

*Stk. 2*, definerer begreberne "forureningsskade" og "forebyggende foranstaltninger". Bestemmelsen implementerer Bunkerskonventionens artikel 1, stk. 7 og 9, der svarer til artikel I, stk. 6 og 7, i 1992-ansvarskonventionen. Bestemmelsen er derfor enslydende med sølovens § 191, stk. 2, bortset fra at begrebet "bunkersolie" er anvendt i stedet for "olie".

*Stk. 3*, definerer begrebet "olie". I modsætning til 1992-ansvarskonventionen artikel I, stk. 5, omtaler Bunkerskonventionens artikel 1, stk. 5, udtrykkeligt rester af olie. Til trods for, at dette ikke udtrykkeligt er nævnt i 1992-ansvarskonventionen, er det Sølovsudvalgets opfattelse, at forureningsskade efter rester af olie vil være omfattet af reglerne i 1992-ansvarskonventionen og sølovens kapitel 10 uden en udtrykkelig regel herom. Man har derfor ikke fundet anledning til at foreslå en udtrykkelig bestemmelse i dette udkast. Herudover er definitionen af olie i Bunkerskonventionen bredere, da den ikke er begrænset til bestandige olier. Dette betyder, at lettere olier, som eksempelvis marinediesel, er omfattet. For de skibe, der er omfattet af kapitel 10 gælder reglerne om forureningsskade i det kapitel uanset om olien medføres på skibet som last eller bunkers. Olie af den type, der omfattes af kapitel 10 (bestandig mineralsk olie med carbonhydrider), er kun omfattet af reglerne i dette kapitel i det omfang det ikke medføres på skibe omfattet af kapitel 10. Bestandig mineralsk olie med carbonhydrider, der medføres som bunkers i alle andre skibe end de, der omfattes af kapitel 10 er således omfattet, ligesom andre typer af mineralsk olie med carbonhydrider (lettere olier) er omfattet, uanset hvilken type fartøj de medføres ombord på.

*Stk. 4*, indeholder definitionen af "ejer". I modsætning til reglerne i kapitel 10 er der i bunkersreglerne ikke sket ansvarskanalisering til ét ansvarssubjekt, men reglerne opererer med en gruppe af ansvarlige. Fælles for denne gruppe er, at de alle i et eller andet omfang er ansvarlige for skibets drift og dermed har en grad af rederværdighed. Det har ifølge forhandlingsdokumenterne i IMO været tilsigtet at anvende et begreb svarende til Globalbegrænsningskonventionens definition af "shipowner" med de fornødne tilpasninger. Begrebet "shipowner" kan oversættes til såvel "reder" som "ejer". Her er begrebet "ejer" valgt, da man har fundet, at dette udtryk bedst dækkede konventionens "owner", og fordi udtrykket "owner" er et andet end rederbegrebet, som det er anvendt andre steder i søloven. Dette betyder, at man ikke har valgt samme terminologi som i kapitel 9 om globalbegrænsning, der til trods for store ligheder ikke vedrører den helt samme gruppe af ansvarssubjekter som under

disse regler. Det er dog forudsat, de, der bliver ansvarlige i henhold til disse regler, tillige har ret til ansvarsbegrænsning efter reglerne i kapitel 9. "Bareboat charterer" kan oversættes til "bareboat befragter", hvilket er et kendt begreb. Tilbage står begreberne "operator" og "manager". Man har fundet, at udtrykket "disponenten eller andre, der i rederens sted varetager skibets drift" dækker over disse to begreber.

I *Stk. 5*, defineres begrebet "den registrerede ejer". Bestemmelsen implementerer Bunkerskonventionens artikel 1, stk. 4, der med enkelte sproglige forbedringer svarer til definitionen af "ejer" i artikel I, stk. 3, i 1992-ansvarskonventionen. Bestemmelsen svarer således til sølovens § 191, stk. 5, bortset fra, at der her refereres til "registrerede ejer" i stedet for "ejer".

*Stk. 6*, foreskriver, at hvor flere af de mulige ansvarlige "ejere" er ansvarlige, er disse solidarisk ansvarlige. Denne bestemmelse er ny i forhold til kapitel 10, da muligheden for flere ansvarssubjekter efter disse regler er ny.

*Stk. 7*, definerer "Bunkerskonventionen". Dette svarer til den anvendte metode i kapitel 10, hvor 1992-ansvarskonventionen og 1992-fondskonventionen defineres.

Bunkerskonventionens artikel 1 indeholder en definition af 1992-ansvarskonventionen. 1992-ansvarskonventionen er allerede defineret i sølovens § 191, stk. 7, men i dette kapitel anvendes ingen referencer til 1992-ansvarskonventionen og definitionen er derfor ikke medtaget i dette udkast til kapitel 9 a.

Definitioner af "person" og "hændelse" findes i såvel 1992-ansvarskonventionen som i Bunkerskonventionen, men da disse begreber anvendes i overensstemmelse med almindelig dansk sprogbrug, er en særlig definition derfor ikke skønnet nødvendig i denne sammenhæng.

#### *Til § 184*

Bestemmelserne om undtagelserne fra ejerens ansvar i Bunkerskonventionens artikel 3, stk. 3 og 4 er identiske med 1992-ansvarskonventionens artikel III, stk. 2 og 3. § 184 er derfor identisk med § 192. Som nævnt i bemærkningerne til § 183, påhviler der ejeren et objektivt ansvar for bunkersolieforureningsskader. Denne regel suppleres i nærværende bestemmelse af en regel om visse tilfælde af ansvarsfritagelse samt om tilfælde af skadelidtes egen skyld.

*Stk. 1* fastsætter under pkt. a) [I betænkningen anvendes litra i stedet for numre. Af lovtekniske grunde, er dette blevet ændret. Litra a er derfor nr. 1 i lovforslaget], i overensstemmelse med Bunkerskonventionens artikel 3, stk. 3, litra a, ansvarsfritagelse, når