

mod sådanne skibe, jfr. § 2 i den ovennævnte lov om fremmede statsskibe. I sådanne tilfælde må erstatningsspørgsmålet finde sin løsning gennem forhandlinger med den pågældende fremmede stat. Det vil i så fald være en fordel for eventuelle danske skadelidende at kunne henvise til, at selv udenlandske statskibe er underkastet lovens regler om objektivt ansvar for olieskader i Danmark. Det er i øvrigt et almindeligt internationalt privatretligt princip, at »lex loci delicti«, d.v.s. loven, i det land, hvor skaden er sket, skal anvendes ved afgørelsen af et erstatningsspørgsmål.

Hvad dernæst angår spørgsmålet om, hvorvidt udkastets regler om ansvarsbegrænsning skal gælde for krigsskibe og andre statsskibe, kan henvises til, at sølovens regler om begrænsning af rederes ansvar, der bygger på 1957-konventionen, ikke indeholder bestemmelser, der undtager disse skibe. Som det fremgår af retspraksis, jfr. Ugeskrift for Retsvæsen 1971 s. 737, har man lagt til grund, at sølovens begrænsningsregler også fandt anvendelse på krigsskibe.

Efter udvalgets opfattelse vil det ikke være rimeligt at lade krigsskibe og andre statsskibe, der transporterer olie i bulk som last, have en lavere ansvarsbegrænsning end handelsskibe, og man foreslår derfor, at konventionens regler om ansvarsbegrænsning finder anvendelse på krigsskibe m.v. Da man imidlertid finder det mindre hensigtsmæssigt, at begrænsningsbeløbet skal være forskelligt for de forskellige typer af krigsskibe m.v., foreslås det, at begrænsningsreglerne skal gælde for alle krigsskibe m.v. uden hensyn til, om de transporterer olie i bulk som last. På baggrund af, at man foreslår, at de særlige ansvarsgrænser skal gælde for disse skibe, har man endvidere fundet det rimeligt også at lade bestemmelserne om ansvarskanalisering finde anvendelse her.

Hvad endelig forsikringspligten angår, har man fundet det naturligt at anvende princippet i lovudkastets § 275 også på disse statskibe. Det er unødvendigt at kræve forsikring af danske krigsskibe m.v., og det ville være i strid med de internationale regler om disse skibes immunitet at forlange det af udenlandske krigsskibe m.v.

Til § 284.

Med henblik på at regulere eventuelle konflikter mellem de i udkastet fastsatte bestemmelser og Danmarks konventionsmæssige for-

pligtelser i øvrigt fastsætter denne bestemmelse, at dette kapitel ikke finder anvendelse, såfremt dette ville stride mod Danmarks konventionsmæssige forpligtelser over for stater, som ikke har tilsluttet sig ansvarskonventionen.

Sådanne konflikter vil ikke kunne opstå i forhold til stater, som har tilsluttet sig ansvarskonventionen, idet art. XII fastsætter, at konventionens regler skal gælde fremfor mulige ældre konventionsbestemmelser. Derimod regulerer denne konventionsbestemmelse ikke forholdet til stater, som ikke har tilsluttet sig ansvarskonventionen.

Eventuelle sådanne konflikter vil kunne opstå i relation til konventionen om begrænsning af rederes ansvar fra 1957 samt i relation til sammenstødskonventionen fra 1910, der begge er tiltrådt af Danmark og indarbejdet i søloven henholdsvis i kapitel 10 og 8.

1957-konventionen, der for tiden foruden af de nordiske lande er tiltrådt af Algeriet, Fiji, Vesttyskland, Frankrig, Ægypten, England, Ghana, Guyana, Holland, Indien, Iran, Island, Israel, Madagascar, Mauritius, Polen, Portugal, Schweiz, Singapore, Spanien, Syrien og Zaire, tillader i art. 7 deltagerstaterne at udelukke fra konventionens anvendelse ikke-kontraherende stater samt personer, der ikke er bosat eller har deres hovedforretningssted i en kontraherende stat, og skibe, der ikke fører en kontraherende stats flag. Heraf må formentlig modsætningsvis følge, at hvor både den person, der påberåber sig 1957-konventionens regler, og det skib, vedrørende hvilket de påberåber sig dette, er hjemmehørende i en stat, som har ratificeret 1957-konventionen, men kun den og ikke ansvarskonventionen, vil det være i strid med Danmarks folkeretlige forpligtelser at anvende regler i ansvarskonventionen, der er strengere end 1957-konventionen.

Efter 1957-konventionen er rederens ansvar begrænset til 1000 francs svarende til 500 kr. pr. ton for hver ansvarsbetingende begivenhed for så vidt angår tingsskader.

De tilfælde, i hvilke rederen har adgang til at begrænse sit ansvar – »begrænsningsfeltet« – er angivet i sølovens § 234. Olieskader vil som regel falde inden for dette begrænsningsfelt, og der vil derfor kunne opstå konflikt mellem udkastets regler vedrørende ansvarsbegrænsning ved olieskader, begrænsningsfond, ophævelse af arrest og vedrørende for-