

BILAG I

ATHEN-KONVENTIONEN AF 2002 OM
SØTRANSPORT AF PASSAGERER OG DERES BAGAGE

(Konsolideret tekst bestående af Athen-konventionen af 1974
om søtransport af passagerer og deres bagage og protokollen af 2002 til konventionen)

ARTIKEL 1

Definitioner

I denne konvention forstås ved:

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

Onsdag, den 25. april 2007

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

ARTIKEL 1a

Bilag

Bilaget til denne konvention udgør en integrerende del af den.

ARTIKEL 2

Anvendelse

1. Denne konvention gælder for al international transport, hvis
- a) skibet er registreret i en af de stater, som er kontraherende parter i denne konvention, eller fører dens flag, eller
 - b) transportkontrakten er indgået i en af de stater, som er kontraherende parter i denne konvention, eller
 - c) afgang- eller bestemmelsesstedet ifølge transportkontrakten ligger i en af de stater, som er kontraherende parter i denne konvention.
2. Uanset denne artikels stk. 1 finder denne konvention ikke anvendelse, hvis den pågældende transport ifølge en anden international konvention om andre former for transport af passagerer og deres bagage er omfattet af en ordning for erstatningsansvar efter denne konventions bestemmelser, forudsat disse bestemmelser finder obligatorisk anvendelse på søtransport.

ARTIKEL 3

Transportørens erstatningsansvar

1. Ved tab, der skyldes en passagers død eller tilskadekomst i forbindelse med en søulykke, er transportøren erstatningspligtig i det omfang, tabet for den pågældende passagers vedkommende i hvert enkelt tilfælde ikke overskrider 250 000 regningsenheder, medmindre transportøren kan bevise, at ulykken:
- a) hidrører fra krigshandlinger, krigslignende operationer, borgerkrig, oprør eller en naturbegivenhed af en usædvanlig, uundgåelig og uafværgelig karakter, eller
 - b) udelukkende skyldes tredjemands handling eller undladelse for at fremkalde ulykken.

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

Onsdag, den 25. april 2007

2. Ved tab, der skyldes en passagers død eller tilskadekomst i forbindelse med andet end en søulykke, er transportøren erstatningspligtig, hvis den tabsforvoldende hændelse skyldes fejl eller forsømmelighed fra hans side. Bevisbyrden for fejl eller forsømmelighed ligger hos skadelidte.
3. Ved tab, som skyldes bortkomst eller beskadigelse af håndbagage, er transportøren erstatningspligtig, hvis den tabsforvoldende hændelse skyldes fejl eller forsømmelighed fra hans side. Ved tab, som skyldes en søulykke, forudsættes fejl eller forsømmelighed fra transportørens side.
4. Ved tab, som skyldes bortkomst eller beskadigelse af anden bagage end håndbagage, er transportøren erstatningspligtig, medmindre han kan bevise, at den tabsforvoldende hændelse er sket uden fejl eller forsømmelighed fra hans side.
5. Med henblik på denne artikel
 - a) forstås ved »søulykke«: skibbrud, kæntring, kollision eller stranding, eksplosion eller brand om bord eller skibsfejl
 - b) omfatter »fejl eller forsømmelighed fra transportørens side« også fejl eller forsømmelighed, som skyldes transportørens ansatte, når de udfører deres arbejde
 - c) forstås ved »skibsfejl«: fejlfunktioner, svigt eller manglende overholdelse af gældende sikkerhedsregler, når det gælder skibsdele eller skibsudstyr, der benyttes til redning eller evakuering af passagerer, til ombord- og frabordestigning, eller til fremdrift, styring, sikker navigation, fortøjning, opankring, læggen til eller fra kaj- eller ankerplads, eller til havarikontrol efter fyldning, eller til udsætning af redningsmateriel, og
 - d) omfatter »tab« ikke erstatning, som ydes med henblik på straf eller præventivt.
6. Transportørens erstatningsansvar i henhold til denne artikel gælder kun tab, som skyldes hændelser, der indtræffer under transporten. Bevisbyrden for, at den tabsforvoldende hændelse er indtruffet under transporten, og for tabets omfang ligger hos skadelidte.
7. Intet i denne konvention er til hindring for transportørens ret til regres over for tredjemand eller til at rejse påstand om egen skyld i henhold til konventionens artikel 6. Intet i denne artikel er til hindring for begrænsningsretten i henhold til konventionens artikel 7 eller 8.
8. At en parts fejl eller forsømmelighed forudsættes, eller at en part får pålagt bevisbyrden, hindrer ikke, at beviser til denne parts fordel tages i betragtning.

ARTIKEL 4

Undertransportør

1. Hvis udførelse af transporten eller en del af den overlades til en undertransportør, er transportøren stadig ansvarlig for den samlede transport i overensstemmelse med denne konventions bestemmelser. Dog har undertransportøren rettigheder og forpligtelser efter denne konventions bestemmelser i forbindelse med sin del af transporten.
2. Ved transport, som udføres af en undertransportør, er transportøren ansvarlig for undertransportørens og dennes ansattes og agenteres handlinger og undladelser i forbindelse med udførelsen af deres arbejde.
3. Særlige aftaler, hvorefter transportøren påtager sig forpligtelser, der ikke omfattes af denne konvention, eller giver afkald på rettigheder, som følger af denne konvention, berører kun undertransportøren, hvis denne udtrykkeligt har givet sit skriftlige samtykke.

Onsdag, den 25. april 2007

4. Transportøren og undertransportøren hæfter solidarisk i det omfang, de begge er erstatningspligtige.
5. Intet i denne artikel er til hindring for transportørens og undertransportørens indbyrdes regresret.

ARTIKEL 4 a

Obligatorisk forsikring

1. Ved passagertransport på et skib, som er registreret i en kontraherende stat, og som er godkendt til transport af over 12 passagerer og omfattet af denne konvention, skal den transportør, der faktisk udfører hele transporten eller en del af den være i besiddelse af en forsikring eller dertil svarende finansiell sikkerhed, dvs. en bankgaranti eller lignende, som dækker erstatningsansvaret i tilfælde af passagerernes død eller tilskadekomst i overensstemmelse med denne konvention. Grænsen for den obligatoriske forsikring eller dertil svarende finansielle sikkerhed må ikke være under 250 000 regningsenheder pr. passager i hvert enkelt tilfælde.

2. Et bevis for, at forsikringen eller den dertil svarende finansielle sikkerhed er gyldig i overensstemmelse med denne konvention, udstedes for hvert skib, når den kontraherende stats kompetente myndigheder har godtgjort, at kravene i stk. 1 er opfyldt. Hvis skibet er registreret i en kontraherende stat, udstedes eller påtegnes beviset af skibsregisterstatens kompetente myndighed; hvis skibet ikke er registreret i en kontraherende stat, kan beviset udstedes eller påtegnes af den kompetente myndighed i en hvilken som helst kontraherende stat. Beviset skal svare til modellen i bilaget til denne konvention og indeholde følgende oplysninger:

- a) skibets navn, kendingsnummer eller kendingsbogstaver og registreringshavn
 - b) navnet på den transportør, som faktisk udfører transporten eller en del af den, og dennes hovedadresse
 - c) IMO skibsideifikationsnummeret
 - d) sikkerhedens art og gyldighed
 - e) forsikringselskabet eller sikkerhedsstillerens navn og hovedadresse samt eventuelt adresse på den afdeling, hvor forsikringen tegnes, eller den finansielle sikkerhed stilles, og
 - f) bevisets gyldighedsperiode, som ikke må overskride forsikringens eller den dertil svarende finansielle sikkerheds gyldighedsperiode.
- 3.a) En kontraherende stat kan give et af staten godkendt organ eller foretagende myndighed til at udstede beviset. Dette organ eller foretagende skal underrette den pågældende stat om hver enkelt bevisudstedelse. Den kontraherende stat står i alle tilfælde som garant for det udstedte bevis' fuldstændighed og nøjagtighed og påtager sig at sikre de nødvendige foranstaltninger til opfyldelse af denne forpligtelse.
- b) De kontraherende stater giver generalsekretæren meddelelse om:
- i) det særlige ansvar og de særlige vilkår, der knytter sig til myndighed, som overdrages til et godkendt organ eller foretagende
 - ii) tilbagekaldelse af denne myndighed, og
 - iii) tidspunktet, hvor denne myndighedsoverdragelse eller tilbagekaldelse træder i kraft.

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

Onsdag, den 25. april 2007

- c) Organer eller foretagender, som bemyndiges til at udstede beviser i henhold til dette stykke, skal som minimum have myndighed til at inddrage disse beviser, hvis de betingelser, de er udstedt på, ikke opfyldes. Institutet eller foretagendet skal i alle tilfælde meddele en sådan inddragelse til den stat, på hvis vegne beviset er udstedt.
4. Beviset udstedes på den udstedende stats officielle sprog. Hvis dette sprog ikke er engelsk, fransk eller spansk, skal beviset indeholde en oversættelse til et af disse sprog, mens statens officielle sprog efter dens egen beslutning kan udelades.
5. Beviset skal forefindes om bord på skibet og en kopi af det deponeres hos de myndigheder, der fører skibsregistret, eller, hvis skibet ikke er registreret i en kontraherende stat, hos myndighederne i den stat, hvor beviset er udstedt eller påtegnet.
6. En forsikring eller dertil svarende finansiel sikkerhed opfylder ikke denne artikels krav, hvis den kan ophøre af andre grunde end den i beviset angivne forsikrings eller sikkerheds udløb inden for tre måneder efter det tidspunkt, hvor de i stk. 5 nævnte myndigheder får meddelelse om dens ophør, medmindre beviset inden for samme tidsrum er blevet overladt til disse myndigheder, eller et nyt bevis er blevet udstedt. Disse bestemmelser gælder også ændringer, som medfører, at forsikringen eller den dertil svarende finansielle sikkerhed ikke længere opfylder kravene i denne artikel.
7. Skibsregisterstaten fastsætter under hensyntagen til denne artikels bestemmelser betingelserne for bevisets udstedelse og gyldighed.
8. Intet i denne konvention er til hindring for, at en kontraherende stat inden for denne konventions rammer kan benytte oplysninger om forsikringselskabets eller sikkerhedsstillersens finansielle status fra andre stater, fra organisationen eller fra andre internationale organisationer. En kontraherende stat, der benytter sådanne oplysninger, fritages dog ikke fra sit ansvar som bevisudstedende stat.
9. Beviser, som udstedes eller påtegnes af myndighederne i en kontraherende stat, accepteres inden for denne konventions rammer af de øvrige kontraherende stater der betragter dem som beviser med samme gyldighed, som hvis de selv havde udstedt eller påtegnet dem, selv om de er udstedt eller påtegnet for et skib, der ikke er registreret i en kontraherende stat. En kontraherende stat kan på et hvilket som helst tidspunkt bede om samråd med den udstedende eller påtegnende stat, hvis den mener, at det forsikringselskab eller den sikkerhedsstiller, som nævnes i forsikringsbeviset, ikke har økonomisk evne til at opfylde de forpligtelser, denne konvention indebærer.
10. Ethvert erstatningskrav, som i overensstemmelse med denne artikel dækkes af en forsikring eller en dertil svarende finansiel sikkerhed, kan rejses direkte over for forsikringselskabet eller sikkerhedsstilleren. I så fald gælder beløbet i stk. 1 som forsikringselskabets eller sikkerhedsstillersens erstatningsgrænse, selv om transportøren eller undertransportøren ikke er underlagt til nogen erstatningsgrænse. Den sagsøgte kan endvidere rejse de indsigelser (bortset fra konkurs eller likvidation), som den i stk. 1 omtalte transportør ville have kunnet rejse i henhold til denne konvention. Desuden kan den sagsøgte rejse den indsigelse, at skaden skyldes bevidst fejl disponering fra den forsikredes side, men kan ikke rejse andre indsigelser, som ville have kunnet være benyttet ved søgsmål fra den forsikredes side. Den sagsøgte har under alle omstændigheder ret til at forlange, at både transportøren og undertransportøren inddrages i søgsmålet.
11. Beløb, som skyldes forsikring eller dertil svarende finansiel sikkerhed i overensstemmelse med stk. 1, må kun benyttes til opfyldelse af krav, som rejses i henhold til denne konvention, og udbetaling af sådanne beløb ophæver enhver erstatningspligt i henhold til denne konvention i det udbetalte beløbs omfang.
12. De kontraherende stater tillader ikke skibe, som fører deres flag, og som omfattes af denne artikel, at sejle på noget tidspunkt, medmindre de har fået udstedt et bevis i henhold til stk. 2 eller 15.

Onsdag, den 25. april 2007

13. Under hensyntagen til denne artikels bestemmelser sikrer de kontraherende stater efter deres nationale lovgivning, at alle skibe, som har tilladelse til at transportere over 12 passagerer og som anløber eller forlader en havn på deres territorium, hvor denne konvention finder anvendelse, uanset hvor skibene er registreret, omfattes af en forsikring eller en dertil svarende finansiel sikkerhed af det i stk. 1 angivne omfang.

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

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

ARTIKEL 5

Værdigenstande

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

ARTIKEL 6

Egen skyld

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

ARTIKEL 7

Erstatningsgrænse ved død eller tilskadekomst

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

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

Onsdag, den 25. april 2007

ARTIKEL 8

Erstatningsgrænse ved bortkomst eller beskadigelse af bagage og køretøjer

1. Transportørens erstatningsansvar ved bortkomst eller beskadigelse af håndbagage kan under ingen omstændigheder overskride 2 250 regningsenheder pr. passager pr. transport.
2. Transportørens erstatningsansvar ved bortkomst eller beskadigelse af køretøjer, herunder al bagage, som medbringes i eller på køretøjet, kan under ingen omstændigheder overskride 12 700 regningsenheder pr. køretøj pr. transport.
3. Transportørens erstatningsansvar ved bortkomst eller beskadigelse af anden bagage end den i stk. 1 og 2 nævnte, kan under ingen omstændigheder overskride 3 375 regningsenheder pr. passager pr. transport.
4. Transportøren og passageren kan aftale, at transportørens erstatningsansvar forudsætter en selvrisiko på højst 330 regningsenheder ved beskadigelse af et køretøj og højst 149 regningsenheder pr. passager ved beskadigelse eller bortkomst af anden bagage, og at dette beløb skal fratrækkes tabet eller skaden.

ARTIKEL 9

Regningsenhed og omregning

1. Den regningsenhed, som benyttes i denne konvention, er den af Den Internationale Valutafond definerede særlige trækningsrettighed. De beløb, der angives i artikel 3, stk. 1, artikel 4a, stk. 1, artikel 7, stk. 1, og artikel 8, omregnes til national valuta i den stat, hvor søgsmål finder sted, efter denne valutas værdi i forhold til de særlige trækningsrettigheder på domsafsigelsestidspunktet eller på et andet tidspunkt, som aftales af parterne. Hvis en kontraherende stat er medlem af Den Internationale Valutafond, beregnes dens nationale valutas værdi i særlige trækningsrettigheder efter den værdiansættelsesmetode, som Den Internationale Valutafond på det pågældende tidspunkt benytter i forbindelse med sine forretninger og transaktioner. Hvis en kontraherende stat ikke er medlem af Den Internationale Valutafond, beregnes dens nationale valutas værdi i særlige trækningsrettigheder efter en metode, som fastsættes af den selv.
2. Stater, som ikke er medlemmer af Den Internationale Valutafond, kan dog, hvis deres lovgivning tillader anvendelse af stk. 1, på tidspunktet for ratificering, accept, godkendelse eller tiltrædelse af denne konvention eller på et hvilket som helst senere tidspunkt erklære, at den særlige trækningsrettighed i stk. 1 er lig med 15 guldfrancs. En guldfranc svarer i dette stykke til 65,5 mg guld af finholdighed 900. Guldfrancs omregnes til national valuta efter den pågældende stats lovgivning.
3. Beregningen i sidste sætning i stk. 1 og omregningsmetoden i stk. 2 benyttes på en sådan måde, at beløbene i artikel 3, stk. 1, artikel 4a, stk. 1, artikel 7, stk. 1, og artikel 8 så vidt muligt får den samme realværdi i de kontraherende staters nationale valuta, som de ville have fået ved anvendelse af de tre første sætninger i stk. 1. De kontraherende stater giver alt efter tilfældet, generalsekretæren besked om, hvordan beregningen i henhold til stk. 1 foretages, eller om resultatet af omregningen i stk. 2, når de deponerer ratificerings-, accepterings-, godkendelses- eller tiltrædelsesinstrumentet til denne konvention, eller hvis der sker ændringer.

ARTIKEL 10

Supplerende bestemmelser om erstatningsgrænserne

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

Onsdag, den 25. april 2007

ARTIKEL 11

Indsigelsesret og erstatningsgrænser for transportørens ansatte

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

ARTIKEL 12

Sammenlægning af krav

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

ARTIKEL 13

Fortabelse af retten til erstatningsgrænse

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

ARTIKEL 14

Grundlaget for erstatningskrav

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

Onsdag, den 25. april 2007

ARTIKEL 15

Anmeldelse af bortkomst eller beskadigelse af bagage

1. Passageren indgiver skriftlig anmeldelse til transportøren eller dennes agent:
 - a) ved åbenbar beskadigelse af bagage:
 - i) for håndbagage: før eller på tidspunktet for sin frabordestigning
 - ii) for al anden bagage: før eller på tidspunktet for dets udlevering
 - b) ved beskadigelse af bagage, som ikke er åbenbar, eller ved bortkomst af bagage: senest 15 dage efter frabordestignings- eller udleveringstidspunktet eller fra det tidspunkt, hvor udleveringen skulle have fundet sted.
2. Hvis passageren ikke opfylder denne artikels bestemmelser, anses han for at have modtaget sin bagage i ubeskadiget stand, medmindre andet bevises.
3. Skriftlig anmeldelse behøver ikke at indgives, hvis bagagens tilstand på modtagelsestidspunktet har været genstand for fælles kontrol eller inspektion.

ARTIKEL 16

Søgsmålsfrist

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

Onsdag, den 25. april 2007

ARTIKEL 17

Kompetent jurisdiktion

1. Søgsmål efter denne konventions artikel 3 og 4 anlægges efter sagsøgerens valg ved en af de i det følgende angivne domstole, forudsat denne domstol ligger i en stat, som er kontraherende part i denne konvention, og under hensyntagen til de enkelte kontraherende parter lovgivning om rette værneting i de stater, hvor der er flere muligheder:

- a) domstolen i den stat, hvor sagsøgte har permanent hjemsted eller hovedadresse, eller
- b) domstolen i afrejse- eller ankomststaten, ifølge transportkontrakten, eller
- c) domstolen i den stat, hvor sagsøgeren har bopæl eller permanent opholdssted, hvis den sagsøgte har en adresse i denne stat og er underkastet dens jurisdiktion, eller
- d) domstolen i den stat, hvor transportkontrakten er blevet indgået, hvis den sagsøgte har en adresse i denne stat og er underkastet dens jurisdiktion.

2. Søgsmål efter konventions artikel 4 a anlægges efter sagsøgerens valg ved en af de domstole, hvor det ifølge stk. 1 er muligt at anlægge søgsmål mod transportøren eller undertransportøren.

3. Når en skadevoldende hændelse er indtruffet, kan parterne aftale, om erstatningskravet skal forelægges en domstol eller afgøres ved voldgift.

ARTIKEL 17 a

Anerkendelse og fuldbyrdelse

1. En dom, som afsiges af en domstol med jurisdiktion i overensstemmelse med artikel 17, og som er retsgyldig i domsstaten, hvor den ikke kan underkastes fornyet prøvelse, anerkendes af samtlige kontraherende stater, medmindre

- a) dommen er opnået ved svig, eller
- b) den sagsøgte ikke har fået rimeligt varsel og rimelig mulighed for at fremlægge sin sag.

2. En dom, som anerkendes i henhold til stk. 1, er retsgyldig i de enkelte kontraherende stater, så snart de enkelte staters nødvendige formaliteter er blevet opfyldt. Disse formaliteter kan ikke tillade, at sagens materielle del genoptages.

3. Stater, som er kontraherende parter i denne protokol, kan følge andre regler for anerkendelse og fuldbyrdelse af domme, forudsat de sikrer, at dommene anerkendes og fuldbyrdes i mindst samme omfang, som det ville ske efter stk. 1 og 2.

ARTIKEL 18

Ugyldige kontraktbestemmelser

Kontraktbestemmelser, som er indgået før den hændelse, der har forvoldt en passagers død eller tilskadekomst eller bortkomst eller beskadigelse af dennes bagage, og som har til formål at fritage personer, der er erstatningspligtige i henhold til denne konvention, for deres erstatningsansvar over for passageren eller fastsætte en lavere erstatningsgrænse end den, som, bortset fra artikel 8, stk. 4, foreskrives i konventionen, samt

Onsdag, den 25. april 2007

bestemmelser, der har til formål at flytte bevisbyrden fra transportøren eller undertransportøren eller indebærer en indskrænkning af mulighederne i artikel 17, stk. 1 og 2, er ugyldige, men deres ugyldighed indebærer ikke, at transportkontrakten som sådan er ugyldig, hvis den i øvrigt overholder konventionens bestemmelser.

ARTIKEL 19

Andre konventioner om begrænsning af erstatningsansvar

Denne konvention ændrer ikke rettigheder, som tilkommer, eller forpligtelser, som påhviler transportøren, undertransportøren og deres ansatte eller agenter i kraft af internationale konventioner om begrænset erstatningsansvar for ejere af søgående skibe.

ARTIKEL 20

Atomskader

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

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

ARTIKEL 21

Erhvervstransport udført af offentlige myndigheder

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

ARTIKEL 22

Ugyldighedserklæring

1. Enhver kontraherende stat kan på tidspunktet for underskrivelse, ratificering, accept, godkendelse eller tiltrædelse af denne konvention skriftligt erklære, at den ikke vil anvende konventionen, når passageren og transportøren er dens egne statsborgere.
2. Erklæringer, der fremsættes i henhold til denne artikels stk. 1, kan på et hvilket som helst tidspunkt trækkes tilbage ved skriftlig meddelelse til organisationens generalsekretær.

ARTIKEL 22 a

Konventionens afsluttende bestemmelser

Denne konventions afsluttende bestemmelser udgøres af artikel 17-25 i protokollen af 2002 til Athen-protokollen af 1974 om søtransport af passagerer og deres bagage. Henvisninger til kontraherende stater skal i denne konvention forstås som henvisninger til denne protokols kontraherende stater.

Onsdag, den 25. april 2007

AFSLUTTENDE BESTEMMELSER

[Artikel 17 til 25 i protokollen af 2002 til Athen-konventionen af 1974 om søtransport af passagerer og deres bagage.]

ARTIKEL 17

Underskrivelse, ratificering, accept, godkendelse og tiltrædelse

1. Denne protokol kan underskrives i organisationens hovedsæde fra den 1. maj 2003 til den 30. april 2004 og står derefter åben for tiltrædelse.
2. Staterne kan udtrykke deres samtykke til at være bundet af denne protokol ved:
 - a) undertegnelse uden forbehold for ratificering, accept eller godkendelse, eller
 - b) undertegnelse med forbehold for ratificering, accept eller godkendelse efterfulgt af ratificering, accept eller godkendelse, eller
 - c) tiltrædelse.
3. Ratificering, accept, godkendelse eller tiltrædelse sker ved at deponere det dertil svarende instrument hos generalsekretæren.
4. Ratificerings-, accepterings-, godkendelses- eller tiltrædelsesinstrumenter, som deponeres, når en ændring af denne protokol er trådt i kraft for alle nuværende kontraherende staters vedkommende eller efter afslutning af samtlige foranstaltninger, som er nødvendige for ændringens ikrafttrædelse for disse kontraherende staters vedkommende, betragtes som gældende for denne protokol i den derved ændrede form.
5. En stat kan ikke give tilsagn om at lade sig forpligte af denne protokol medmindre den, hvis den er kontraherende part, op siger:
 - a) Athen-konventionen om søtransport af passagerer og deres bagage, udfærdiget i Athen den 13. december 1974
 - b) protokollen til Athen-konventionen om søtransport af passagerer og deres bagage, udfærdiget i London den 19. november 1976, og
 - c) protokollen til Athen-konventionen om søtransport af passagerer og deres bagage, udfærdiget i London den 29. marts 1990,

med virkning fra den foreliggende protokols ikrafttrædelsestidspunkt for den pågældende stats vedkommende i overensstemmelse med artikel 20.

ARTIKEL 18

Stater med mere end et retssystem

1. Hvis en stat består af to eller flere territoriale enheder, hvor de forhold, som behandles i denne protokol, er underkastet forskellige retssystemer, kan den på underskrivelses-, ratificerings-, accepterings-, godkendelses- eller tiltrædelsestidspunktet afgive erklæring om, at denne protokol gælder for alle dens territoriale enheder eller kun for en eller flere af dem, og ændre denne erklæring ved på et hvilket som helst tidspunkt at afgive en ny.
2. En sådan erklæring sendes til generalsekretæren og skal udtrykkeligt nævne de territoriale enheder, protokollen gælder for.

Onsdag, den 25. april 2007

3. For en kontraherende stat, der har afgivet en sådan erklæring
 - a) skal der ved udtrykket skibsregisterstat og ved udtrykket udstedende eller påtegnende stat i forbindelse med et obligatorisk forsikringsbevis forstås henholdsvis den territoriale enhed, hvori skibet er registreret, og den, som udsteder eller påtegner beviset
 - b) skal der ved udtrykkene national lovgivning, national erstatningsgrænse og national valuta forstås henholdsvis den lovgivning, den erstatningsgrænse og den valuta, som er gældende i den pågældende territoriale enhed, og
 - c) skal der ved udtrykket domstole og ved udtrykket domme, der skal anerkendes i de kontraherende stater, forstås henholdsvis domstole i den pågældende territoriale enhed og domme, som skal anerkendes i den.

ARTIKEL 19

Regionale organisationer for økonomisk integration

1. En regional organisation for økonomisk integration, som består af selvstændige stater, der har givet den kompetence på nogle af de områder, som omfattes af denne protokol, kan underskrive, ratificere, acceptere, godkende eller tiltræde protokollen. En regional organisation for økonomisk integration, der er kontraherende part i denne protokol, har samme rettigheder og forpligtelser som en kontraherende stat i det omfang, den har kompetence på de områder, protokollen omfatter.
2. Når en regional organisation for økonomisk integration udøver sin stemmeret i anliggender, hvori den har kompetence, har den samme antal stemmer som den har medlemsstater, der er kontraherende parter i denne protokol og har overladt den kompetence i det pågældende anliggende. En regional organisation for økonomisk integration kan ikke udøve sin stemmeret, hvis dens medlemsstater udøver deres, og omvendt.
3. Når antallet af kontraherende stater er relevant i denne protokol, det gælder således artikel 20 og 23, men er ikke begrænset hertil, medregnes medlemsstaterne i den regionale organisation for økonomisk integration, hvis de samtidig er kontraherende stater, men ikke organisationens selv.
4. På underskrivelses-, ratificerings-, accepterings-, godkendelses- eller tiltrædelsestidspunktet afgiver den regionale organisation for økonomisk integration en erklæring til generalsekretæren, hvori den præciserer, på hvilke af denne protokols områder, den har fået overladt kompetence af de medlemsstater, som har underskrevet protokollen eller er kontraherende parter i den, samt eventuelle relevante begrænsninger for denne kompetence. Den regionale organisation for økonomisk integration underretter straks generalsekretæren om ændringer af kompetencefordelingen, herunder ny kompetenceoverdragelse i forhold til den erklæring, som afgives i henhold til dette stykke. Sådanne erklæringer stilles til rådighed af generalsekretæren i henhold til denne protokols artikel 24.
5. Kontraherende stater, som er medlemmer af en regional organisation for økonomisk integration, der er kontraherende part i denne protokol, antages at have kompetence på alle områder, som omfattes af denne protokol, hvis det ikke er blevet udtrykkelig angivet eller anmeldt i overensstemmelse med stk. 4, at denne kompetence er overdraget til organisationen.

ARTIKEL 20

Ikrafttrædelse

1. Denne protokol træder i kraft 12 måneder efter det tidspunkt, hvor 10 stater enten har underskrevet den uden forbehold med hensyn til ratificering, accept eller godkendelse eller har deponeret ratificerings-, accepterings-, godkendelses- eller tiltrædelsesinstrumenterne hos generalsekretæren.

Onsdag, den 25. april 2007

2. For stater, som ratificerer, accepterer, godkender eller tiltræder denne protokol efter det tidspunkt, hvor ikrafttrædelsesbetingelserne i stk. 1 er blevet opfyldt, træder protokollen i kraft tre måneder efter tidspunktet for disse staters deponering af de relevante instrumenter, men dog ikke før protokollen er trådt i kraft i overensstemmelse med stk. 1.

ARTIKEL 21

Opsigelse

1. Enhver kontraherende stat kan opsig denne protokol på et hvilket som helst tidspunkt efter dens ikrafttrædelse for den pågældende stats vedkommende.
2. Opsigelsen sker ved at deponere et opsigelsesinstrument hos generalsekretæren.
3. Opsigelsen træder i kraft 12 måneder efter opsigelsesinstrumentets deponering hos generalsekretæren eller efter et længere tidsrum, som er angivet i det.
4. En kontraherende stats opsigelse af konventionen i overensstemmelse med dens artikel 25, kan ikke af de kontraherende stater i denne protokol opfattes som en opsigelse af den ved protokollen ændrede konvention.

ARTIKEL 22

Revision og ændring

1. Organisationen kan med henblik på revision eller ændring af denne protokol indkalde en konference.
2. Organisationen indkalder de stater, som er kontraherende parter i denne protokol, til konference om ændring eller revision af den efter anmodning fra mindst en tredjedel af de kontraherende stater.

ARTIKEL 23

Ændring af erstatningsgrænserne

1. Med forbehold af artikel 22 gælder den særlige procedure i denne artikel kun for ændring af erstatningsgrænserne i artikel 3, stk. 1, artikel 4a, stk. 1, artikel 7, stk. 1 og artikel 8 i den ved denne protokol ændrede konvention.
2. Efter anmodning fra mindst halvdelen af de kontraherende stater i denne protokol, men under ingen omstændigheder færre end seks, rundsender generalsekretæren forslag om ændring af erstatningsgrænserne, herunder også selvriskoen, i artikel 3, stk. 1, artikel 4a, stk. 1, artikel 7, stk. 1, og artikel 8 i den ved denne protokol ændrede konvention til alle organisationens medlemmer og til samtlige kontraherende stater.
3. Ændringsforslag, der rundsendes som beskrevet i det foregående, forelægges organisationens retsudvalg (i det følgende benævnt »retsudvalget«) til behandling senest seks måneder efter deres rundsendelsestidspunkt.
4. Alle stater, som er kontraherende parter i den ved denne protokol ændrede konvention, kan, uanset om de er medlemmer af organisationen eller ikke, deltage i retsudvalgets behandling og vedtagelse af ændringsforslag.

Onsdag, den 25. april 2007

5. Ændringsforslagene vedtages med to tredjedels flertal blandt de stater, som er kontraherende parter i den ved denne protokol ændrede konvention, og som er til stede og afgiver stemme i det i henhold til stk. 4 udvidede retsudvalg, forudsat mindst halvdelen af de stater, der er kontraherende parter i den ved denne protokol ændrede konvention, er til stede på afstemningstidspunktet.
6. Når retsudvalget behandler et forslag om ændring af erstatningsgrænserne, skal det tage hensyn til hændelsernes forekomst og ikke mindst til omfanget af de dermed forbundne skader, til ændringer af pengeværdien og til den foreslåede ændrings virkning på forsikringsomkostningerne.
- 7.a) Der kan ikke foretages ændringer af erstatningsgrænserne i henhold til denne artikel inden for fem år fra det tidspunkt, hvor denne protokol blev åbnet for underskrivelse, eller inden for fem år fra det tidspunkt, hvor en tidligere ændring i henhold til denne artikel trådte i kraft.
- b) Ingen erstatningsgrænse kan forhøjes over et beløb, som svarer til den grænse, der er fastsat i den ved denne protokol ændrede konvention, forhøjet med 6 % om året beregnet kumulativt fra det tidspunkt, hvor denne protokol blev åbnet for underskrivelse.
- c) Ingen erstatningsgrænse kan forhøjes over et beløb, som svarer til den grænse, der er fastsat i den ved denne protokol ændrede konvention, ganget med tre.
8. Ændringer, som vedtages i henhold til stk. 5, anmeldes af organisationen til alle kontraherende stater. En ændring anses for godkendt efter 18 måneders forløb fra anmeldelsestidspunktet, medmindre mindst en fjerdedel af de stater, der var kontraherende stater på ændringens vedtagelsestidspunkt, inden for dette tidsrum har meddelt generalsekretæren, at de ikke kan godkende ændringen, hvorefter den er forkastet og uden gyldighed.
9. Ændringer, som anses for godkendt i overensstemmelse med stk. 8, træder i kraft 18 måneder efter godkendelsen.
10. Ændringerne er bindende for samtlige kontraherende stater, medmindre disse opsiges protokollen i overensstemmelse med artikel 21, stk. 1 og 2 mindst seks måneder før ændringerne træder i kraft. Opsigelsen får virkning, når ændringerne træder i kraft.
11. En ændring, som er blevet vedtaget, men hvis 18 måneders godkendelsesperiode endnu ikke er udløbet, er bindende for en stat, der bliver kontraherende part i denne periode, hvis ændringen træder i kraft. En stat, der bliver kontraherende stat efter denne periodes udløb, er bundet af ændringen, hvis den er blevet godkendt i overensstemmelse med stk. 8. I de i dette stykke nævnte tilfælde bliver en ændring bindende for en stat, når ændringen træder i kraft, eller når denne protokol træder i kraft for den pågældende stats vedkommende, hvis dette sker senere.

ARTIKEL 24

Depositær

1. Denne protokol og ændringer til den, som vedtages i henhold til artikel 23, deponeres hos generalsekretæren.
2. Generalsekretæren
- a) underretter alle stater, som har underskrevet eller tiltrådt denne protokol, om
- i) enhver ny underskrivelse eller deponering af ratificerings-, accepterings-, godkendelses- eller tiltrædelsesinstrumenter og tidspunktet for dem
- ii) enhver erklæring og meddelelse i henhold til artikel 9, stk. 2 og 3, artikel 18, stk. 1, og artikel 19, stk. 4 i den ved denne protokol ændrede konvention

Onsdag, den 25. april 2007

- iii) denne protokols ikrafttrædelsestidspunkt
 - iv) ethvert forslag om ændring af erstatningsgrænserne, som fremsættes i overensstemmelse med artikel 23, stk. 2, i denne protokol
 - v) enhver ændring, som vedtages i overensstemmelse med artikel 23, stk. 5 i denne protokol
 - vi) enhver ændring, som anses for godkendt i overensstemmelse med artikel 23, stk. 8, i denne protokol, samt tidspunktet for dens ikrafttrædelse i overensstemmelse med samme artikels stk. 9 og 10
 - vii) deponering af opsigelsesinstrumenter til denne protokol samt deponeringstidspunktet og opsigelses ikrafttrædelsestidspunkt
 - viii) enhver meddelelse, som kræves i henhold til denne protokols artikler
- b) sender en bekræftet genpart af denne protokol til alle stater, som har underskrevet eller tiltrådt den.
3. Så snart denne protokol træder i kraft, sender generalsekretæren teksten til De Forenede Nationers sekretariat med henblik på registrering og offentliggørelse i overensstemmelse med artikel 102 i De Forenede Nationers charter.

ARTIKEL 25

Sprog

Denne protokol er udfærdiget i et eksemplar på arabisk, engelsk, fransk, kinesisk, russisk og spansk, idet hver af disse tekster har samme gyldighed.

UDFÆRDIGET I LONDON, den 1. november 2002.

TIL BEKRÆFTELSE HERAF har undertegnede med behørig bemyndigelse fra deres respektive regeringer underskrevet denne protokol.

Onsdag, den 25. april 2007

BILAG TIL ATHENKONVENTIONEN

BEVIS FOR FORSIKRING ELLER DERTIL SVARENDE FINANSIEL SIKKERHED
FOR ERSTATNINGSANSVAR VED PASSAGERERS DØD OG TILSKADEKOMST

Udstedt i overensstemmelse med artikel 4 a i Athen-konventionen af 2002 om søtransport af passagerer og deres bagage

Skibets navn	Kendingsnummer eller -bogstaver	IMO-skibsregistreringsnummeret	Registreringshavn	Navn og fuldstændig hovedadresse for den transportør, som faktisk udfører transporten

Det bekræftes herved, at der for ovenstående fartøj findes et forsikringsbevis eller anden sikkerhedsstilling, som opfylder kravene i artikel 4 a i Athen-konventionen af 2002 om søtransport af passagerer og deres bagage.

Sikkerhedens art:

Sikkerhedens gyldighedsperiode:

Navn og adresse på forsikringselskab og/eller sikkerhedsstiller

Navn:

Adresse:

Denne erklæring gælder indtil

Udstedt og bekræftet af regeringen i

(den pågældende stats fuldstændige navn)

ELLER

Hvis en kontraherende stat anvender artikel 4a, stk. 3, anvendes følgende tekst:

Denne erklæring er udstedt med bemyndigelse af regeringen i

(den pågældende stats fuldstændige navn) af (organets eller foretagendets navn)

Udfærdiget i den

(sted)

(dato)

(Underskrift og stillingsbetegnelse for den udstedende eller bekræftende tjenestemand)

Forklarende bemærkninger:

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