

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

Til § 2

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

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

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

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