

Et flertal af sølovsudvalgets medlemmer går ind for at gennemføre en overgangsordning, således at 1976-konventionen kommer til at gælde alene, indtil 1996-protokollen er trådt i kraft, og de vigtigste søfartslande har tiltrådt den. Herefter skal 1996-protokollen gælde sideordnet med 1976-konventionen, indtil det skønnes uden væsentlig skadevirkning for dansk skibsfart at ophæve 1976-konventionen og nøjes med 1996-protokollen. En sådan overgangsperiode bør være så kort som mulig. Flertallet går endvidere ind for, at de højere ansvarsgrænser for passagerskader straks sættes i kraft, hvor det er folkeretligt muligt.

Et enkelt medlem foretrækker derimod, at 1996-protokollens regler som helhed sættes i kraft hurtigst muligt uden afventning af selve 1996-protokollens ikrafttrædelse. Dette er begrundet med ønsket om hurtigst muligt at få indført den forbedrede beskyttelse ikke kun af passagerer, men også for de interesser, Danmark har som kyststat.

Lovforslaget er udformet på en sådan måde, at det respekterer sølovsudvalgets flertal.

Ligeledes er der i overensstemmelse med sølovsudvalgets anbefaling indsat overgangsbestemmelser, der regulerer samspillet mellem 1976-konventionen og 1996-protokollen.

Lovforslagets vedtagelse vil gøre det muligt for Danmark at ratificere 1996-protokollen. Denne træder i kraft for de kontraherende lande, når ti lande har ratificeret protokollen.

2. Høring

Sølovsudvalget, hvor bl.a. Advokatrådet, Danmarks Rederiforening, Erhvervenes Transportudvalg, Forsikring & Pension, Assuranceforeningen SKULD, Søfartsrådet og Bilfærgernes Rederiforening er repræsenteret har udarbejdet lovforslaget, og der er kun foretaget enkelte lovtekniske ændringer heri. Lovforslaget har været sendt i høring hos:

Indenrigsministeriet, Justitsministeriet, Trafikministeriet, Forsvarsministeriet, Statsministeriet, Miljøstyrelsen, Miljø- og Energiministeriet, Finansministeriet, Arbejdsministeriet, Ministeriet for Fødevarer, Landbrug og Fiskeri, Skatteministeriet, Udenrigsministeriet, Advokatrådet, Amdradsforeningen i Danmark, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Assuranceforeningen SKULD, Bilfærgernes Rederiforening, Danmarks Fiskeriforening, Danmarks Fiskeriundersøgelser, Danmarks Rederiforening, Danmarks Skibskreditfond, Dansk Industri, Dansk Arbejdsgiverforening, Dansk Navigatorforening, Dansk Sejlunion, Dansk Sø-Restaurationsforening, Det Danske Handelskammer, Erhvervenes Transportudvalg, Fisker-

nes Forbund, Forbundet af Offentlige Ansatte, Foreningen af Danske Kemiske Industrier, Foreningen for Danmarks Fiskemel- og Fiskeolieindustri, Funktionsrernes og Tjenestemændenes Fællesråd, Hotel-, Restaurant-, & Turisterhvervets Arbejdsgiverforening, Kommunernes Landsforening, Københavns Kommune, Landsorganisationen i Danmark, Maskinmestrenes Forening, Metal-Søfart, Oliebranchens Fællesrepræsentation, Radiotelegrafistforeningen af 1917, Rederiforeningen af 1895, Rederiforeningen for Mindre Skibe, Restaurations- og Bryggeriarbejderforbundet, Forsikring & Pension, Samarbejdsudvalget for de Gensidige Skibsforsikringer, Skibsværftsforeningen, Specialarbejderforbundet i Danmark, Statsansattes Kartel, Søfartsrådet, Sømandenes Forbund, Søsportens Brancheforening, Foreningen af Danske Privathavne, Sammenslutningen af Danske Havne, Københavns Havn, Århus Havn, Aalborg Havn, Statshavneadministrationen i Esbjerg, Statshavneadministrationen i Frederikshavn, Grønlands Hjemmestyre og Færøernes Landsstyre.

3. Administrative og økonomiske konsekvenser for det offentlige

Lovforslaget skønnes ikke at få administrative konsekvenser for det offentlige. Det offentlige vil i lighed med private kunne drage fordel af, at ansvarsgrænserne hæves. I situationer, hvor det offentlige har erstatningskrav i forbindelse med skader på offentlig ejendom eller krav som følge af oprydning i forbindelse med forurening fra skibe ved uheld, vil muligheden for dækning forøges.

4. Erhvervsmæssige konsekvenser

Det er ikke på forhånd muligt at vurdere præcist, hvilke konsekvenser forhøjelsen af ansvarsgrænserne vil få for redernes forsikringspræmier. Præmiernes størrelse afhænger ikke kun af ansvarsgrænsen, men også af skadesfrekvenser og indtrufne skaders størrelse samt rederiets (forsikringstagers) forhold i øvrigt. Erhvervet vil dog også kunne drage fordel af de højere ansvarsgrænser for eksempel i forbindelse med kollision.

Lovforslaget skønnes ikke at få nævneværdige administrative konsekvenser.

5. Miljømæssige konsekvenser

Gennemførelse af de forhøjede ansvarsgrænser i protokollen vil medføre en bedre mulighed for dækning af skader, bl.a. på miljøområdet, hvor omkostningerne i forbindelse med oprydning efter miljøskader kan være omfattende.