller forsømmelse foranlediger en sådan begivenhed.

Stk. 2. Den skibsfører, der på grov måde eller gentagne gange navigerer eller behandler skibet i strid med godt sømandskab, straffes med bøde eller fængsel i indtil 4 måneder. Den skibsfører, der undlader at gøre sig bekendt med de påbud og forskrifter, der gælder for skibsfarten i de farvande, skibet besejler, og på de steder, som skibet anløber, straffes med bøde eller fængsel i indtil 4 måneder.

§ 31. Straffen efter § 29, stk. 1 og 2, kan stige til fængsel i indtil 1 år, såfremt der foreligger skærpende omstændigheder, jf. § 32, stk. 1 og 6, og til fængsel i indtil 2 år, såfremt overtrædelsen er begået forsætligt. Straffen efter §§ 28 og 30 kan stige til fængsel i indtil 2 år, hvis overtrædelsen er begået forsætligt eller ved grov uagtsomhed.

Stk. 2. Straffen efter § 28, § 29, stk. 1 og 2, § 29 c, stk. 1, og § 30 kan endvidere stige til fængsel i indtil 2 år, hvis overtrædelsen har medført en ulykke med alvorlig personskade eller dødsfald til følge

1. § 20 affattes således:

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

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

Stk. 3. Erhvervs- og vækstministeren kan fastsætte regler om det tilsyn, som udføres efter denne lov, og om behandling af klager fra søfarende m.fl., herunder at det ikke må oplyses, at tilsyns-

eller hindring for sejladsen, eller rimeligvis kan forventes at have større skadelige konsekvenser for havmiljøet eller at forårsage skade på kystlinjen eller en eller flere staters hermed forbundne interesser.

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

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

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

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

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

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

§ 166. Den registrerede ejer af et skib er uden hensyn til skyld ansvarlig for omkostninger forbundet med vrages lokalisering, afmærkning og fjernelse, når vraget befinder sig på dansk territorium eller i dansk eksklusiv økonomisk zone.

besøg foretages som følge af en klage. Regler om tilsynet med overholdelsen af lov om røgfri miljøer på danske skibe fastsættes efter forhandling med ministeren for sundhed og forebyggelse.«

§ 3. Loven gælder ikke for Færøerne.

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

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

1) ligger i et konventionsområde uden for dansk territorium og dansk eksklusiv økonomisk zone, og

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

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

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

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

Stk. 6. Den, der bugserer et skib, vrags eller anden genstand, er, uanset det bugseredes størrelse og uden hensyn til skyld, ansvarlig for omkostningerne forbundet med det bugseredes lokalisering, afmærkning, fjernelse og bjærgning, når det bugserede befinder sig på dansk territorium.

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

1) var resultat af en krigshandling, fjendtligheder, borgerkrig, opstand eller et naturfænomen af usædvanlig, uundgåelig og uimodståelig karakter,

2) var helt og fuldstændigt forårsaget af en handling eller undladelse af tredje part med den hensigt at forårsage skade, eller

3) var helt og fuldstændigt forårsaget af forsømmelighed eller anden uretmæssighed handling af en regering eller anden myndighed med ansvar for vedligeholdelse af lanterner eller andre navigationshjælpemidler under udøvelse af denne funktion.

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

§ 168. Den registrerede ejer af et skib, som fører dansk flag, og som har en bruttotonnage på 20 og derover, skal have en godkendt forsikring eller anden garanti, der dækker ejerens ansvar i med-

før af dette kapitel, og et certifikat, hvis skibet har en bruttotonnage på 300 og derover, jf. § 170, for at gå i fart. Forsikringssummen kan begrænses til ansvarsgrænsen i § 175.

Stk. 2. Den, der bugserer et skib, vrag eller en anden genstand på dansk territorium, er, uanset det bugseredes størrelse, forpligtet til at have det bugserede forsikret, jf. stk. 1.

Stk. 3. En forsikring for et skib, med en bruttotonnage på 300 eller derover, skal for at kunne godkendes opfylde følgende krav:

1) Forsikringen må ikke kunne ophøre på anden måde end,

a) ved at den gyldighedsperiode, som fremgår af certifikatet, jf. § 169, er udløbet, eller

b) tidligst ved udløbet af 3 måneder fra det tidspunkt, hvor forsikreren har meddelt Søfartsstyrelsen, at forsikringen vil ophøre.

2) Ethvert krav om erstatning for omkostninger kan rettes direkte til forsikreren. Forsikreren kan i disse tilfælde påberåbe sig de samme indsigelser, som den registrerede ejer ville kunne, hvis kravet var blevet rettet mod ejeren. Forsikreren kan dog ikke påberåbe den registrerede ejers konkurs, likvidation eller ophør.

Stk. 4. En forsikring for et skib med en bruttotonnage på 20 eller derover, men mindre end 300, skal opfylde de nævnte krav i stk. 3, nr. 1, litra b, og nr. 2.

Stk. 5. Søfartsstyrelsen fastsætter de nærmere regler om forsikring og garanti, herunder om hvilke krav forsikringen og forsikreren skal opfylde, for at forsikringen kan godkendes.

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

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

Stk. 3. Til skibe ejet af den danske stat udsteder Søfartsstyrelsen et certifikat, der bekræfter, at skibet er statsejet, og at skibets ansvar er dækket inden for de nævnte grænser i lovens kapitel 9.

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

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

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

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

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

5. Efter § 431 indsættes:

»Kapitel 15 a

Passagerrettigheder

§ 440. Erhvervs- og vækstministeren kan fastsætte regler med henblik på opfyldelse og anvendelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1177/2010 af 24. november 2010 om passagerers rettigheder ved sørejser og rejser på

indre vandveje og om ændring af forordning (EF) nr. 2006/2004 (passagerrettighedsforordningen), herunder bestemmelser vedrørende klageadgang og gebyr.«

6. Efter § 504 indsættes:

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

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

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

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

7. I § 514, *stk. 1, 1. pkt.*, indsættes efter »§ 153, stk. 1, 3 eller 4,«: »§ 168, stk. 1-2,«.

8. I § 515 *b* indsættes efter »overholdelsen af §§ 153,«: »168, 169, stk. 4,«.

§ 2. I lov om tillæg til strandingsloven af 10. april 1895, jf. lovbekendtgørelse nr. 838 af 10. august 2009, foretages følgende ændringer:

1. I § 6, *stk. 1*, og i § 9, *stk. 1*, ændres »§ 2« til: »§ 14 a«.

2. § 7, *stk. 1*, affattes således:

»For udgifterne til de af det offentlige foretagne foranstaltninger, jf. § 6, hæfter den registrerede ejer af skibet og dennes forsikringsselskab i overensstemmelse med sølovens kapitel 8 a.«

3. I § 7 indsættes efter stk. 1 som nyt stykke:

»*Stk. 2.* Ligger vraget på dansk søterritorium hæfter endvidere ejeren af ladningen såvel ejeren af andre genstande, for så vidt disse efter deres beskaffenhed selv danner fare eller væsentlige ulemper for skibsfarten eller fiskeriet. Ejeren hæfter med genstandene, men ikke personligt. Det offentlige har fortrinsret i de nævnte genstande frem for alle andre fordringer.«

Stk. 2 bliver herefter stk. 3.

4. Efter § 14 indsættes:

»§ 14 a. Loven finder anvendelse på genstande, der befinder sig på dansk territorium. Endvidere finder § 6, § 7, stk. 1, §§ 8-9 og §§ 11-13 anven-

delse på genstande, der befinder sig i dansk eksklusiv økonomisk zone.«

§ 3. I lov om Dansk Internationalt Skibsregister, jf. lovbekendtgørelse nr. 273 af 11. april 1997, som ændret ved § 1 i lov nr. 460 af 31. maj 2000, § 2 i lov nr. 526 af 7. juni 2006 og lov nr. 214 af 24. marts 2009, foretages følgende ændring:

1. Efter § 8 indsættes:

»§ 8a. Bestemmelserne om årlige afgifter for registrerede skibe i sølovens §§ 15 a – 15 b finder tilsvarende anvendelse for skibe registreret i Dansk Internationalt Skibsregister.«

§ 4. I lov om skibes besætning, jf. lovbekendtgørelse nr. 168 af 27. februar 2012, som ændret ved § 3 i lov nr. 493 af 12. maj 2010 og § 1 i lov nr. 478 af 30. maj 2012, foretages følgende ændringer:

1. § 20, stk. 1, ophæves.

2. I § 20, stk. 4, der bliver stk. 3, indsættes efter »Søfartsstyrelsen fastsætter regler om«: »udstedelse af sønæringsbeviser og kvalifikationsbeviser herunder gebyr,«.

Stk. 1-6 bliver herefter stk. 1-5.

§ 5. I lov om sikkerhed til søs, jf. lovbekendtgørelse nr. 654 af 15. juni 2010, som ændret senest ved § 2 i lov nr. 251 af 30. marts 2011, § 16 i lov nr. 457 af 18. maj 2011, § 5 i lov nr. 622 af 14. juni 2011 og § 2 i lov nr. 249 af 21. marts 2012, foretages følgende ændring:

1. § 4, stk. 3, affattes således:

»Stk. 3. Erhvervs- og vækstministeren kan fastsætte regler om anmeldelsespligt til danske og udenlandske søfartsmyndigheder vedrørende ulykker og andre hændelser til søs og om danske myndigheders indberetning heraf til den europæiske informationsplatform for ulykker til søs.«.

2. § 20 a affattes således:

»§ 20 a. Søfartsstyrelsen kan som led i tilsynsvirksomheden efter denne lov tillige føre tilsyn med overholdelsen af lov om røgfri miljøer på danske skibe og med overholdelsen af lov om søfarendes ansættelsesforhold m.v., lov om skibes besætning, lov om skibsmåling og § 153, § 168, § 169, stk. 4, § 170, § 186, §§ 197-198, § 440 og § 471 i søloven og regler udstedt i medfør heraf og EU-forordninger inden for lovenes anvendelses-

område. Søfartsstyrelsen kan påbyde, at forhold, der strider mod de nævnte love eller regler, der er udstedt i medfør heraf, bringes i orden straks eller inden en nærmere angiven frist.

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

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

3. I § 29 indsættes som stk. 3:

»*Stk. 3.* Den skibsfører, der forsømmer sine forpligtigelser efter sølovens § 135 vedrørende redering af de ombordværende, efter at skibet er kommet i havsnød, straffes med bøde eller fængsel i indtil 4 måneder.«

4. I § 31, stk. 1 og 2, ændres »§ 29, stk. 1 og 2« til: »§ 29, stk. 1- 3«.

§ 6. I lov nr. 249 af 21. m 2012 om ændring af søloven og lov om sikkerhed til søs (Tilpasninger som følge af Athenforordningen, gennemførelse af 2002 Athen-konventionen og registrering af skibe med frist) foretages følgende ændringer:

1. § 2, nr. 1, ophæves.

§ 7

I lov nr. 901 af 16. december 1998 om ændring af søloven og ophævelse af lov om skibsregistrering (Overførsel af registreringsregler m.v.) foretages følgende ændring:

1. § 3, stk. 1, affattes således:

»Loven gælder ikke for Færøerne, men § 1, nr. 8, kan ved kongelig anordning sættes i kraft for Færøerne med de ændringer, som de særlige færøiske forhold tilsiger.«

§ 8

I lov nr. 106 af 13. februar 2001 om ændring af søloven og retsplejeloven (Søforklaring og erstatning i forbindelse med transport af olie til søs) foretages følgende ændring:

1. I § 4 indsættes som 2. *pkt.*:

»Lovens bestemmelser kan sættes i kraft på forskellige tidspunkter.«

§ 9.

Stk. 1. Loven træder i kraft den 15. februar 2013, jf. dog stk. 3 og stk. 4.

Stk. 2. Lov om registreringsafgift for fritidsfartøjer, jf. lovbekendtgørelse nr. 102 af 13. februar 1992 ophæves den 15. februar 2013.

Stk. 3. § 1, nr. 5, træder i kraft den 18. december 2012.

Stk. 4. Erhvervs- og vækstministeren fastsætter tidspunktet for ikrafttræden af § 1, nr. 3 og 6-8, § 2, § 5, nr. 1 og 2, og §§ 6-8. Ministeren kan herunder fastsætte, at bestemmelserne træder i kraft på forskellige tidspunkter.

§ 10.

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

Stk. 2. Erhvervs- og vækstministeren kan ved kongelig anordning sætte loven helt eller delvis i kraft for Grønland med de ændringer, som de grønlandske forhold tilsiger.

Stk. 3. Lovens § 1, nr. 3-8, kan ved kongelig anordning helt eller delvis sættes i kraft for Færøerne med de ændringer, som de færøske forhold tilsiger.

Stk. 4. Skibe hjemmehørende i Grønland er omfattet af § 1, nr. 2, og § 3, hvis skibet ejes af personer, der ikke har bopæl i Grønland, eller af selskaber eller lignende, der ikke har hjemsted i Grønland.

Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1177/2010

af 24. november 2010

om passagerers rettigheder ved sørejser og rejser på indre vandveje og om ændring af forordning (EF) nr. 2006/2004

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 91, stk. 1, og artikel 100, stk. 2,

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen,

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

efter høring af Regionsudvalget,

efter den almindelige lovgivningsprocedure [2], og

ud fra følgende betragtninger:

(1) Handling fra Unionens side, når det drejer sig om transport til søs og på indre vandveje, bør bl.a. sigte på at sikre et lige så højt beskyttelsesniveau for passagererne som ved andre transportmåder. Derudover bør der tages fuldt hensyn til forbrugerbeskyttelseskrav i almindelighed.

(2) Da passageren ved sørejser og rejser på indre vandveje er den svageste part i en befordringskontrakt, bør alle passagererne sikres et mindsteniveau for beskyttelse. Intet bør forhindre transportørerne i at tilbyde kontraktbestemmelser, der er gunstigere for passageren end bestemmelserne i denne forordning. Samtidig er målet med denne forordning ikke at gribe ind i de kommercielle forbindelser mellem virksomheder med hensyn til transport af varer. Navnlig bør aftaler mellem et vejgodstransportfirma og en transportør ikke opfattes som befordringskontrakter under denne forordning og bør derfor ikke give vejgodstransportfirmaet eller dets medarbejdere ret til kompensation i medfør af denne forordning i tilfælde af forsinkelser.

(3) Beskyttelsen af passagererne bør ikke kun omfatte personbefordring mellem havne på medlemsstaternes område, men også personbefordring mellem sådanne havne og havne, der er beliggende uden for medlemsstaternes område, under hensyntagen til risikoen for konkurrenceforvridning på markedet for personbefordring. Udtrykket "EU-transportør" bør derfor i denne forordning fortolkes så bredt som muligt, men uden at berøre andre EU-retsakter, såsom Rådets forordning (EØF) nr. 4056/86 af 22. december 1986 om fastsættelse af de nærmere retningslinjer for anvendelsen af traktatens artikel 85 og 86 på søtransport [3] og Rådets forordning (EØF) nr. 3577/92 af 7. december 1992 om anvendelse af princippet om fri udveksling af tjenesteydelser inden for søtransport i medlemsstaterne (cabotagesejlads) [4].

(4) Det indre marked for personbefordring ad søvejen og ad indre vandveje bør komme alle borgere til gode. Handicappede og bevægelseshæmmede bør derfor, uanset om grunden til deres handicap eller bevægelseshæmning er invaliditet, alder eller andre forhold, have samme mulighed for at benytte passagersejladser og krydstogter som andre borgere. Handicappede og bevægelseshæmmede har samme rettigheder som alle andre borgere med hensyn til fri bevægelighed, valgfrihed og ikke-diskrimination.

(5) Medlemsstaterne bør fremme anvendelsen af offentlig transport samt af integrerede billetsystemer for at optimere anvendelsen og interoperabiliteten mellem de forskellige transportformer og -operatører.

(6) På baggrund af artikel 9 i De Forenede Nationers konvention om handicappedes rettigheder og for at give handicappede og bevægelseshæmmede samme mulighed for at deltage i sørejser og rejser på indre vandveje som alle andre borgere bør der fastsættes regler for ikke-diskrimination og assistance

under rejsen. Handicappede og bevægelseshæmmede bør derfor kunne blive befordret og ikke nægtes befordring, undtagen af sikkerhedsmæssige grunde, som er fastsat af de kompetente myndigheder. De bør have ret til assistance i havne og om bord på passagerskibe. Af hensyn til den sociale integration bør denne assistance være gratis for de pågældende. Transportørerne bør fastsætte adgangsbetingelser, fortrinsvis efter det europæiske standardiseringssystem.

(7) Ved fastlæggelse af, hvordan nye havne og terminaler skal indrettes, og i forbindelse med større ombygninger bør de organer, der er ansvarlige for de pågældende faciliteter, tage hensyn til handicappedes og bevægelseshæmmedes behov, navnlig de krav, der udspringer af princippet "design for alle". Transportørerne bør tage hensyn til sådanne behov ved beslutninger om konstruktionen, når passagerskibe nybygges eller ombygges i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/87/EF af 12. december 2006 om fastsættelse af tekniske forskrifter for fartøjer på indre vandveje [5] og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/45/EF af 6. maj 2009 om sikkerhedsregler og -standarder for passagerskibe [6].

(8) Assistance i havne, som ligger på en medlemsstats område, bør blandt andet gøre det muligt for handicappede og bevægelseshæmmede at komme fra et nærmere angivet ankomststed i en havn til et passagerskib og fra et passagerskib til et nærmere angivet afgangssted i en havn, herunder at komme om bord og fra borde.

(9) Transportørerne bør ved tilrettelæggelsen af assistancen til handicappede og bevægelseshæmmede og uddannelsen af deres personale samarbejde med organisationer repræsentative for handicappede og bevægelseshæmmede. De bør ved dette arbejde følge de relevante bestemmelser i den internationale konvention og kodeks om uddannelse af søfarende, om sønæring og om vagthold samt henstillingen fra Den Internationale Søfartsorganisation (IMO) om konstruktion og drift af passagerskibe, så de imødekommer ældres og handicappedes behov.

(10) Bestemmelserne vedrørende indskibning af handicappede og bevægelseshæmmede passagerer bør ikke berøre de gældende generelle internationale og nationale bestemmelser samt EU-bestemmelser om indskibning af passagerer.

(11) EU-retsakter om passagerrettigheder bør tage højde for passagerers, navnlig handicappedes og bevægelseshæmmedes, behov for at anvende forskellige transportformer og kunne skifte problemfrit mellem de forskellige former, under forbehold af gældende sikkerhedsbestemmelser for sejlsads.

(12) Der bør i tilfælde af aflysning eller forsinkelse af en passagersejlsad eller et krydstogt gives fyldestgørende oplysninger til passagererne. Disse oplysninger bør hjælpe passagererne til at træffe de nødvendige forholdsregler og om nødvendigt indhente oplysninger om alternative forbindelser.

(13) Passagerernes ulemper som følge af aflysning eller lang forsinkelse af deres rejse bør reduceres. Med det for øje bør der sørges passende for passagererne, og de bør enten kunne annullere deres rejse og få billetten refunderet eller få tilbudt en anden rejserute på tilfredsstillende vilkår. Egnede indkvartering for passagerer skal ikke nødvendigvis være hotelværelser, men kan også være andre former for passende indkvartering, der er til rådighed, navnlig afhængig af omstændighederne i forbindelse med hver enkelt situation, passagerernes køretøjer og skibets karakteristika. I denne forbindelse og i behørigt begrundede tilfælde af ekstraordinære og hastende omstændigheder bør transportørerne have mulighed for at anvende relevante tilgængelige faciliteter i samarbejde med de civile myndigheder.

(14) Transportørerne bør påtage sig at betale kompensation til passagerne i tilfælde af aflysning eller forsinkelser af en passagersejlsad, beregnet som en procentdel af billetprisen, medmindre aflysningen eller forsinkelsen skyldes vejrforhold, der bringer en sikker sejlsad i fare, eller usædvanlige omstændigheder, som ikke kunne have været undgået, selv om alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, faktisk var blevet truffet.

(15) Transportørerne bør i overensstemmelse med alment accepterede principper pålægges bevisbyrden for, at aflysninger eller forsinkelser er forårsaget af sådanne vejrforhold eller usædvanlige omstændigheder.

(16) Vejrforhold, der bringer en sikker sejlads i fare, bør omfatte, men ikke være begrænset til, stærk vind, høj sø, stærk strøm, vanskelige isforhold samt yderst høje eller lave vandstande, orkaner, tornadoer og oversvømmelser.

(17) Usædvanlige omstændigheder bør omfatte, men ikke være begrænset til naturkatastrofer som f.eks. brande og jordskælv, terrorangreb, krige og militære eller væbnede civile konflikter, oprør, militær eller retsstridig konfiskering, arbejdskonflikter, ildsætning af en syg, såret eller død person, eftersøgnings- og redningsaktioner til søs eller på indre vandveje, forholdsregler, der er nødvendige for at beskytte miljøet, beslutninger, der træffes af trafikstyringsorganer eller havnemyndigheder, samt beslutninger, der træffes af de kompetente myndigheder med hensyn til den offentlige orden og sikkerhed, samt for at dække transportbehov i nødsituationer.

(18) Transportørerne bør samarbejde om at træffe foranstaltninger på nationalt eller europæisk plan, hvori de inddrager interesseparter, faglige sammenslutninger og kunde-, passager- og handicaporganisationer samt organisationer for bevægelseshæmmede, til at forbedre den omsorg og assistance, som de tilbyder passagererne, når deres rejse afbrydes, især ved langvarige forsinkelser eller aflysning af rejsen. De nationale håndhævelsesorganer bør informeres om disse foranstaltninger.

(19) EU-Domstolen har allerede fastslået, at problemer, der fører til aflysninger eller forsinkelser, kun falder ind under begrebet usædvanlige omstændigheder, hvis de skyldes begivenheder, der ikke kan siges at være en del af den normale udførelse af den pågældende transportørs virksomhed og reelt ikke kan kontrolleres af denne. Det bør bemærkes, at vejrforhold, der bringer en sikker sejlads i fare, ligger uden for transportørens kontrol.

(20) Denne forordning bør ikke berøre de passagerrettigheder, der er fastlagt ved Rådets direktiv 90/314/EØF af 13. juni 1990 om pakkerejser, herunder pakkeferier og pakketure [7]. Denne forordning bør ikke finde anvendelse hvis en pakketur aflyses af andre grunde end aflysning af passagersejladsen eller krydstogtet.

(21) Der bør gives udtømmende oplysninger til passagerne i formater, der er tilgængelige for alle, om deres rettigheder i medfør af denne forordning, således at de er i stand til reelt at udøve disse rettigheder. Det hører til passagerernes rettigheder at få oplysninger om passagersejladsen eller krydstogtet før og under rejsen. Alle vigtige oplysninger til passagerer bør tillige gives i formater, der er tilgængelige for handicappede og bevægelseshæmmede, og som gør det muligt for passagerer at få adgang til samme oplysninger ved at anvende eksempelvis tekst, blindskrift, lyd, video og/eller elektroniske formater.

(22) Passagererne bør kunne udøve deres rettigheder ved egnede og tilgængelige klageprocedurer hos transportørerne og terminaloperatørerne inden for rammerne af deres respektive ansvarsområder, eller ved at klagen indgives til det eller de organer, som den pågældende medlemsstat har udpeget dertil. Transportørerne og terminaloperatørerne bør reagere på klager fra passagerer inden for en nærmere fastsat periode og må være klar over, at manglende reaktion på en klage vil kunne bruges imod dem.

(23) Klager over assistancen i en havn eller om bord på et skib bør fortrinsvis indbringes for det eller de organer til håndhævelse af denne forordning, som er udpeget af den medlemsstat, hvor indskibningshavnen er beliggende, og hvor udskibningshavnen er beliggende, hvis det drejer sig om personbefordring fra et tredjeland, idet der tages hensyn til de procedurer, der er fastsat i medlemsstaten for indgivelse af klager.

(24) Medlemsstaterne bør sikre overholdelsen af denne forordning og udpege et eller flere organer med kompetence til at forestå overvågningen og håndhævelsen. Dette berører ikke passagerernes ret til domstolsprøvelse i henhold til national ret.

(25) Det eller de organer, der er udpeget til at håndhæve denne forordning, bør være uafhængige af kommercielle interesser. Hver enkelt medlemsstat bør udpege mindst et organ, som i påkommende tilfælde bør have beføjelser og kapacitet til at undersøge klager fra enkeltpersoner og mægle med henblik på udenretsligt forlig. Passagererne bør have ret til inden for en rimelig frist at modtage et begrundet svar fra det udpegede organ. Da det er meget vigtigt med pålidelige statistikker for håndhævelsen af denne forordning, navnlig for at sikre en sammenhængende anvendelse på EU-plan, bør de rapporter, der udarbejdes af disse organer, om muligt indeholde statistikker for klager og deres udfald.

(26) Medlemsstaterne bør fastsætte sanktioner ved overtrædelser af denne forordning og sikre, at disse sanktioner finder anvendelse. Sådanne sanktioner bør være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelserne og have afskrækkende virkning.

(27) Målene for denne forordning, nemlig at sikre et højt beskyttelses- og assistanceniveau for passagererne overalt i medlemsstaterne og et indre marked med harmoniserede betingelser for erhvervsudøvelsen, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne og kan derfor på grund af handlingens omfang og virkninger bedre nås på EU-plan; Unionen kan derfor træffe foranstaltninger i overensstemmelse med nærhedsprincippet, jf. artikel 5 i traktaten om Den Europæiske Union. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går denne forordning ikke videre, end hvad der er nødvendigt for at nå disse mål.

(28) Håndhævelsen af denne forordning bør bygge på Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 2006/2004 af 27. oktober 2004 om samarbejde mellem nationale myndigheder med ansvar for håndhævelse af lovgivning om forbrugerbeskyttelse ("forordningen om forbrugerbeskyttelsessamarbejde") [8]. Nævnte forordning bør derfor ændres i overensstemmelse hermed.

(29) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 95/46/EF af 24. oktober 1995 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger og om fri udveksling af sådanne oplysninger [9] bør overholdes og håndhæves strengt for at garantere beskyttelse af privatlivets fred for fysiske og juridiske personer og sikre, at de forlangte oplysninger og rapporter udelukkende anvendes til at opfylde forpligtelserne som fastlagt i denne forordning og ikke anvendes til skade for sådanne personer.

(30) Denne forordning respekterer de grundlæggende rettigheder og overholder de principper, som navnlig anerkendes i Den Europæiske Unions charter om grundlæggende rettigheder og som omhandles i artikel 6 i traktaten om Den Europæiske Union —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

KAPITEL I

ALMINDELIGE BESTEMMELSER

Artikel 1

Genstand

Denne forordning fastsætter regler for transport til søs og på indre vandveje med hensyn til følgende:

- a) ikke-diskrimination af passagererne hvad angår de transportvilkår, transportørerne tilbyder
- b) ikke-diskrimination af og assistance til handicappede og bevægelseshæmmede
- c) passagerernes rettigheder i tilfælde af aflysning eller forsinkelse
- d) mindstekrav til oplysninger til passagererne
- e) behandling af klager
- f) generelle regler om håndhævelse.

Artikel 2

Anvendelsesområde

1. Denne forordning finder anvendelse på passagerer i forbindelse med:

a) passagersejladser, når indskibningshavnen er beliggende på en medlemsstats område

b) passagersejladser, når indskibningshavnen er beliggende uden for en medlemsstats område, og når udskibningshavnen er beliggende på en medlemsstats område, forudsat at sejladserne udføres af en EU-transportør som defineret i artikel 3, litra e)

c) et krydstogt, når indskibningshavnen er beliggende på en medlemsstats område. Dog finder artikel 16, stk. 2, artikel 18 og 19 og artikel 20, stk. 1 og 4, ikke anvendelse på disse passagerer.

2. Denne forordning finder ikke anvendelse på passagerer i forbindelse med:

a) skibe med certifikat til at befordre op til 12 passagerer

b) skibe, hvis besætning med ansvar for skibets drift udgøres af højst tre personer, eller hvor afstanden af den samlede passagersejlad i den ene retning er under 500 meter

c) udflugter og sightseeing, bortset fra krydstogter, eller

d) skibe, der ikke drives ved mekanisk kraft, samt originale og individuelle kopier af historiske passagerskibe fra før 1965, der hovedsagelig er bygget med originale materialer, og som har certifikat til at befordre op til 36 passagerer.

3. Medlemsstaterne kan i en periode på to år fra den 18. december 2012 undtage søgående skibe i indenrigsfart på under 300 bruttotons fra anvendelsen af denne forordning, forudsat at de rettigheder, passagererne har i medfør af denne forordning, er tilstrækkelig sikret i den nationale lovgivning.

4. Medlemsstaterne kan undtage passagersejladser, der er omfattet af forpligtelser til offentlig tjeneste, kontrakter om offentlig tjeneste eller integrerede tjenester, fra anvendelsen af denne forordning, forudsat at passagerernes rettigheder i medfør af denne forordning er sikret i tilsvarende omfang i den nationale lovgivning.

5. Med forbehold af direktiv 2006/87/EF og direktiv 2009/45/EF skal intet i denne forordning forstås som tekniske krav, der pålægger transportører, terminaloperatører eller andre enheder forpligtelser med hensyn til at ændre eller erstatte skibe, infrastrukturer, havne eller havneterminaler.

Artikel 3

Definitioner

I denne forordning forstås ved:

a) "handicappet" eller "bevægelseshæmmet": en person, hvis bevægelighed i forbindelse med benyttelsen af transportmidler er nedsat på grund af et fysisk handicap (sensorisk eller motorisk, permanent eller forbigående), mentalt handicap eller nedsat funktionsevne af andre grunde eller som følge af alder, og hvis situation kræver passende opmærksomhed, og at de ydelser, alle passagerer har adgang til, tilpasses til den pågældendes særlige behov

b) "en medlemsstats område": et område, hvor traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde finder anvendelse i henhold til dennes artikel 355 og på de betingelser, der er fastsat i nævnte artikel

c) "adgangsbetingelser": relevante standarder og retningslinjer for og oplysninger om havneterminalers og skibes tilgængelighed, herunder deres faciliteter for handicappede og bevægelseshæmmede

d) "transportør": en fysisk eller juridisk person, som ikke er en rejsearrangør, rejseagent eller billetudsteder, som tilbyder passagersejladser eller krydstogter til offentligheden

e) "EU-transportør": en transportør, der er etableret på en medlemsstats område, eller som tilbyder befordring i form af passagersejladser til eller fra en medlemsstats område

f) "passagersejlad": enhver småbåds passagerbefordring til søs eller på indre vandveje ifølge en offentliggjort fartplan

g) "integrerede tjenester": indbyrdes forbundne transporttjenester inden for et bestemt geografisk område med en fælles informationstjeneste, et fælles billetsystem og en fælles fartplan

h) "undertransportør": en anden person end transportøren, som faktisk udfører befordringen helt eller delvist

i) "indre vandvej": et naturligt eller kunstigt sejlbart indre vandområde eller et system af indbyrdes forbundne vandområder, som anvendes til befordring, såsom søer, floder eller kanaler eller enhver kombination af disse

j) "havn": et sted eller et geografisk område, hvor der er foretaget anlægsarbejder og forefindes faciliteter, som især gør det muligt at modtage skibe, hvor passagerer regelmæssigt ind- eller udskibes

k) "havneterminal": en terminal, der er bemandet af en transportør eller en terminaloperatør, i en havn med faciliteter, såsom indtjekningsskranker, billetskranker eller lounges, og personale til indskibning eller udskibning af passagerer i forbindelse med passagersejladser eller krydstogter

l) "skib": et fartøj, der bruges til sejlads på havet eller på indre vandveje

m) "befordringskontrakt": en kontrakt om befordring indgået mellem en transportør og en passager om udførelse af en eller flere passagersejladser eller krydstogter

n) "billet": et gyldigt dokument eller et andet bevis på en befordringskontrakt

o) "billetudsteder": enhver formidler, som indgår befordringskontrakter på vegne af en transportør

p) "rejseagent": enhver formidler, som indgår befordringskontrakter på vegne af en passager eller en rejsearrangør

q) "rejsearrangør": en anden arrangør eller formidler end en transportør som omhandlet i artikel 2, nr. 2) og 3), i direktiv 90/314/EØF

r) "reservation": reservation af en specifik afgang af en passagersejlad eller et krydstogt

s) "terminaloperatør": et privat eller offentligt organ på en medlemsstats område, der er ansvarligt for at administrere og forvalte en havneterminal

t) "krydstogt": befordringstjeneste til søs eller på indre vandveje, som udføres udelukkende med henblik på fornøjelse eller adspredelse, suppleret med kahytsfaciliteter og andre faciliteter, af mere end to overnatninger om bord

u) "søulykke": skibbrud, kæntring, kollision eller stranding, eksplosion eller brand om bord eller skibsfejl.

Artikel 4

Billetter og ikke-diskriminerende kontraktbestemmelser

1. Transportørerne udsteder en billet til passageren, medmindre andre dokumenter giver ret til befordring i henhold til national lovgivning. Der kan udstedes en elektronisk billet.

2. Med forbehold af sociale rabatordninger skal transportørers eller billetudsteders kontraktbestemmelser og takster tilbydes til offentligheden uden nogen form for direkte eller indirekte diskrimination på grundlag af slutkundens nationalitet eller transportørens eller billetudsteders hjemsted i Unionen.

Artikel 5

Andre involverede parter

1. Selv om udførelsen af forpligtelser i henhold til denne forordning overlades til en undertransportør, en billetudsteder eller enhver anden person, er transportøren, rejseagenten, rejsearrangøren eller terminaloperatøren, som har overladt udførelsen af sådanne forpligtelser til andre, ikke desto mindre ansvarlig for disse involverede parter handlinger og undladelser, når de handler i forbindelse med udførelsen af deres arbejde.

2. Den part, som transportøren, rejseagenten, rejsearrangøren eller terminaloperatøren overlader udførelsen af en forpligtelse til, er i tillæg til stk. 1 omfattet af denne forordnings bestemmelser, herunder

bestemmelser om erstatningsansvar og indsigelsesret, for så vidt angår den forpligtelse, der er overladt til denne.

Artikel 6

Opfyldelsespligt

Rettigheder og forpligtelser i henhold til denne forordning kan ikke ophæves eller begrænses ved navnlig en undtagelse eller en restriktiv klausul i befordringskontrakten.

KAPITEL II

HANDICAPPEDES OG BEVÆGELSESHÆMMEDES RETTIGHEDER

Artikel 7

Befordringsret

1. Transportører, rejseagenter og rejsearrangører må ikke under henvisning til handicap eller bevægelseshæmning som sådan nægte at acceptere en reservation, at udstede eller på anden måde levere en billet eller at tage personer om bord.

2. Reservationer og billetter skal tilbydes handicappede og bevægelseshæmmede uden ekstra omkostninger og på samme betingelser som for alle andre passagerer.

Artikel 8

Undtagelser og særlige bestemmelser

1. Uanset artikel 7, stk. 1, kan transportører, rejseagenter og rejsearrangører nægte at acceptere en reservation fra, at udstede eller på anden måde levere en billet til eller at tage en handicappet eller bevægelseshæmmet om bord:

a) hvis dette er nødvendigt af hensyn til gældende sikkerhedsmæssige krav i folkeretten, EU-retten eller den nationale ret eller af hensyn til sikkerhedsmæssige krav, der er fastsat af de kompetente myndigheder

b) hvis passagerskibets konstruktion eller havnens infrastruktur og udstyr, herunder havneterminaler, gør det umuligt at bringe vedkommende om bord eller fra borde eller befordre vedkommende på en sikker eller operationelt gennemførlig måde.

2. Nægtes det at acceptere en reservation eller at udstede eller på anden måde levere en billet under henvisning til de forhold, der er nævnt i stk. 1, træffer transportøren, rejseagenten eller rejsearrangøren alle rimelige foranstaltninger til at foreslå den berørte person en acceptabel alternativ befordring i form af en passagersejlsads eller et krydstogt, der udføres af transportøren.

3. Hvis en handicappet eller en bevægelseshæmmet, der er i besiddelse af en reservation eller en billet og har opfyldt kravene i artikel 11, stk. 2, alligevel nægtes indskibning på grundlag af denne forordning, skal denne person og en eventuel ledsagende person i henhold til denne artikels stk. 4 tilbydes valget mellem enten tilbagebetaling af billetprisen eller omlægning af rejsen i henhold til bilag I. Retten til at vælge en returrejse eller omlægning af rejsen forudsætter, at alle sikkerhedsmæssige krav kan opfyldes.

4. Transportører, rejseagenter og rejsearrangører kan, hvis det er strengt nødvendigt, på samme betingelser som fastsat i stk. 1 forlange, at en handicappet eller en bevægelseshæmmet ledsages af en anden person, som er i stand til at yde den nødvendige assistance til den handicappede eller den bevægelseshæmmede. For så vidt angår passagersejlsadser befordres en sådan ledsagende person gratis.

5. Når transportører, rejseagenter og rejsearrangører gør brug af bestemmelserne i stk. 1-4, underretter de straks den handicappede eller den bevægelseshæmmede om de specifikke grunde hertil. Efter anmodning skal disse grunde skriftligt meddeles til den handicappede eller den bevægelseshæmmede senest fem arbejdsdage efter, at anmodningen er fremsat. I tilfælde af afvisning i henhold til stk. 1, litra a), skal der henvises til de gældende sikkerhedsmæssige krav.

Artikel 9

Tilgængelighed og information

1. Transportørerne og terminaloperatørerne sikrer, hvor det er hensigtsmæssigt gennem deres organisationer og i samarbejde med organisationer repræsentative for handicappede eller bevægelseshæmmede, at der findes eller fastsættes ikke-diskriminerende adgangsbetingelser for befordring af handicappede og bevægelseshæmmede samt disses ledsagere. Der gives efter anmodning meddelelse om adgangsbetingelserne til de nationale håndhævelsesorganer.

2. Transportører og terminaloperatører gør adgangsbetingelserne i stk. 1 offentligt tilgængelige fysisk eller på internettet, efter anmodning i tilgængelige formater, og på de samme sprog, hvorpå oplysninger normalt gives til alle passagerer. Der skal tages særligt hensyn til handicappedes og bevægelseshæmmedes behov.

3. Rejsearrangører stiller de adgangsbetingelser i stk. 1 til rådighed, som finder anvendelse på rejser, der indgår i pakkerejser, herunder pakkeferier og pakkture, som de tilrettelægger, sælger eller udbyder til salg.

4. Transportører, rejseagenter og rejsearrangører sikrer, at alle relevante oplysninger, herunder onlinereservation og -information, om befordringsbetingelserne, oplysninger om rejsen samt adgangsbetingelserne er til rådighed i en form, der er egnet og tilgængelig for handicappede og bevægelseshæmmede. Personer med behov for assistance skal modtage bekræftelse på en sådan assistance via tilgængelige midler, herunder elektroniske midler og Short Message Service (sms).

Artikel 10

Ret til assistance i havne og om bord på skibe

Transportører og terminaloperatører yder, inden for rammerne af deres respektive ansvarsområder, gratis assistance til handicappede og bevægelseshæmmede som fastsat i bilag II og III i havne, herunder ved ind- og udskibning, og om bord på skibe, jf. dog adgangsbetingelserne i artikel 9, stk. 1. Assistancen tilpasses om muligt den handicappedes eller bevægelseshæmmedes individuelle behov.

Artikel 11

Betingelser for ydelse af assistance

1. Transportører og terminaloperatører yder, inden for rammerne af deres respektive ansvarsområder, assistance til handicappede og bevægelseshæmmede som fastsat i artikel 10 forudsat at:

a) transportøren eller terminaloperatøren får besked via tilgængelige midler, herunder elektroniske midler og sms, om den pågældendes behov for assistance senest 48 timer, før der er behov for den, medmindre passageren og transportøren eller terminaloperatøren har indgået aftale om et kortere tidsrum, og

b) den handicappede eller den bevægelseshæmmede møder op i havnen eller på det angivne sted, jf. artikel 12, stk. 3:

i) på det tidspunkt, transportøren skriftligt har angivet, og som højst må være 60 minutter før det offentliggjorte indskibningstidspunkt

ii) senest 60 minutter før det offentliggjorte afgangstidspunkt, hvis der ikke er angivet noget indskibningstidspunkt, medmindre passageren og transportøren eller terminaloperatøren har indgået aftale om et kortere tidsrum.

2. Handicappede og bevægelseshæmmede skal, når de reserverer eller forhåndskøber deres billet, i tillæg til stk. 1 give transportøren besked om deres særlige behov med hensyn til kabytsfaciliteter, siddepladser eller tjenesteydelser eller deres behov for at medbringe medicinsk udstyr, hvis de har kendskab til behovene på dette tidspunkt.

3. Der kan altid gives besked i henhold til stk. 1, litra a), og stk. 2 til den rejseagent eller rejsearrangør, hos hvem billetten er købt. Når billetten gælder for flere rejser, er én meddelelse tilstrækkelig, forudsat

at der gives passende oplysninger om planlægningen af de efterfølgende rejser. Passageren modtager en bekræftelse, der angiver, at der er givet besked om behovet for assistance i overensstemmelse med kravene i stk. 1, litra a), og stk. 2.

4. Hvis der ikke modtages besked i overensstemmelse med stk. 1, litra a), og stk. 2, træffer transportøren og terminaloperatøren alle rimelige foranstaltninger for at yde den handicappede eller den bevægelseshæmmede tilstrækkelig assistance til, at vedkommende kan komme om bord, komme i land og sejle med skibet.

5. Når en handicappet eller en bevægelseshæmmet er ledsaget af en anerkendt servicehund, skal der sørges for plads til denne hund sammen med personen, forudsat at der er givet meddelelse herom til transportøren, rejseagenten eller rejsearrangøren i overensstemmelse med eventuelle gældende nationale regler for befordring af anerkendte servicehunde om bord på passagerskibe.

Artikel 12

Modtagelse af meddelelser og udpegning af mødesteder

1. Transportører, terminaloperatører, rejseagenter og rejsearrangører træffer alle nødvendige foranstaltninger i forbindelse med anmodning om og modtagelse af besked i henhold til artikel 11, stk. 1, litra a), og artikel 11, stk. 2. Denne forpligtelse gælder alle salgssteder, også ved telefonsalg og salg over internettet.

2. Hvis rejseagenter eller rejsearrangører modtager den i stk. 1 omhandlede meddelelse, skal de, inden for deres normale kontortider, straks videregive denne oplysning til transportøren eller terminaloperatøren.

3. Transportører og terminaloperatører udpeger et sted inden for eller uden for havneterminalerne, hvor handicappede og bevægelseshæmmede kan melde deres ankomst og anmode om assistance. Dette sted skal være klart markeret og stille de vigtigste oplysninger om havneterminalen og den assistance, der kan ydes, til rådighed i en tilgængelig form.

Artikel 13

Kvalitetsstandarder for assistance

1. Terminaloperatører og transportører, der driver havneterminaler eller har udført passagersejladser med flere end 100000 erhvervsmæssige passagerbevægelser i alt i det foregående kalenderår, fastsætter, inden for rammerne af deres respektive ansvarsområder, kvalitetsstandarder for den i bilag II og III omhandlede assistance og fastlægger, hvor det er hensigtsmæssigt gennem deres organisationer, de ressourcer, der er nødvendige til opfyldelse af disse standarder, i samarbejde med organisationer repræsentative for handicappede og bevægelseshæmmede.

2. Ved fastsættelsen af sådanne standarder tages der fuldt hensyn til internationalt anerkendte politikker og adfærdskodekser til lettelse af befordringen af handicappede og bevægelseshæmmede, især IMO's henstilling om konstruktion og drift af passagerskibe, så de imødekommer ældres og handicappedes behov.

3. Terminaloperatører og transportører gør de kvalitetsstandarder, der er omhandlet i stk. 1, offentligt tilgængelige fysisk eller på internettet i en tilgængelig form og på de samme sprog, som oplysninger normalt gives til alle passagerer på.

Artikel 14

Uddannelse og instruktion

Med forbehold af den internationale konvention om uddannelse af søfarende, om sønæring og om vagthold og bestemmelser vedtaget i henhold til den reviderede konvention om sejlads på Rhinen og konventionen om sejlads på Donau udarbejder transportørerne og, hvis det er relevant, terminaloperatørerne handicaprelaterede uddannelsesprocedurer, herunder instruktioner, og sørger for:

a) at deres eget personale og det personale, der er ansat af eventuelle andre involverede parter, som yder direkte assistance til handicappede eller bevægelseshæmmede, er uddannet eller har modtaget instruktion som beskrevet i bilag IV, del A og B

b) at deres eget personale, som på anden måde er ansvarligt for reservation og billetsalg eller ind- og udskibning, herunder det personale, der er ansat af eventuelle andre involverede parter, er uddannet eller har modtaget instruktion som beskrevet i bilag IV, del A, og

c) at de i litra a) og b) nævnte personalekategorier vedligeholder deres kompetencer f.eks. ved hjælp af instruktioner eller genopfriskningskurser, hvor det er nødvendigt.

Artikel 15

Erstatning for bevægelseshjælpemidler eller andre specifikke hjælpemidler

1. Transportører og terminaloperatører er erstatningspligtige for tab, som skyldes bortkomst eller beskadigelse af handicappedes eller bevægelseshæmmedes bevægelseshjælpemidler eller andre specifikke hjælpemidler, hvis den hændelse, der forårsager tabet, skyldes fejl eller forsømmelse fra transportørens eller terminaloperatørens side. Ved tab, som skyldes en søulykke, forudsættes fejl eller forsømmelse fra transportørens side.

2. Den erstatning, der er omhandlet i stk. 1, skal svare til enten genanskaffelsesværdien af det pågældende hjælpemiddel eller, hvor det er relevant, til udgifterne til reparation.

3. Stk. 1 og 2 finder ikke anvendelse, hvis artikel 4 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 392/2009 af 23. april 2009 om transportørers erstatningsansvar ved ulykker under søtransport af passagerer [10] finder anvendelse.

4. Der skal endvidere så vidt muligt hurtigt fremskaffes midlertidige erstatningshjælpemidler, der er egnede alternativer.

KAPITEL III

TRANSPORTØRENS OG TERMINALOPERATØRENS FORPLIGTELSE VED AFBRYDELSE AF EN REJSE

Artikel 16

Underretning i tilfælde af aflyste eller forsinkede afgang

1. I tilfælde af en aflysning eller en forsinkelse i en passagersejls' eller et krydstogts afgang skal transportøren og, hvis det er relevant, terminaloperatøren underrette passagerer, der sejler fra en havneterminal, eller om muligt passagerer, der sejler fra en havn, om situationen så hurtigt som muligt og under alle omstændigheder senest 30 minutter efter afgangstidspunktet ifølge fartplanen og om det forventede afangs- og ankomsttidspunkt, så snart sådanne oplysninger foreligger.

2. Passagerer, der ikke kan nå en befordringstilslutningsforbindelse på grund af aflysning eller forsinkelse, underrettes i rimeligt omfang af transportøren og, hvis det er relevant, terminaloperatøren om alternative forbindelser.

3. Transportøren eller, hvis det er relevant, terminaloperatøren sikrer, at handicappede og bevægelseshæmmede modtager de i stk. 1 og 2 krævede oplysninger i en tilgængelig form.

Artikel 17

Assistance i tilfælde af aflyste eller forsinkede afgang

1. Hvis en transportør med rimelighed forventer, at en passagersejls' eller et krydstogts afgang bliver aflyst eller forsinket mere end 90 minutter i forhold til det planlagte afgangstidspunkt, skal der til passagerer, der sejler fra havneterminaler, tilbydes gratis snacks, måltider eller forfriskninger i rimeligt forhold til ventetiden, forudsat at de forefindes eller kan leveres på rimelige vilkår.

2. Ved en aflysning eller en forsinket afgang, der kræver en eller flere overnatninger eller et længere ophold end, hvad passageren havde til hensigt, skal transportøren, i det omfang det er fysisk muligt, tilbyde passagerer, der sejler fra havneterminaler, gratis egnet indkvartering om bord eller på land og befordring fra havneterminalen til indkvarteringsstedet og tilbage foruden snackene, måltiderne eller forfriskningerne i stk. 1. Transportøren kan begrænse de samlede udgifter til indkvartering på land, ekskl. befordring til og fra havneterminalen og indkvarteringsstedet, til 80 EUR pr. nat for hver passager i højst tre nætter.

3. Når stk. 1 og 2 finder anvendelse, skal transportøren især være opmærksom på handicappedes og bevægelseshæmmedes samt eventuelle ledsagende personers behov.

Artikel 18

Omlægning af rejsen og tilbagebetaling i tilfælde af aflyste eller forsinkede afgange

1. Hvis en transportør med rimelighed forventer, at en passagersejlad bliver aflyst eller dens afgang fra en havneterminal forsinket mere end 90 minutter, skal passageren straks tilbydes valget mellem:

a) omlægning af rejsen uden ekstraomkostninger under sammenlignelige betingelser til det endelige bestemmelsessted ifølge befodringskontrakten ved førstgivne lejlighed

b) tilbagebetaling af billetprisen og, hvis det er relevant, en gratis returrejse til det første afgangssted ifølge befodringskontrakten ved førstgivne lejlighed.

2. Når en passagersejlad aflyses, eller dens afgang fra en havn er forsinket mere end 90 minutter, har passagererne ret til en sådan omlægning af rejsen eller tilbagebetaling af billetprisen fra transportørens side.

3. Der skal i henhold til stk. 1, litra b), og stk. 2 inden for syv dage ske tilbagebetaling af billetens fulde pris på købstidspunktet for den eller de dele af rejsen, der ikke er gennemført, og for den eller de dele, som allerede er foretaget, hvis rejsen ikke længere tjener noget formål i forhold til passagerens oprindelige rejseplan, enten kontant, ved elektronisk bankoverførsel, med bankanvisning eller bankcheck. Med passagerens samtykke kan tilbagebetaling af billetens fulde pris også ske i form af værdikuponer og/eller andre tjenesteydelser på et beløb, der svarer til billetens pris, hvis betingelserne er fleksible, navnlig med hensyn til gyldighedsperiode og bestemmelsessted.

Artikel 19

Kompensation for billetprisen i tilfælde af forsinket ankomst

1. Passagerer, der oplever forsinket ankomst til det endelige bestemmelsessted ifølge befodringskontrakten, kan forlange kompensation af transportøren uden at fortabe retten til befordring. Kompensationsbeløbet er på mindst 25 % af billetprisen i tilfælde af en forsinkelse på mindst:

a) en time i tilfælde af rejser, der ifølge fartplanen varer op til fire timer

b) to timer i tilfælde af rejser, der ifølge fartplanen varer mere end fire timer, men under otte timer

c) tre timer i tilfælde af rejser, der ifølge fartplanen varer mere end otte timer, men under 24 timer, eller

d) seks timer i tilfælde af rejser, der ifølge fartplanen varer mere end 24 timer.

Hvis forsinkelsen overstiger det dobbelte af den tid, der er anført i litra a) til d), er kompensationsbeløbet på 50 % af billetprisen.

2. Passagerer, der har abonnementskort eller periodekort, og som rammes af gentagne forsinkede ankomster i kortets gyldighedsperiode, kan søge om passende kompensation i overensstemmelse med transportørens kompensationsordninger. Disse ordninger angiver kriterierne for definition af forsinket ankomst og beregning af kompensation.

3. Kompensationen beregnes i forhold til den pris, passageren faktisk har betalt for den forsinkede passagersejlad.

4. Når befordringen gælder en returrejse, beregnes kompensationen for forsinket ankomst på enten ud- eller returrejsen i forhold til halvdelen af den pris, der er betalt for befordring med den pågældende passagersejlads.

5. Kompensationen betales senest én måned efter indgivelse af kompensationsanmodningen. Kompensationen kan udbetales i form af værdikuponer og/eller andre tjenesteydelser, forudsat at betingelserne er fleksible, navnlig med hensyn til gyldighedsperiode og bestemmelsessted. Kompensationen udbetales i penge på passagerens anmodning.

6. Kompensationen for billetprisen kan ikke reduceres ved fradrag af transaktionsudgifter såsom gebyrer og udgifter til telefon eller frimærker. Transportørerne kan indføre en minimumsgrænse, hvorunder kompensation ikke udbetales. Denne grænse må ikke være over 6 EUR.

Artikel 20

Undtagelser

1. Artikel 17, 18 og 19 finder ikke anvendelse på passagerer med åbne billetter, så længe afgangstidspunktet ikke er angivet, medmindre de har abonnementskort eller periodekort.

2. Artikel 17 og 19 finder ikke anvendelse, hvis passageren underrettes om aflysningen eller forsinkelsen inden billetkøbet, eller hvis aflysningen eller forsinkelsen skyldes passagerens fejl.

3. Artikel 17, stk. 2, finder ikke anvendelse, hvis transportøren kan bevise, at aflysningen eller forsinkelsen skyldes vejrforhold, der bringer en sikker sejlads i fare.

4. Artikel 19 finder ikke anvendelse, hvis transportøren kan bevise, at aflysningen eller forsinkelsen skyldes vejrforhold, der bringer en sikker sejlads i fare, eller usædvanlige omstændigheder, der hindrer udførelsen af passagersejladsen, og som ikke kunne have været undgået, selv om alle rimelige forholdsregler var blevet truffet.

Artikel 21

Andre krav

Denne forordning udelukker ikke, at passagerer kan søge erstatning for tab i henhold til national lovgivning som følge af aflysning eller forsinkelse af transporttjenester ved de nationale domstole, herunder i henhold til direktiv 90/314/EØF.

KAPITEL IV

ALMINDELIGE REGLER FOR INFORMATION OG KLAGER

Artikel 22

Ret til rejseinformation

Transportører og terminaloperatører giver, inden for rammerne af deres respektive ansvarsområder, under hele rejsen passagererne fyldestgørende oplysninger i en form, der er tilgængelig for alle, og på de samme sprog, som oplysninger normalt gives til alle passagerer på. Der skal tages særligt hensyn til handicappedes og bevægelseshæmmedes behov.

Artikel 23

Information om passagerernes rettigheder

1. Transportørerne, terminaloperatørerne og i påkommende tilfælde havnemyndighederne sikrer, inden for rammerne af deres respektive ansvarsområder, at oplysninger om passagerers rettigheder ifølge denne forordning er offentligt tilgængelige både om bord på skibene, om muligt i havne samt i havneterminalerne. Oplysningerne stilles så vidt muligt til rådighed i en tilgængelig form og på de samme sprog, som oplysninger normalt gives til alle passagerer på. Ved udlevering af oplysningerne tages der særligt hensyn til handicappedes og bevægelseshæmmedes behov.

2. Med henblik på at opfylde det i stk. 1 omhandlede informationskrav kan transportørerne, terminaloperatørerne og i påkommende tilfælde havnemyndighederne anvende et sammendrag af bestemmelserne i denne forordning, som Kommissionen udarbejder på alle Den Europæiske Unions institutioners officielle sprog og stiller til rådighed for dem.

3. Transportørerne, terminaloperatørerne og i påkommende tilfælde havnemyndighederne oplyser på en passende måde passagererne om bord på skibene, om muligt i havne samt havneterminalerne om kontaktoplysningerne for det håndhævelsesorgan, som den pågældende medlemsstat har udpeget i henhold til artikel 25, stk. 1.

Artikel 24

Klager

1. Transportørerne og terminaloperatørerne skal indføre eller have en tilgængelig ordning til behandling af klager vedrørende de rettigheder og forpligtelser, der er omhandlet i denne forordning.

2. Ønsker en passager, som er omfattet af denne forordning, at indgive en klage til transportøren eller terminaloperatøren, skal dette ske inden for to måneder fra den dag, hvor sejladsen blev udført eller skulle have været udført. Transportøren eller terminaloperatøren skal inden for en måned efter modtagelsen af klagen give besked til passageren om, hvorvidt klagen er imødekommet, er blevet afvist eller stadig er under behandling. Det endelige svar skal gives højst to måneder efter modtagelsen af en klage.

KAPITEL V

HÅNDHÆVELSE OG NATIONALE HÅNDHÆVELSESORGANER

Artikel 25

Nationale håndhævelsesorganer

1. Hver medlemsstat udpeger et nyt eller et eksisterende organ eller nye eller eksisterende organer, der har ansvaret for håndhævelse af denne forordning for så vidt angår passagersejladser og krydstogter fra havne, som er beliggende på medlemsstatens område, og passagersejladser fra et tredjeland til sådanne havne. Hvert organ træffer de foranstaltninger, der er nødvendige for at sikre, at bestemmelserne i denne forordning overholdes.

Hvert organ skal med hensyn til organisation, finansiering, retlig form og beslutningstagning være uafhængigt af kommercielle interesser.

2. Medlemsstaterne underretter Kommissionen om, hvilket organ eller hvilke organer der er udpeget i overensstemmelse med denne artikel.

3. Enhver passager kan indgive en klage i overensstemmelse med national lovgivning over en påstået overtrædelse af denne forordning til det kompetente organ, som er udpeget i medfør af stk. 1, eller til ethvert andet kompetent organ, som er udpeget af en medlemsstat. Det kompetente organ giver inden for en rimelig frist passagererne et begrundet svar på deres klage.

Medlemsstaterne kan beslutte:

a) at passageren i første omgang skal indgive den klage, der er omfattet af denne forordning, til transportøren eller terminaloperatøren, og/eller

b) at det nationale håndhævelsesorgan eller et andet kompetent organ, som medlemsstaten har udpeget, fungerer som appelinstans for klager, som der ikke er fundet en løsning på i henhold til artikel 24.

4. De medlemsstater, der har valgt at undtage visse sejlads i henhold til artikel 2, stk. 4, sikrer, at der findes en tilsvarende mekanisme for håndhævelse af passagerernes rettigheder.

Artikel 26

Rapport om håndhævelse

Senest den 1. juni 2015 og hvert andet år derefter offentliggør de håndhævelsesorganer, der er udpeget i medfør af artikel 25, en rapport om deres virksomhed i de foregående to kalenderår, som navnlig indeholder en beskrivelse af, hvad der er gjort for at iværksætte bestemmelserne i denne forordning, nærmere oplysninger om anvendte sanktioner samt statistikker over klager og anvendte sanktioner.

Artikel 27

Samarbejde mellem håndhævelsesorganer

De nationale håndhævelsesorganer som omhandlet i artikel 25, stk. 1, udveksler oplysninger om deres arbejde, beslutningstagningsprincipper og praksis, i det omfang det er nødvendigt for en sammenhængende anvendelse af denne forordning. Kommissionen bistår dem med dette arbejde.

Artikel 28

Sanktioner

Medlemsstaterne fastsætter, hvilke sanktioner der skal anvendes ved overtrædelse af denne forordnings bestemmelser, og træffer alle nødvendige foranstaltninger for at sikre, at de iværksættes. Sanktionerne skal være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen og have afskrækkende virkning. Medlemsstaterne giver Kommissionen meddelelse om disse bestemmelser og foranstaltninger senest den 18. december 2012 og underretter den hurtigst muligt om alle senere ændringer.

KAPITEL VI

AFSLUTTENDE BESTEMMELSER

Artikel 29

Rapport

Kommissionen aflægger rapport til Europa-Parlamentet og Rådet om denne forordnings anvendelse og virkninger senest den 19. december 2015. Om fornødent ledsages rapporten af forslag til retsakter om mere detaljeret iværksættelse af forordningens bestemmelser eller om ændring af den.

Artikel 30

Ændring af forordning (EF) nr. 2006/2004

I bilaget til forordning (EF) nr. 2006/2004 tilføjes følgende punkt:

"18. Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1177/2010 af 24. november 2010 om passagerers rettigheder ved sørejser og rejser på indre vandveje [].

Artikel 31

Ikrafttræden

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

Den anvendes fra den 18. december 2012.

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

Udfærdiget i Strasbourg, den 24. november 2010.

På Europa-Parlamentets vegne

J. Buzek

Formand

På Rådets vegne

O. Chastel

Formand

[1] EUT C 317 af 23.12.2009, s. 89.

[2] Europa-Parlamentets holdning af 23.4.2009 (EUT C 184 E af 8.7.2010, s. 293), Rådets førstebehandlingsholdning af 11.3.2010 (EUT C 122 E af 11.5.2010, s. 19), Europa-Parlamentets holdning af 6.7.2010 (endnu ikke offentliggjort i EUT) og Rådets afgørelse af 11.10.2010.

[3] EFT L 378 af 31.12.1986, s. 4.

[4] EFT L 364 af 12.12.1992, s. 7.

[5] EUT L 389 af 30.12.2006, s. 1.

[6] EUT L 163 af 25.6.2009, s. 1.

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

[8] EUT L 364 af 9.12.2004, s. 1.

[9] EFT L 281 af 23.11.1995, s. 31.

[10] EUT L 131 af 28.5.2009, s. 24.

[] EUT L 334 af 17.12.2010, s. 1."

BILAG I

RET TIL TILBAGEBETALING ELLER OMLÆGNING AF REJSEN FOR HANDICAPPEDE OG BEVÆGELSESHÆMMEDE, JF. ARTIKEL 8

1. Når der henvises til dette bilag, tilbydes handicappede og bevægelseshæmmede valget mellem følgende:

a) - tilbagebetaling inden for syv dage af billetens fulde pris på købstidspunktet for den eller de dele af rejsen, der ikke er gennemført, og for den eller de dele, som allerede er foretaget, hvis rejsen ikke længere tjener noget formål i forhold til passagerens oprindelige rejseplan, enten kontant, ved elektronisk bankoverførsel, med bankanvisning eller bankcheck, samt, hvis det er relevant

- en returrejse til vedkommendes første afgangssted ved førstgivne lejlighed, eller

b) omlægning af rejsen til det endelige bestemmelsessted ifølge befordringskontrakten, uden ekstraomkostninger og under sammenlignelige betingelser, ved førstgivne lejlighed, eller

c) omlægning af rejsen til det endelige bestemmelsessted ifølge befordringskontrakten, under sammenlignelige betingelser, på en senere dato efter passagerens eget valg, hvis der er ledige pladser.

2. Punkt 1, litra a), gælder også for passagerer, hvis rejser er en del af en pakkerejse, medmindre retten til tilbagebetaling følger af direktiv 90/314/EØF.

3. Hvis en by, et byområde eller en region betjenes af flere havne, og en transportør tilbyder en passager en rejse til en alternativ havn i forhold til den, som reservationen gælder for, betaler transportøren omkostningerne ved at overføre passageren fra den alternative havn enten til den havn, som reservationen blev foretaget til, eller til et andet nærliggende bestemmelsessted efter aftale med passageren.

BILAG II

ASSISTANCE I HAVNE, HERUNDER VED IND- OG UDSKIBNING, JF. ARTIKEL 10 OG 13

1. Assistance og arrangementer, som gør det muligt for handicappede og bevægelseshæmmede

- at melde deres ankomst til havneterminalen eller om muligt til havnen og anmode om assistance

- at komme fra ankomststedet til en eventuel indtjekningsskranke eller til skibet

- at tjekke ind og registrere eventuel bagage, hvis det er nødvendigt

- at komme fra en eventuel indtjekningsskranke til skibet gennem udrejse- og sikkerhedskontrollen

- at komme om bord på skibet under anvendelse af elevator eller kørestol eller med anden fornøden assistance, alt efter behov
 - at komme fra skibets dør til deres pladser/områder
 - at henstille og afhente bagage på skibet
 - at komme fra deres pladser til skibets dør
 - at komme fra borde under anvendelse af elevator eller kørestol eller med anden fornøden assistance, alt efter behov
 - at afhente eventuel bagage og fortsætte gennem indrejse- og toldkontrollen
 - at komme fra bagagehallen eller udskibningsstedet til et udpeget udgangssted
 - at komme til at benytte eventuelle toiletfaciliteter, alt efter behov.
2. Assisteres en handicappet eller en bevægelseshæmmet af en ledsagende person, skal denne person efter anmodning have adgang til at yde den fornødne assistance i havnen og ved ind- og udskibning.
3. Håndtering af alle nødvendige bevægelseshjælpemidler, herunder hjælpemidler som f.eks. elektriske kørestole.
4. Midlertidig erstatning af beskadigede eller bortkomne bevægelseshjælpemidler med hjælpemidler, som er egnede alternativer.
5. I givet fald groundhandling af anerkendte servicehunde.
6. Formidling af information, der er nødvendig for ind- og udskibning, i en tilgængelig form.

BILAG III

ASSISTANCE OM BORD PÅ SKIBE, JF. ARTIKEL 10 OG 13

1. Befordring af anerkendte servicehunde om bord på skibet under iagttagelse af nationale regler.
2. Befordring af medicinsk udstyr og bevægelseshjælpemidler, der er nødvendige for den handicappede eller den bevægelseshæmmede, herunder elektriske kørestole.
3. Formidling af væsentlige oplysninger, der vedrører en rute, i en tilgængelig form.
4. Alle rimelige foranstaltninger for at tilpasse siddepladsen efter den handicappedes eller den bevægelseshæmmedes behov efter anmodning, med forbehold af sikkerhedskravene, og for så vidt det er muligt.
5. Assistance til at komme til at benytte eventuelle toiletfaciliteter, alt efter behov.
6. Assisteres en handicappet eller en bevægelseshæmmet af en ledsagende person, træffer transportøren alle rimelige foranstaltninger for at give vedkommende en siddeplads eller en kahyt ved siden af den handicappede eller den bevægelseshæmmede.

BILAG IV

HANDICAPRELATERET UDDANNELSE, HERUNDER INSTRUKTION, JF. ARTIKEL 14

A. Handicapbevidstgørende uddannelse, herunder instruktion

Handicapbevidstgørende uddannelse, herunder instruktion, omfatter:

- opmærksomhed og hensigtsmæssig adfærd over for passagerer med fysisk, sensorisk (syn og hørelse) eller skjult handicap eller indlæringsvanskeligheder, herunder konstatering af, hvad personer med reduceret mobilitet, orienteringsevne og kommunikationsevne selv er i stand til at gøre
- de barrierer, som står i vejen for handicappede og bevægelseshæmmede, herunder holdningsmæssige barrierer, omgivelsesmæssige/konkrete barrierer og organisationsmæssige barrierer
- anerkendte servicehunde, herunder deres rolle og behov

- hvordan uventede situationer håndteres
- interpersonelle færdigheder og kommunikationsmetoder i relation til hørehæmmede, synshæmmede eller talehæmmede og personer med indlæringsvanskeligheder
- generel viden om IMO's retningslinjer vedrørende henstillingen om konstruktion og drift af passagerskibe, så de imødekommer ældres og handicappedes behov.

B. Uddannelse, herunder instruktion, i handicapassistance

Uddannelse, herunder instruktion, i handicapassistance omfatter:

- hvordan en kørestolsbruger hjælpes op af og ned i kørestolen
- færdigheder i at assistere handicappede og bevægelseshæmmede, der rejser med en anerkendt servicehund, herunder sådanne hundes rolle og behov
- teknikker til at ledsage synshæmmede passagerer og til håndtering og befordring af anerkendte servicehunde
- kendskab til de typer hjælpemidler, som kan være til assistance for handicappede og bevægelseshæmmede, og viden om, hvordan sådanne hjælpemidler håndteres forsigtigt
- brugen af de benyttede hjælpemidler til ind- og udskibning og viden om, hvilke procedurer for assistance til ind- og udskibning der tilgodeser handicappedes og bevægelseshæmmedes sikkerhed og værdighed
- viden om, at assistance skal ydes på sikker og professionel måde. Desuden opmærksomhed på, at nogle handicappede og bevægelseshæmmede kan føle sig sårbare under rejser, da de er afhængige af at få assistance
- kendskab til førstehjælp.

DEN INTERNATIONALE KONVENTION AF 2007 OM FJERNELSE AF VRAG

De stater, der har tiltrådt denne konvention,

som er bevidste om, at vrage, der ikke fjernes, kan være til fare for sejladsen eller havmiljøet;

som er overbevist om nødvendigheden af at vedtage ensartede internationale regler og procedurer for at sikre en hurtig og effektiv fjernelse af vrage og betaling af kompensation for de hermed forbundne omkostninger;

som noterer sig, at mange vrage findes på staters territorium, herunder i deres territorialfarvand;

som anerkender de fordele, der vil være forbundet med ensartede retssystemer, for så vidt angår regulering af ansvar og erstatningspligt for fjernelse af farlige vrage;

som erindrer sig betydningen af De Forende Nationers havretskonvention, udfærdiget i Montego Bay den 10. december 1982, og af internationale sædvane på havretsområdet samt det heraf følgende behov for at implementere denne konvention i overensstemmelse med nævnte bestemmelser;

er enige om følgende:

Artikel 1

Definitioner

I denne konvention anvendes følgende definitioner:

1 "Konventionsområde" betyder den eksklusive økonomiske zone i en kontraherende stat, som er etableret i overensstemmelse med folkeretten, eller – hvis en kontraherende stat ikke har etableret en sådan zone – et område ud over og grænsende op til den pågældende stats territorialfarvand, som er fastlagt af den pågældende stat i overensstemmelse med folkeretten, og som ikke strækker sig mere end 200 sømil fra den basislinje, fra hvilken bredden af denne stats territorialfarvand måles.

2 "Skib" betyder enhver type søgående fartøj og omfatter hydrofoilbåde, luftpuddefartøjer, undervandsfartøjer, flydende fartøjer og flydende platforme, undtagen hvor sådanne platforme er fast anbragt og beskæftiget med søgning efter, udnyttelse af eller produktion af mineralske ressourcer på havbunden.

3 "Søulykke" betyder en skibskollision, stranding eller anden sejladshændelse eller anden hændelse om bord på eller uden for et skib, der medfører materiel skade på et skib eller dets last eller overhængende fare herfor.

4 "Vrage" betyder efter en søulykke:

(a) et sunket eller strandet skib; eller

(b) enhver del af et sunket eller strandet skib, herunder enhver genstand der er eller har været om bord på et sådant skib; eller

(c) enhver genstand, der er tabt fra et skib til søs, og som er strandet, sunket eller drivende til søs; eller

(d) et skib, der er lige ved – eller rimeligvis kan forventes – at synke eller strande, hvor effektive forholdsregler ikke allerede er taget for at yde assistance til skibet eller det eventuelle gods, der måtte være i fare.

5 "Fare" betyder ethvert forhold eller enhver trussel, som:

(a) udgør en fare eller hindring for sejladsen; eller

(b) rimeligvis kan forventes at ville have større skadelige konsekvenser for havmiljøet eller forårsage skade på en eller flere staters kystlinje eller hermed forbundne interesser.

6 "Hermed forbundne interesser" betyder interesserne hos en kyststat, der er direkte berørt eller truet af et vrage, såsom:

(a) maritime kyst-, havne- og flodmundingsaktiviteter, herunder fiskeaktiviteter, der er et væsentligt levebrød for de berørte personer;

(b) turistattraktioner og andre økonomiske interesser i det berørte område;

(c) kystbefolkningens helbred og det berørte områdes vel, herunder bevaring af havets levende ressourcer og af dyrelivet; og

(d) offshore- og undervandsinfrastruktur.

7 "Fjernelse" betyder enhver forebyggelse, begrænsning eller fjernelse af den fare, et vrag skaber. "At fjerne", "fjernet" og "fjerner" skal forstås på samme måde.

8 "Registreret ejer" betyder den eller de personer, der er registreret som skibets ejer eller – i tilfælde af manglende registrering – den eller de personer, der ejer skibet på tidspunktet for søulykken. I forbindelse med et skib, der ejes af en stat og opereres af et selskab, der er registreret som skibets operatør i den pågældende stat, betyder den "registrerede ejer" dog et sådant selskab.

9 "Skibets operatør" betyder skibets ejer eller enhver anden organisation eller person, såsom disponenteren eller bareboat-befragteren, som har påtaget sig ansvaret for skibets drift fra skibets ejer, og som ved at påtage sig dette ansvar har accepteret at overtage alle forpligtelser og alt ansvar fastlagt i henhold til den internationale kode for sikker skibsdrift, med ændringer.¹⁾

10 "Berørt stat" betyder den stat, i hvis konventionsområde vraget befinder sig.

11 "Skibsregisterstat" betyder i forhold til et registreret skib den stat, i hvilken skibet er registreret, og i forhold til et ikke-registreret skib den stat, hvis flag skibet er berettiget til at føre.

12 "Organisationen" betyder den internationale søfartsorganisation (IMO).

13 "Generalsekretæren" betyder Organisationens generalsekretær.

Artikel 2

Mål og generelle principper

1 En kontraherende stat kan tage forholdsregler i overensstemmelse med denne konvention i forbindelse med fjernelsen af et vrag, der udgør en fare i konventionsområdet.

2 Forholdsregler taget af den berørte stat i overensstemmelse med paragraf 1 skal stå i rimeligt forhold til faren.

3 Sådanne forholdsregler må ikke strække sig ud over, hvad der rimeligvis er nødvendigt for at fjerne et vrag, der udgør en fare, og skal ophøre, så snart vraget er fjernet; de må ikke gribe unødvendigt ind i andre staters rettigheder og interesser, herunder skibsregisterstaten, eller eventuelle berørte fysiske eller juridiske personers rettigheder og interesser.

4 Anvendelsen af denne konvention i konventionsområdet skal ikke berettige en kontraherende stat til at kræve eller udøve suverænitet eller suveræne rettigheder over dele af det åbne hav.

5 Kontraherende stater skal bestræbe sig på at samarbejde, når følgerne af en søulykke, der har medført et vrag, omfatter en anden stat end den berørte stat.

Artikel 3

Anvendelsesområde

1 Med undtagelse af hvad der i øvrigt måtte være bestemt i denne konvention, gælder den for vrag i konventionsområdet.

2 En kontraherende stat kan udvide konventionens anvendelsesområde til vrag, der befinder sig på dens territorium, herunder territorialfarvand, med forbehold af artikel 4, paragraf 4. I så tilfælde skal den kontraherende stat notificere generalsekretæren om dette, når den giver sit samtykke til at være underlagt denne konvention eller på et hvilket som helst senere tidspunkt. Når en kontraherende stat har notificeret, at den vil anvende denne konvention på vrag, der befinder sig på dens territorium,

herunder territorialfarvand, sker det med forbehold af denne stats rettigheder og forpligtelser til at tage forholdsregler i forbindelse med vrag, der befinder sig på dens territorium, herunder territorialfarvand, ud over lokalisering, afmærkning og fjernelse af dem i overensstemmelse med denne konvention. Denne konventions artikel 10, 11 og 12 gælder ikke for sådanne forholdsregler ud over de i denne konventions artikel 7, 8 og 9 nævnte.

3 Når en kontraherende stat har foretaget en notifikation i henhold til paragraf 2, omfatter den berørte stats "konventionsområde" den pågældende kontraherende stats territorium, herunder territorialfarvand.

4 Hvis notifikation foretages i henhold til paragraf 2 ovenfor før denne konventions ikrafttræden for den pågældende kontraherende stat, træder den i kraft for den kontraherende stat ved konventionens ikrafttræden. Hvis notifikation foretages efter denne konventions ikrafttræden for den pågældende kontraherende stat, træder den i kraft seks måneder efter generalsekretærens modtagelse af notifikationen.

5 En kontraherende stat, der har foretaget notifikation i henhold til paragraf 2, kan til enhver tid trække den tilbage gennem en notifikation om tilbagetrækning til generalsekretæren. En sådan notifikation om tilbagetrækning træder i kraft seks måneder efter generalsekretærens modtagelse heraf, medmindre notifikationen angiver en senere dato.

Artikel 4

Undtagelser

1 Denne konvention gælder ikke for forholdsregler taget i henhold til den internationale konvention om kyststats ret til indgriben på det åbne hav i tilfælde af olieforureningsulykker af 1969, med ændringer, eller protokollen vedrørende indgriben på det åbne hav i tilfælde af forurening med andre stoffer end olie af 1973, med ændringer.

2 Denne konvention gælder ikke for krigsskibe eller andre skibe, der ejes eller drives af en stat og foreløbigt kun anvendes til statslige, ikke-erhvervsmæssige aktiviteter, medmindre den pågældende stat bestemmer andet.

3 Når en kontraherende stat beslutter at anvende denne konvention på sine krigsskibe eller andre skibe, som beskrevet i paragraf 2, skal den notificere generalsekretæren om dette og nærmere angive vilkårene og betingelserne for en sådan anvendelse.

4 (a) Når en kontraherende stat har foretaget en notifikation i henhold til artikel 3, paragraf 2, gælder følgende bestemmelser i denne konvention ikke på dens territorium, herunder territorialfarvand:

- (i) Artikel 2, paragraf 4;
- (ii) artikel 9, paragraf 1, 5, 7, 8, 9 og 10; og
- (iii) artikel 15.

(b) Artikel 9, paragraf 4, skal – for så vidt den gælder på en kontraherende stats territorium, herunder territorialfarvand – have følgende ordlyd:

Med forbehold for den berørte stats nationale lovgivning kan den registrerede ejer indgå aftale med enhver bjærger eller anden person om på vegne af ejeren at fjerne det vrag, som det er bestemt udgør en fare. Før fjernelsen påbegyndes, kan den berørte stat kun fastsætte bestemmelser vedrørende en sådan fjernelse, i det omfang det måtte kræves for at sikre, at fjernelsen skrider således frem, at det er i overensstemmelse med sikkerhedshensyn og beskyttelse af havmiljøet.

Artikel 5

Indberetninger af vrag

1 En kontraherende stat skal kræve, at føreren og operatøren af et skib under dens flag hurtigst muligt indberetter det til den berørte stat, når det pågældende skib har været involveret i en søulykke, der har medført et vrag. I den udstrækning indberetningsforpligtelsen i henhold til denne artikel er opfyldt enten af føreren eller operatøren af skibet, er den anden part ikke forpligtet til at foretage en indberetning.

2 Sådanne indberetninger skal indeholde den registrerede ejers navn og hjemsted og alle nødvendige oplysninger, for at den berørte stat kan bestemme, om vraget udgør en fare i overensstemmelse med artikel 6, herunder:

- (a) vragets nøjagtige placering;
- (b) vragets type, størrelse og konstruktion;
- (c) karakteren af skaden på vraget og dets tilstand;
- (d) lastens karakter og mængde, særligt eventuelle farlige og skadelige stoffer; og
- (e) mængden og typen af olie om bord, herunder bunkerolie og smøreolie.

Artikel 6

Bestemmelse af fare

Når en berørt stat skal bestemme, om et vrage udgør en fare, bør der tages højde for følgende kriterier:

- (a) vragets type, størrelse og konstruktion;
- (b) vanddybden i området;
- (c) forskellen mellem ebbe og flod og strømmen i området;
- (d) særligt følsomme havområder, som identificeret og – alt efter hvad der måtte være relevant – udpeget i overensstemmelse med retningslinjer vedtaget af Organisationen,²⁾ eller et klart defineret område i den eksklusive økonomiske zone, hvor der er vedtaget særlige obligatoriske forholdsregler i henhold til artikel 211, paragraf 6, i De Forenede Nationers havretskonvention af 1982;
- (e) nærhed til skibsruter eller etablerede trafiksystemer;
- (f) trafiktæthed og -hyppighed;
- (g) type af trafik;
- (h) karakteren og mængden af last i vraget, mængden og typen af olie (såsom bunkerolie og smøreolie) om bord på vraget og i særdeleshed den skade, som et udslip i havmiljøet sandsynligvis vil medføre;
- (i) havnefaciliteternes sårbarhed;
- (j) de fremherskende meteorologiske og hydrografiske forhold;
- (k) områdets undersøiske topografi;
- (l) vragets højde over eller under havoverfladen ved det laveste astronomiske tidevand;
- (m) vragets akustiske og magnetiske profiler;
- (n) nærhed til offshore-installationer, rørledninger, telekommunikationskabler og lignende strukturer; og
- (o) andre omstændigheder, som måtte nødvendiggøre fjernelse af vraget.

Artikel 7

Lokalisering af vrage

1 Når en berørt stat bliver opmærksom på et vrage, skal den anvende alle praktiske midler, herunder staters og organisationers mellemkomst, til med den største hast at advare søfarende og de involverede stater om vragets karakter og placering.

2 Hvis den berørte stat har grund til at mene, at et vrage udgør en fare, skal den sikre, at alle nødvendige skridt er taget for at fastlægge vragets nøjagtige placering.

Artikel 8

Afmærkning af vrage

1 Hvis den berørte stat bestemmer, at et vrage udgør en fare, skal den sikre, at alle rimelige skridt tages for at afmærke vraget.

2 Når vraget afmærkes, skal der tages alle praktisk mulige skridt for at sikre, at markeringerne er i overensstemmelse med det internationalt accepterede farvandsafmærkningssystem, der anvendes i det område, hvor vraget befinder sig.

3 Den berørte stat skal kundgøre nærmere oplysninger om vrgets afmærkning ved hjælp af alle passende midler, herunder de relevante søfartspublikationer.

Artikel 9

Forholdsregler med henblik på at lette fjernelsen af vrag

1 Hvis den berørte stat bestemmer, at et vrag udgør en fare, skal staten straks:

- (a) orientere skibsregisterstaten og den registrerede ejer; og
- (b) dernæst konsultere skibsregisterstaten og andre stater, der måtte være berørt af vraget, om de forholdsregler, der skal tages i forbindelse med vraget.

2 Den registrerede ejer skal fjerne et vrag, som det er bestemt udgør en fare.

3 Når det er bestemt, at et vrag udgør en fare, skal den registrerede ejer eller andre interessenter udstyre den berørte stats kompetente myndighed med bevis for forsikring eller anden finansiell sikkerhed som krævet i artikel 12.

4 Den registrerede ejer kan indgå aftale med enhver bjærger eller anden person om på vegne af ejeren at fjerne det vrag, som det er bestemt udgør en fare. Før fjernelsen påbegyndes, kan den berørte stat kun fastsætte bestemmelser vedrørende en sådan fjernelse, i det omfang det måtte kræves for at sikre, at fjernelsen skrider således frem, at det er i overensstemmelse med sikkerhedshensyn og beskyttelse af havmiljøet.

5 Når den i paragraf 2 og 4 nævnte fjernelse er påbegyndt, kan den berørte stat kun gribe ind i fjernelsen, i den udstrækning det måtte være nødvendigt for at sikre, at fjernelsen skrider frem effektivt således, at det er i overensstemmelse med sikkerhedshensyn og beskyttelse af havmiljøet.

6 Den berørte stat skal:

- (a) fastsætte en rimelig tidsfrist, inden for hvilken den registrerede ejer skal fjerne vraget under hensyntagen til farens karakter som bestemt i overensstemmelse med artikel 6;
- (b) orientere den registrerede ejer skriftligt om den tidsfrist, den berørte stat har fastsat, og tydeligt angive, at hvis den registrerede ejer ikke fjerner vraget inden for tidsfristen, kan den berørte stat fjerne vraget for den registrerede ejers regning; og
- (c) orientere den registrerede ejer skriftligt om, at den berørte stat har til hensigt straks at gribe ind under forhold, hvor faren bliver særligt alvorlig.

7 Hvis den registrerede ejer ikke fjerner vraget inden for den i overensstemmelse med paragraf 6(a) fastsatte tidsfrist, eller hvis den registrerede ejer ikke kan kontaktes, kan den berørte stat fjerne vraget ved hjælp af de til rådighed stående mest praktiske og hurtigste midler, som er i overensstemmelse med sikkerhedshensyn og beskyttelse af havmiljøet.

8 Under omstændigheder hvor der kræves umiddelbar handling, og hvor den berørte stat har orienteret skibsregisterstaten og den registrerede ejer herom, kan denne fjerne vraget ved hjælp af de til rådighed stående mest praktiske og hurtigste midler, som er i overensstemmelse med sikkerhedshensyn og beskyttelse af havmiljøet.

9 Kontraherende stater skal tage passende forholdsregler i henhold til deres nationale lovgivning med henblik på at sikre, at deres registrerede ejere opfylder paragraf 2 og 3.

10 Kontraherende stater skal give deres samtykke til de berørte stater om at handle i henhold til paragraf 4 og 8, hvor dette måtte kræves.

11 De i denne artikel nævnte oplysninger skal af den berørte stat gives til den registrerede ejer, der er identificeret i de i artikel 5, paragraf 2, nævnte rapporter.

Artikel 10

Ejerens ansvar

1 Med forbehold for artikel 11 er den registrerede ejer ansvarlig for omkostninger forbundet med vrages lokalisering, afmærkning og fjernelse i henhold til henholdsvis artikel 7, 8 og 9, medmindre den registrerede ejer kan bevise, at den søulykke, der forårsagede vrages:

(a) var resultatet af en krigshandling, fjendtligheder, borgerkrig, opstand eller et naturfænomen af en usædvanlig, uundgåelig og uafvendelig karakter;

(b) var helt og fuldstændigt forårsaget af tredjeparts forsætlige handling eller undladelse med den hensigt at forårsage skade; eller

(c) var helt og fuldstændigt forårsaget af forsømmelighed eller anden uretmæssig handling af en regering eller anden myndighed med ansvar for vedligeholdelsen af lanterner eller andre navigationshjælpemidler under udøvelsen af denne funktion.

2 Intet i denne konvention påvirker den registrerede ejers ret til at begrænse sit ansvar i henhold til et gældende nationalt eller internationalt system, såsom konventionen om begrænsning af ansvaret for søretlige krav af 1976, med ændringer.

3 Der kan kun rejses krav over for den registrerede ejer om de i paragraf 1 nævnte omkostninger, hvis det sker i overensstemmelse med denne konventions bestemmelser. Dette er med forbehold af de rettigheder og forpligtelser, som en kontraherende stat, der har foretaget en notifikation i henhold til artikel 3, paragraf 2, har i forbindelse med vrag, der befinder sig på denne stats territorium, herunder territorialfarvand, ud over lokalisering, afmærkning og fjernelse i overensstemmelse med denne konvention.

4 Intet i denne artikel begrænser retten til at gøre krav gældende over for tredjemand.

Artikel 11

Undtagelser fra ansvarsforpligtelse

1 Den registrerede ejer er ikke ansvarlig i henhold til denne konvention for de i artikel 10, paragraf 1, nævnte omkostninger, hvis og i det omfang ansvaret for sådanne omkostninger ville være i konflikt med:

(a) den internationale konvention om civilretligt ansvar for skader fra olieforurening af 1969, med ændringer;

(b) den internationale konvention om ansvar og erstatning for skader opstået i forbindelse med søtransport af farlige og skadelige stoffer af 1996, med ændringer;

(c) konventionen om ansvar over for tredjemand på den nukleare energis område af 1960, med ændringer, eller Wien-konventionen om civilretligt ansvar for nuklear skade af 1963, med ændringer; eller national lovgivning, der regulerer eller forbyder begrænsning af ansvar for nuklear skade; eller

(d) den internationale konvention om civilretligt ansvar for skader forvoldt af bunkerolieforurening af 2001, med ændringer;

forudsat at den relevante konvention finder anvendelse og er i kraft.

2 I den udstrækning forholdsregler i henhold til denne konvention anses for at være bjærgning i henhold til gældende national lovgivning eller en international konvention, gælder denne lovgivning eller konvention for den betaling eller kompensation, der betales til bjærgere, med den begrænsning der følger af denne konventions bestemmelser.

Artikel 12

Obligatorisk forsikring eller anden finansiel sikkerhedsstillelse

1 Den registrerede ejer af et skib med en bruttotonnage på eller over 300 under en kontraherende stats flag skal have en forsikring eller anden finansiel sikkerhed, såsom en garanti fra en bank eller lignende institution, med henblik på at dække ansvar i henhold til denne konvention for beløb svarende til ansvarsgrænserne i henhold til det gældende nationale eller internationale ansvarssystem, men som under alle omstændigheder ikke overstiger et beløb beregnet i overensstemmelse med artikel 6(1)(b) i konventionen om begrænsning af ansvaret for søretlige krav af 1976, med ændringer.

2 Der skal udstedes et certifikat, der bekræfter, at forsikring eller anden finansiel sikkerhed er gældende i overensstemmelse med denne konventions bestemmelser, til ethvert skib med en bruttotonnage på eller over 300 af den relevante myndighed i skibsregisterstaten, når det er godtgjort, at de i paragraf 1 nævnte krav er opfyldt. For så vidt angår et skib, der er registreret i en kontraherende stat, skal nævnte certifikat udstedes eller certificeres af den relevante myndighed i skibsregisterstaten; for så vidt angår et skib, der ikke er registreret i en kontraherende stat, kan det udstedes eller certificeres af den relevante myndighed i enhver kontraherende stat. Det obligatoriske forsikringscertifikat skal have den udformning, som er angivet i bilaget til denne konvention, og indeholde følgende oplysninger:

- (a) Skibets navn, kendingsbogstaver og hjemsted;
- (b) skibets bruttotonnage;
- (c) den registrerede ejers navn og hjemsted;
- (d) IMO-skibsidifikationsnummer;
- (e) sikkerhedens type og gyldighedsperiode;
- (f) navn og hjemsted på forsikrer eller anden sikkerhedsstiller og – hvor det måtte være relevant – den forretningsadresse, hvor forsikringen eller sikkerheden er oprettet; og
- (g) certifikatets gyldighedsperiode, der ikke må være længere end forsikringens eller anden sikkerheds gyldighedsperiode.

3 (a) En kontraherende stat kan bemyndige enten en institution eller en af den anerkendt organisation til at udstede det i paragraf 2 nævnte certifikat. Denne institution eller organisation skal orientere staten om hvert certifikats udstedelse. Under alle omstændigheder skal den kontraherende stat til fulde garantere det således udstedte certifikats fuldstændighed og nøjagtighed og påtage sig at sikre de nødvendige arrangementer med henblik på at opfylde denne forpligtelse.

(b) En kontraherende stat skal notificere generalsekretæren om:

- (i) de særlige ansvarsområder og betingelser vedrørende en bemyndigelse overdraget til en af den kontraherende stat anerkendt institution eller organisation;
- (ii) tilbagekaldelsen af en sådan bemyndigelse; og
- (iii) den dato, fra hvilken en sådan bemyndigelse eller tilbagekaldelse af en sådan bemyndigelse træder i kraft.

En overdraget bemyndigelse må tidligst træde i kræft tre måneder fra den dato, på hvilken notifikation herom blev givet til generalsekretæren.

(c) Den institution eller organisation, der er bemyndiget til at udstede certifikater i overensstemmelse med denne paragraf, skal som et minimum være bemyndiget til at tilbagekalde disse certifikater, hvis de betingelser, på hvilke de blev udstedt, ikke opretholdes. Under alle omstændigheder skal institutionen eller organisationen orientere den stat, på hvis vegne certifikatet blev udstedt, om tilbagekaldelsen.

4 Certifikatet skal være på det eller de officielle sprog i den udstedende stat. Hvis det anvendte sprog ikke er engelsk, fransk eller spansk, skal teksten omfatte en oversættelse til et af disse sprog, og statens officielle sprog kan således udelades, skulle staten beslutte det.

5 Certifikatet skal forefindes om bord på skibet, og en kopi skal deponeres hos de myndigheder, der fører fortegnelsen over skibets registrering, eller – hvis skibet ikke er registreret i en kontraherende stat – hos de myndigheder, der udsteder eller certificerer certifikatet.

6 En forsikring eller anden finansiell sikkerhed opfylder ikke denne artikels krav, hvis den kan ophøre af andre årsager end udløbet af den gyldighedsperiode for forsikringen eller sikkerheden, der er angivet nærmere i certifikatet i henhold til paragraf 2, før udløbet af tre måneder fra den dato, på hvilken orientering om dens ophør gives til de i paragraf 5 nævnte myndigheder, medmindre certifikatet er overdraget til disse myndigheder, eller et nyt certifikat er udstedt inden for nævnte periode. Førnævnte bestemmelser gælder ligeledes for ændringer, der medfører, at forsikringen eller sikkerheden ikke længere opfylder denne artikels krav.

7 Skibsregisterstaten skal fastsætte betingelserne for at udstede certifikatet samt dets gyldighedsperiode med forbehold for denne artikels bestemmelser og under hensyntagen til eventuelle retningslinjer, der måtte være vedtaget af Organisationen om registrerede ejeres økonomiske ansvar.

8 Intet i denne konvention skal anses for at hindre en kontraherende stat i at sætte sin lid til oplysninger modtaget fra andre stater eller Organisationen eller andre internationale organisationer vedrørende den finansielle habitus hos udbydere af forsikring eller finansiell sikkerhed i henhold til denne konvention. I sådanne tilfælde fritages den kontraherende stat, der sætter sin lid til sådanne oplysninger, ikke fra sit ansvar som en stat, der udsteder det i paragraf 2 krævede certifikat.

9 Certifikater, der er udstedt og certificeret efter bemyndigelse fra en kontraherende stat, skal accepteres af andre kontraherende stater i henhold til denne konvention og skal af andre kontraherende stater anses for at have den samme gyldighed som certifikater udstedt eller certificeret af disse, selv hvis certifikaterne er udstedt eller certificeret vedrørende et skib, der ikke er registreret i en kontraherende stat. En kontraherende stat kan til enhver tid anmode om at konferere med den udstedende eller certificerende stat, hvis den mener, at den i certifikatet nævnte forsikrer eller sikkerhedsstiller ikke er økonomisk i stand til at opfylde de ved denne konvention pålagte forpligtelser.

10 Ethvert krav på at få dækket omkostninger opstået i henhold til denne konvention kan indbringes direkte over for forsikreren eller anden person, der har stillet finansiell sikkerhed for den registrerede ejers erstatningsansvar. I sådanne tilfælde kan sagsøgte påberåbe sig de indsigelser (ud over konkurs eller likvidation af den registrerede ejer), som den registrerede ejer ville have været berettiget til at påberåbe sig, herunder ansvarsbegrænsning i henhold til et eventuelt gældende nationalt eller internationalt retssystem. Endvidere kan sagsøgte, selv hvis den registrerede ejer ikke er berettiget til ansvarsbegrænsning, begrænse ansvaret til et beløb svarende til den forsikring eller anden finansiell sikkerhed, der kræves i overensstemmelse med paragraf 1. Endvidere kan sagsøgte påberåbe sig den indsigelse, at søulykken var forårsaget af den registrerede ejers forsætlige misligholdelse, men sagsøgte må ikke påberåbe sig andre indsigelser, som sagsøgte måtte være berettiget til at påberåbe sig i en sag rejst af den registrerede ejer mod sagsøgte. Under alle omstændigheder skal sagsøgte være berettiget til at kræve den registrerede ejer inddraget i sagen.

11 En kontraherende stat må ikke tillade et skib berettiget til at føre dens flag, for hvilken denne artikel gælder, at gå i fart på noget tidspunkt, medmindre der er udstedt et certifikat i henhold til paragraf 2 eller 14.

12 Med forbehold for denne artikels bestemmelser skal enhver kontraherende stat sikre i henhold til national lovgivning, at forsikring eller anden sikkerhed er gældende i den i paragraf 1 krævede udstrækning for ethvert skib med en bruttotonnage på eller over 300, ligegyldigt hvor det er registreret, som anløber eller forlader en havn på den kontraherende stats territorium, eller som anløber eller forlader en offshore-facilitet i dennes territorialfarvand.

13 Uanset bestemmelserne i paragraf 5 kan en kontraherende stat notificere generalsekretæren om, at – ved anvendelsen af paragraf 12 – kræves det ikke, at skibe har det i paragraf 2 krævede certifikat om bord eller fremviser det, når de anløber eller forlader en havn på den kontraherende stats territorium, eller når de anløber eller forlader en offshore-facilitet i dennes territorialfarvand, forudsat at den kontraherende stat, der udsteder det i paragraf 2 krævede certifikat, har notificeret generalsekretæren om, at den har elektroniske journaler, der er tilgængelige for alle kontraherende stater, som beviser certifikatets eksistens og gør det muligt for kontraherende stater at udføre deres forpligtelser i henhold til paragraf 12.

14 Hvis der ikke findes en forsikring eller anden finansiel sikkerhed for et skib ejet af en kontraherende stat, gælder de i denne artikel nævnte bestemmelser desangående ikke for et sådant skib, men skibet skal medføre et certifikat udstedt af den relevante myndighed i registerstaten, som angiver, at det er ejet af den pågældende stat, og at skibets erstatningsansvar er dækket inden for de i paragraf 1 bestemte grænser. Et sådant certifikat skal så vidt muligt have den i paragraf 2 bestemte udformning.

Artikel 13

Tidsfrister

Retten til at få omkostninger godtgjort i henhold til denne konvention bortfalder, medmindre en sag indbringes i denne forbindelse inden for tre år fra den dato, da faren blev bestemt i overensstemmelse med denne konvention. Dog kan en sag under ingen omstændigheder indbringes efter seks år fra datoen for den søulykke, der medførte vraget. Når en søulykke består af en række hændelser, forløber seksårsperioden fra datoen for den første hændelse.

Artikel 14

Ændringsbestemmelser

1 På anmodning af ikke færre end en tredjedel af de kontraherende stater skal Organisationens indkalde til en konference med henblik på at revidere eller ændre denne konvention.

2 Ethvert tilsagn om at være bundet af denne konvention, som er givet efter datoen for konventionsændringens ikrafttræden, anses for at gælde for denne konvention, med ændringer.

Artikel 15

Afgørelse af tvister

1 Når der opstår en tvist mellem to eller flere kontraherende stater vedrørende denne konventions fortolkning eller anvendelse, skal de i første omgang søge at løse tvisten gennem forhandling, indhentning af oplysninger, mægling, forlig, voldgift, retslig afgørelse, anvendelse af regionale instanser eller arrangementer eller andre fredelige midler efter eget valg.

2 Hvis det ikke er muligt at træffe en afgørelse inden for en rimelig tidsperiode, der ikke må være længere end 12 måneder efter, at en kontraherende stat har notificeret en anden om, at der er en tvist mellem dem, gælder bestemmelserne vedrørende afgørelsen af tvister angivet i afsnit XV i De Forenede Nationers søretskonvention af 1982 *mutatis muntandis*, selv hvis de stater, der er parter i tvisten, ligeledes er kontraherende stater til De Forenede Nationers havretskonvention af 1982.

3 Enhver procedure, der vælges af en kontraherende stat til denne konvention og til De Forenede nationers havretskonvention af 1982 i henhold til sidstnævnte konventions artikel 287, gælder for afgørelsen af tvister i henhold til denne artikel, medmindre den pågældende kontraherende stat, når den ratificerer, accepterer, godkender eller tiltræder denne konvention eller på et hvilket som helst tidspunkt derefter, vælger en anden procedure i henhold til artikel 287 med henblik på at afgøre tvister, der måtte opstå i forbindelse med denne konvention.

4 En kontraherende stat til denne konvention, som ikke er en kontraherende stat til De Forenede Nationers havretskonvention af 1982, har, når den ratificerer, accepterer, godkender eller tiltræder denne konvention eller på et hvilket som helst tidspunkt derefter, frie hænder til – gennem en skriftlig erklæring

– at vælge et eller flere af de i De Forenede Nationers havretskonvention af 1982, artikel 287, paragraf 1, angivne midler med henblik på at afgøre tvister i henhold til denne artikel. Artikel 287 gælder for en sådan erklæring samt for enhver tvist, som en sådan stat måtte være part i, der ikke er dækket af en gældende erklæring. For så vidt angår mægling og voldgift i overensstemmelse med bilag V og VII til De Forenede Nationers havretskonvention af 1982, er en sådan stat berettiget til at udpege mæglere og forligsmænd, der skal medtages på de i bilag V, artikel 2, og bilag VII, artikel 2, nævnte lister, med henblik på at afgøre tvister, der måtte opstå i forbindelse med denne konvention.

5 En erklæring afgivet i henhold til paragraf 3 og 4 skal deponeres hos generalsekretæren, der oversender kopier heraf til de kontraherende stater.

Artikel 16

Forhold til andre konventioner og internationale aftaler

Intet i denne konvention indskrænker en stats rettigheder og forpligtelser i henhold til De Forenede Nationers havretskonvention af 1982 og i henhold til international sædvane på havretsområdet.

Artikel 17

Underskrift, ratifikation, accept, godkendelse og tiltrædelse

1 Denne konvention er åben for undertegnelse på Organisationens hovedkontor fra 19. november 2007 til 18. november 2008 og vil herefter forblive åben for tiltrædelse.

(a) Stater kan give udtryk for deres samtykke til at være bundet af denne konvention gennem:

(i) underskrift uden forbehold, for så vidt angår ratifikation, accept eller godkendelse; eller

(ii) underskrift med forbehold for ratifikation, accept eller godkendelse fulgt af ratifikation, accept eller godkendelse; eller

(iii) tiltrædelse.

(b) Ratifikation, accept, godkendelse eller tiltrædelse skal effektueres gennem deponering af et instrument herom hos generalsekretæren.

Artikel 18

Ikrafttræden

1 Denne konvention træder i kraft 12 måneder efter den dato, hvor ti stater enten har underskrevet den uden forbehold for ratifikation, accept eller godkendelse eller har deponeret ratifikations-, accept-, godkendelses- eller tiltrædelsesinstrumenter hos generalsekretæren.

2 For enhver stat, som ratificerer, accepterer, godkender eller tiltræder denne konvention, efter at de i paragraf 1 nævnte betingelser for ikrafttræden er opfyldt, træder denne konvention i kraft tre måneder efter datoen for den pågældende stats deponering af det relevante instrument, men ikke før denne konvention er trådt i kraft i overensstemmelse med paragraf 1.

Artikel 19

Opsigelse

1 Denne konvention kan opsiges af en kontraherende stat til enhver tid efter udløbet af et år efter den dato, hvor denne konvention træder i kraft for den pågældende stat.

2 Opsigelsen skal effektueres gennem deponering af et instrument herom hos generalsekretæren.

3 En opsigelse træder i kraft et år – eller en eventuel længere periode som angivet i opsigelsesinstrumentet – efter generalsekretærens modtagelse heraf.

Artikel 20

Depositær

1 Denne konvention deponeres hos generalsekretæren.

2 Generalsekretæren skal:

(a) orientere alle stater, der har underskrevet eller tiltrådt denne konvention, om følgende:

(i) enhver ny underskrift eller deponering af et ratifikations-, accept-, godkendelses- eller tiltrædelsesinstrument samt datoen herfor;

(ii) datoen for denne konventions ikrafttræden;

(iii) deponeringen af ethvert instrument til opsigelse af denne konvention samt deponeringsdatoen og den dato, hvor opsigelsen træder i kraft; og

(iv) andre erklæringer og notifikationer modtaget i henhold til denne konvention;

(b) oversende bekræftede kopier af denne konvention til alle stater, der har underskrevet eller tiltrådt denne konvention.

3 Så snart denne konvention træder i kraft, oversender generalsekretæren en bekræftet kopi af teksten til De Forenede Nationers generalsekretær med henblik på registrering og udgivelse i overensstemmelse med artikel 102 i De Forenede Nationers Pagt.

Artikel 21

Sprog

Denne konvention oprettes i et enkelt originaleksemplar på arabisk, kinesisk, engelsk, fransk, russisk og spansk, og hver enkelt tekst anses for lige autentisk.

UDFÆRDIGET I NAIROBI den 8. maj 2007.

TIL BEKRÆFTELSE HERAF har undertegnede befuldmægtigede, som er behørigt bemyndiget af deres regeringer, underskrevet denne aftale.

BILAG					
CERTIFIKAT TIL BEKRÆFTELSE AF FORSIKRING					
ELLER ANDEN FINANSIEL SIKKERHED					
TIL DÆKNING AF ANSVAR FOR FJERNELSE AF VRAG					
Udstedt i overensstemmelse med bestemmelserne i artikel 12 i den internationale konvention af 2007 om fjernelse af vrag.					
Skibets navn	Bruttotonnage	Kendingsbogstaver	IMO-skibsidifikationsnr.	Hjemsted	Fuldstændigt navn på den registrerede ejers hovedforretningsadresse
Hermed bekræftes det, at der vedrørende ovennævnte skib findes en gældende forsikringspolice eller anden finansiel sikkerhed, der opfylder kravene i artikel 12 i den internationale konvention af 2007 om fjernelse af vrag.					
Type sikkerhed _____					
Sikkerhedens gyldighedsperiode _____					

Navn og adresse på forsikringsgiver(e) og/eller sikkerhedsstiller(e)		
Navn		
Adresse		
Dette certifikat er gyldigt indtil		
Udstedt eller certificeret af regeringen i		
(fuldstændig angivelse af staten) ELLER		
Følgende tekst bør anvendes, når en kontraherende stat benytter sig af artikel 12, paragraf 3:		
Dette certifikat udstedes på bemyndigelse af regeringen i		
(fuldstændig angivelse af staten) af		(institutionens eller organisationens navn)
I	den	
(sted)		(dato)
_____ (udstedende eller certificerende myndigheds underskrift og titel)		

Forklarende noter:

1 Hvis det ønskes, kan angivelsen af staten indeholde en henvisning til den kompetente offentlige myndighed i det land, hvor certifikatet udstedes.

2 Hvis det fuldstændige sikkerhedsbeløb stilles fra mere end en kilde, bør beløbet fra hver af dem angives.

3 Hvis sikkerhed stilles på flere måder, bør de oplistes.

4 Angivelsen "Sikkerhedens gyldighedsperiode" skal anføre den dato, hvor en sådan sikkerhed træder i kraft.

5 Angivelsen "Navn og adresse på forsikringsgiver(e) og/eller sikkerhedsstiller(e)" skal anføre forsikringsgiverens og/eller sikkerhedsstillerens hovedforretningsadresse. Hvis det er relevant, skal forretningsadressen på det sted, hvor forsikringen eller anden sikkerhed oprettes, anføres.

- 1) Der henvises til den internationale kode for sikker skibsdrift og forebyggelse af forurening, som vedtaget af IMO's Assembly ved resolution A.741(19), med ændringer.
- 2) Der henvises til de reviderede retningslinjer for identifikation og udpegning af særligt følsomme havområder, som vedtaget af Organisationen ved Assembly resolution A.982(24), med ændringer.