

gangperiode både var kontraherende part til Globalbegrænsningskonventionen fra 1976 og den nye protokol hertil fra 1996. Disse regler er nu ophævet med virkning fra den 1. april 2005 ved bekendtgørelse nr. 1042 af 28. oktober 2004.

Bortset fra visse lovtekniske tilpasninger følger lovforslaget det af udvalget foreslåede udkast. Det afviger dog på enkelte punkter fra Sølovsudvalgets udkast. Et af disse punkter er spørgsmålet om opkrævning af gebyrer for udstedelse af forsikringscertifikater til de omfattede skibe. Sølovsudvalget fandt under behandlingen af dette spørgsmål, at det faldt uden for udvalgets mandat at tage stilling til gebyrspørgsmålet.

Der er nu indsat en bestemmelse i forslagens § 186, stk. 7, som tillader opkrævning af et omkostningsbestemt gebyr for udstedelse af de nye certifikater, der som udgangspunkt skal udstedes af det offentlige i medfør af konventionen. Det bemærkes, at en eventuel etablering af et elektronisk register i medfør af § 186, stk. 6, ville skulle ske i overensstemmelse med gældende dansk ret om registre. Certifikatet er dokumentation for, at rederen har opfyldt sin forsikringsforpligtelse. Inden lovens ikraftsættelse vil der blive taget en drøftelse med de berørte parter om, hvorvidt der kan ske en privatisering af certifikatudstedelsen og i givet fald under hvilke betingelser. Der henvises i øvrigt til lovforslagets almindelige bemærkninger.

I forslagens § 186, stk. 4, 2. pkt., foreslår Sølovsudvalget, at lovforslaget åbner mulighed for, at udstedelsen af certifikater skal kunne overlades til andre, herunder private. I det omfang denne bestemmelse tænkes benyttet til at overlade certifikatudstedelsen til private, bør det overvejes om reglerne i offentlighedsloven og forvaltningsloven skal finde anvendelse.

En anden afvigelse er af rent sproglig karakter. I § 185, stk. 2, opregnes en række persongrupper, som er undtaget fra ansvar, medmindre de har forvoldt skaden forsætligt eller groft uagtsomt. I Sølovsudvalgets udkast har man kvalificeret grov uagtsomhedsnormen med ”og med forståelse af, at sådan skade sandsynligvis ville blive forårsaget”, som følger konventionens ordlyd tæt. Denne kvalifikation er udeladt, da reglen i dens foreslåede udformning betyder, at ansvar ifaldes, såfremt skaden er forvoldt forsætligt eller groft uagtsomt, og det er dermed en betingelse for ansvar, at vedkommende havde en forståelse af, at sådan skade sandsynligvis ville blive forårsaget.

Endelig er der særlige bestemmelser omkring forsikring ved bareboatchartrede skibe samlet i en ny bestemmelse, § 229 a. Der er samtidig sket en mindre til-

pasning af indholdet. Der henvises til bemærkningerne til bestemmelsen under § 1, nr. 30.

Sølovsudvalget udtaler om kapitlet:

»De foreslåede regler om ansvar for skader forårsaget af bunkersolie svarer i vid udstrækning til reglerne i sølovens kapitel 10 om ansvar for skader forårsaget af olie fra tankskibe. Bunkersreglerne adskiller sig imidlertid på en række væsentlige punkter, og Sølovsudvalget har derfor valgt at placere disse regler i et selvstændigt kapitel i søloven. På denne vis undgås de problemer, som forskellene mellem regelsættene ellers ville afstedkomme ved en sammensmeltning. På grund af de mange lighedspunkter mellem reglerne i kapitel 10 og bunkersreglerne har Sølovsudvalget fundet, at det ville være hensigtsmæssigt i videst mulig udstrækning at lade bunkersreglerne udforme efter samme systematik som reglerne i kapitel 10.

Da søloven i 1994 blev omstruktureret blev der ikke afsat plads til regler om ansvar for bunkersolieskader. Danmark opsagde den 25. marts 2003 Globalbegrænsningskonventionen af 1976 med virkning fra 1. april 2005. Fra dette tidspunkt vil reglerne i sølovens kapitel 9 a blive ophævet. Dette efterlader en række ledige paragraffer i søloven mellem reglerne om globalbegrænsning i kapitel 9 og reglerne i kapitel 10 om ansvar for olieforureningsskade. Da reglerne i udkastet er tæt knyttet til såvel kapitel 10, som nævnt ovenfor, som til kapitel 9, da der ikke indføres en særlig ansvarsgrænse for bunkersskader, er det fundet naturligt, at placere reglerne om ansvar for bunkersskader i et nyt kapitel 9 a i de ledige paragraffer mellem kapitlerne 9 og 10.

Til § 183

I lighed med systematikken i sølovens § 191, indeholder § 183, stk. 1, den generelle ansvarsregel om objektivi ansvar, efterfulgt af en række definitioner til brug for kapitlet i de følgende stykker. Ansvarsgrundlaget er objektivi, men i modsætning til § 191, stk. 1, er der flere mulige ansvarssubjekter, jf. definitionen af ”ejer” i stk. 4. *Stk. 1, 2. pkt.*, indeholder en bestemmelse om skade opstået som følge af flere hændelser. Bestemmelsen svarer til § 191, stk. 6, der også foreslås flyttet til § 191, stk. 1, som et nyt sidste pkt. Baggrunden for denne mindre omstrukturering er, at denne bestemmelse er tæt knyttet til ansvarsreglen.

I Bunkerskonventionen defineres ”skib” som ”ethvert søgående fartøj og flydende indretning af en hvilken som helst type”. Med hensyn til begrebet ”skib” menes i dette kapitel et registrérbart fartøj i overensstemmelse med sølovens §§ 10 og 11.