

selv om det må antages, at mere uformelle afhøringer for kommissionen vil være det sædvanlige.

#### Til § 17

Bestemmelsen fastslår, at havarikommissionens undersøgelser skal afsluttes med en rapport til energiministeren om undersøgelsens resultater og de vurderinger, havarikommissionen har foretaget på dette grundlag.

Det må dog af hensyn til iværksættelsen af hastende forebyggende foranstaltninger m. v. forudses, at denne normalordning kan suppleres med en mulighed for havarikommissionen til at holde energiministeren underrettet om fund og omstændigheder, som skønnes af væsentlig betydning for sikkerheden på havanlæg. Det er derfor hensigten at fastsætte nærmere regler herom i medfør af forslagens § 19.

#### Til § 18

Den foreslåede bestemmelse, der svarer til lov om luftfart, § 144 a, indebærer, at alle der medvirker i kommissionens undersøgelser er underkastet tavshedspligt. Bestemmelsen er anset for nødvendig for at tilvejebringe den fornødne klare hjemmel til at drage alle, herunder medlemmer, der ikke i forvejen virker i det offentlige tjeneste eller hverv, og sagkyndige til ansvar, såfremt disse over for uvedkommende videregiver, hvad de blev vidende om i forbindelse med undersøgelsen.

Bestemmelsen har karakter af en speciel tavshedspligt, hvilket indebærer, at kommissionens materiale, jfr. § 7, i lov om offentlighed i forvaltningen ikke er offentligt tilgængeligt.

Det materiale, kommissionen skal benytte ved sin undersøgelse, er ofte af meget kompliceret teknisk karakter, og det er af hensyn til forståelsen af såvel de enkelte oplysninger som det samlede billede ønskeligt, at materialet ikke offentliggøres uden for den sammenhæng, som den samlede undersøgelsesrapport repræsenterer. Det er desuden i betragtning af virksomhedens særlige karakter af stor betydning at få adgang til alle relevante udsagn og oplysninger, uden at det hos den, som skal udlevere materialet eller udtale sig, indgår som en overvejelse, om formen og indholdet taler imod, at materialet bliver offentligt tilgængeligt.

#### Til § 19

Det er hensigten gennem kommissionens sammensætning at sikre, at den relevante ekspertise repræsenteres i et fast forum, der kan sammenkaldes med kort varsel. I kommissionen tænkes især

boreteknisk, geologisk, so- og luftfartsmæssig sagkundskab repræsenteret.

#### Til kapitel 5

##### Til § 20

*Stk. 1.* Bestemmelsen fastslår, at rederen af et flytbart havanlæg eller et boreskib, jfr. § 3, stk. 2, i tilfælde, hvor ansvaret er begrænset efter sølovgivningens regler, uanset anlæggets størrelse hæfter for indtil 20 mill. SDR og for yderligere 12 mill. SDR for skade på person. Disse begrænsningsbeløb finder ikke anvendelse i situationer, hvor anlægget ikke er omfattet af anvendelsesområdet, jfr. § 2, stk. 1, eller er under forsejling og bugsering ifølge reglen i lovforslagets § 3, stk. 1. I disse situationer gælder sølovens almindelige begrænsningsbeløb.

Efter sølovens § 234 og § 235 kan rederen begrænse sit ansvar for en række nærmere angivne krav, der omfatter de mest almindeligt forekommende tilfælde, hvor skade kan opstå til 1.000 poincare francs pr. bruttotons dog mindst 150.000 francs. En særskilt, højere, ansvarsgrænse gælder, hvor personskade er opstået. Disse regler er udfærdiget på baggrund af konventionen fra 1957 om begrænsning af rederens ansvar.

Ved SDR forstås de særlige trækingsrettigheder, som anvendes af Den internationale Valutafond. Der er ikke i lovforslaget fastsat særlige regler vedrørende tidspunktet for omregning af SDR til dansk mønt. Omregningen må derfor ske efter de til enhver tid efter søloven gældende regler herfor.

Den i stk. 1 foreslåede særlige begrænsningsregel svarer til, hvad der i norsk lovgivning er fastsat om retten for rederen af en flytbar indretning til at begrænse sit ansvar over for tredjemand.

De om rederbegrænsning gældende internationale konventioner omfatter formentlig ikke flytbare platforme. Der er derfor ikke i disse konventioner noget, der hindrer fastsættelse af særlige – højere – begrænsningsbeløb for redere af flytbare platforme.

Endvidere kan det på baggrund af bl. a. svensk retspraksis om spørgsmålet ikke anses for at stride mod Danmarks folkeretlige forpligtelser at fastsætte særligt høje begrænsningsbeløb for boreskibe under efterforsknings- eller indvindingsvirksomhed, jfr. lovforslagets § 3, stk. 2. Da anlæggets skadevne i borefasen ikke kan antages at variere med tonnage, er det fundet hensigtsmæssigt, at begrænsningsbeløbet ikke fastsættes i relation til den aktuelle tonnage. I stedet foreslås derfor et fast