

Såfremt det under retsforfølgningen gøres gældende, at en begrænsningsfond oprettet i henhold til stk. 1 eller stk. 2 ikke er tilstrækkelig stor eller i øvrigt ikke opfylder konventionens eller lovens krav, eller det gøres gældende, at ejeren i henhold til § 270, stk. 2, ikke har ret til at begrænse sit ansvar, må fogden og domstolene tage stilling hertil efter de almindelige regler om behandling af indsigelser under en fogedsag.

De følgende bestemmelser gengiver ansvarskonventionens art. VII om forsikringspligt, certifikater m. v., hvor lovudkastet alene indeholder de mere generelle regler, mens det i øvrigt overlades til handelsministeren at udforme de nærmere forskrifter i form af en bekendtgørelse.

#### Til § 273.

*Stk. 1*, der gengiver ansvarskonventionens art. VII, 1, omhandler kravene til danske skibe. Her skal ejeren af skibe, der medfører over 2.000 tons olie i bulk som last, tegne og opretholde en forsikring eller stille anden garanti, som dækker hans ansvar for de af konventionen omfattede olieskader. Den stillede sikkerhed kan f. eks. have form af en bankgaranti eller et certifikat udstedt af den internationale erstatningsfond, jfr. fondskonventionens art. 5, 2.

I 2. pkt. er det i overensstemmelse med ansvarskonventionens art. VII, 10, fastsat, at skibe, der ikke er i besiddelse af gyldigt certifikat, ikke må benyttes.

*Stk. 2* fastsætter i overensstemmelse med ansvarskonventionens art. VII, 11, at de i stk. 1 stillede krav vedrørende forsikring m.v. for så vidt angår danske skibe også skal gælde for udenlandske skibe. Der må her sondres mellem skibe, der er hjemmehørende i en konventionsstat, og skibe fra ikke-konventionsstater. Skibe fra konventionsstater skal have det i ansvarskonventionens art. VII, 2. fastsatte certifikat, som bekræfter, at der foreligger en godkendt forsikring eller anden garanti.

*Stk. 3* fastsætter i overensstemmelse med ansvarskonventionens art. VII, 12, en særrregel om forsikring m. v. for statsskibe med de undtagelser, der følger af lovudkastets § 283. Disse kan i stedet for de i udkastets § 273 anførte forsikringer eller garantier være udstyret med et certifikat, hvori den kompetente myndighed dels bekræfter, at skibet er statsejet, dels at dets ansvar efter konventionen er dækket. Om

ansvarsbestemmelsernes anvendelse på statsskibe henvises til udkastets § 283.

#### Til § 274.

Efter denne bestemmelse gives der handelsministeren bemyndigelse til i overensstemmelse med ansvarskonventionens art. VII at fastsætte de mere detaljerede regler i form af en bekendtgørelse om de i § 273 nævnte forsikringer, garantier og certifikater.

For skibe fra lande, der har ratificeret konventionen om rederansvarsbegrænsning fra 1957, men ikke ansvarskonventionen, vil der alene kunne stilles krav om en forsikring, der dækker skibets ansvar efter 1957-konventionen, jfr. nærmere herom ved bemærkningerne ad udkastets § 284.

#### Til § 275.

Efter denne bestemmelse kan skibstilsynet eller andre myndigheder, som af handelsministeren måtte være bemyndiget hertil, nægte skibe, som ikke er udstyret med den i lovudkastets § 273 påbudte forsikring eller garanti eller med det i § 274 påbudte certifikat, adgang til eller forbyde det at forlade dansk havn eller anden laste- og losseplads i Danmark eller på dansk kontinentalsokkel eller påbyde, at det bliver losset eller forhalet.

Kontrollen med alle skibe, der medfører over 2.000 tons olie i bulk som last, der anløber eller forlader dansk havn m. v., må varetages af de myndigheder, der i forvejen fører kontrol med skibe, der anløber og forlader dansk havn, d. v. s. direktoratet for statens skibstilsyn, toldvæsenet og havnemyndighederne, der f. eks. påser, at skibet er forsynet med de fornødne certifikater i overensstemmelse med bl. a. den internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv til søs fra 1960. Ikke mindst kontrollen med skibe fra ikke-konventionsstater vil kunne volde problemer, når man i det konkrete tilfælde skal vurdere værdien af en udenlandsk forsikringspolice. Udvalget regner dog med, at forsikring mod ansvar for olieskader vil blive tegnet i en P.&I.-klub (Protection and Indemnity Insurance), hvor man almindeligvis tegner ansvarsforsikring i forbindelse med drift af skibe. Såfremt dette bliver tilfældet, må man kunne påregne, at klubberne vil udstede en attest eller lignende, der viser, at skibet har den nødvendige forsikring, svarende til det system, man har haft ved ansvarsforsikring af biler,