

ventionsmæssig beskyttelse i henhold til 1976-konventionen og være sidestillet med redere fra et land, der kun er part i 1976-konventionen, hvis retssag anlægges i en 1976-stat (en stat, der er part i 76-konventionen). Dette ville ikke gælde for danske redere, hvis 1976-konventionen opsiges ved tiltrædelsen af 1996-protokollen. Danske redere ville i disse tilfælde kunne risikere ikke at blive ligestillet med det pågældende lands egne redere og i værste fald miste retten til ansvarsbegrænsning.

Det er derfor hensigten, at Danmark tiltræder og gennemfører 1996-protokollen, men venter med at opsiges 1976-konventionen, således at Danmark i en periode er part i både 1976-konventionen og 1996-protokollen hertil. Lovforslaget muliggør dette.

Fordelen ved denne løsning er, at det må forventes, at der efter 1996-protokollens ikrafttrædelse vil være en periode, hvor der ikke er tilstrækkelig tilslutning til 1996-protokollen til, at det vil være tilfredsstillende af hensyn til skibsfartens konkurrenceevne alene at være deltager i denne. Der vil kunne bevares en konventionsmæssig beskyttelse i forhold til de stater, der alene er parter i 1976-konventionen med den deraf følgende beskyttelse af dansk skibsfart i udlandet. Denne beskyttelse vil gælde i den overgangsperiode, hvor Danmark bevarer sin konventionsmæssige tilknytning til 1976-konventionen.

Hvis Danmark er part i begge regelsæt, medfører dette her i landet, at 1976-konventionen gælder i forhold til redere fra stater, der alene er part i 1976-konventionen, men ikke i 1996-protokollen. Danske redere vil endvidere ved retssager anlagt i disse stater have mulighed for fortsat at opnå beskyttelse efter 1976-konventionen og begrænse deres ansvar til 1976-konventionens beløbsgrænser.

En begrænsningsfond, der er oprettet af en reder for at undgå arrest i skibet, som er oprettet i en stat, der alene er bundet af 1976-konventionen, får virkning her i landet, således at man eksempelvis ikke kan kræve en separat fond oprettet i henhold til 1996-protokollen i Danmark i denne periode. En sådan fond kan derfor heller ikke gennemtvinges ved arrest i skibet her i landet.

Størrelsen af begrænsningsfonden skal svare til det fulde begrænsningsbeløb for de krav, med hensyn til hvilke, ansvarsbegrænsningen gøres gældende, og som er opstået ved samme hændelse. Fonden skal tilige omfatte renter af begrænsningsbeløbet, der er påløbet, fra hændelsen er indtruffet, til fonden oprettes. Oftest sker fondsoprettelse ved, at rederens forsikringsselskab stiller en garanti for beløbet. Beløbet kan også indbetales kontant til domstolene, i Danmark

dog kun til Sø- og Handelsretten. Kravene fra de forskellige skadelidte anmeldes herefter til fonden. Sølovens almindelige bestemmelser, om begrænsningsfondes etablering m.v., jf. sølovens kapitel 12, finder anvendelse her.

Muligheden for, at et land kan være omfattet af både 1976-konventionen og 1996-protokollen, er forudsat i artikel 9, stk. 4, i 1996-protokollen.

Ulempen ved en overgangsperiode, hvor begge internationale regelsæt gælder i Danmark, er, at man i en periode skal operere med et dobbelt regelsæt. I overgangsperioden kan den maksimale ansvarsgrænse, der kan bringes i anvendelse, derfor variere. Det er dog muligt at begrænse denne ulempe ved at indsnævre den kreds af personer, der kan påberåbe sig den lavere ansvarsgrænse i henhold til 1976-konventionen. Dette gøres ved at lade benyttelsen af de lavere ansvarsgrænser efter 1976-konventionen afhænge af, hvor rederen har bopæl eller hovedforretningssted, så alene redere med en reel tilknytning til en 1976-konventionsstat kan påberåbe sig de lavere ansvarsgrænser.

Tidspunktet for gennemførelsen af 1996-protokollen her i landet er ikke fastsat i lovforslaget, idet det bl.a. må afhænge af, hvornår der er den nødvendige internationale tilslutning, jf. nærmere nedenfor. For så vidt angår passagerskader er der sammen med de andre nordiske lande overvejelser om at sætte protokolens regler i kraft på nordisk plan, før den er trådt i kraft internationalt. Det forudsættes dog, at en sådan ordning skal være forenelig med Danmarks internationale forpligtelser. Skulle der blive indført en nordisk særordning, kan det i en overgangsperiode medføre en forringelse af danske passagerskibes konkurrenceevne. Konsekvensen heraf skønnes dog begrænset, da en stor del af passagertransporterne i Danmark og mellem Danmark og de omkringliggende lande udføres af danske skibe. En mere generel ordning med en gennemførelse af 1996-protokollen for alle skibe skønnes derimod at indebære en større risiko for at kunne påvirke danske skibes konkurrenceevne i negativ retning, også globalt.

En gennemførelse af overgangsordningen, hvor Danmark er part i både 1976-konventionen og 1996-protokollen sker ved indførelse af særlige overgangsbestemmelser, der fastslår, hvornår henholdsvis 1976-konventionen og 1996-protokollen skal anvendes. Ligeledes er ikrafttrædelsesbestemmelsen udformet således, at erhvervsministeren helt eller delvist kan sætte 1996-protokollens ansvarsgrænser i kraft, og dermed kan der i det omfang, det er foreneligt med de internationale forpligtelser, også gennemføres højere ansvarsgrænser.