

Stk. 3 fastsætter i lighed med § 193, stk. 2, at den ansvarlige ejers adgang til regres mod de undtagne persongrupper også er begrænset, og det er udtrykkeligt anført, at de almindelige regler om regres finder anvendelse uden for de undtagne områder.

Bunkerskonventionens artikel 5 indeholder en bestemmelse vedrørende skade, der skyldes at bunkersolie udflyder eller udtømmes fra flere skibe, uden at skaden kan henføres til et bestemt skib. I så fald vil ejerne af alle de implicerede skibe være solidarisk ansvarlige for skaden. Ved indarbejdelsen i dansk ret af 1969-ansvarskonventionen, som i artikel IV indeholder en tilsvarende bestemmelse, fandt Sølovsudvalget, at det ikke ville være nødvendigt at medtage en bestemmelse i loven derom, da en regel om solidarisk hæftelse i det nævnte tilfælde efter dansk ret ville følge af almindelige erstatningsretlige principper. Da dette også er tilfældet her, har man fundet, at der ikke er anledning til at indføje en særlig bestemmelse herom i dette kapitel.

Til § 186

Denne bestemmelse fastlægger, at den registrerede ejer af et dansk skib på mere end 1.000 BT, skal have en forsikring eller anden finansiel garanti for sit ansvar i medfør af konventionen. Bestemmelsen svarer i vid udstrækning til § 197, men der er foretaget nogle tilpasninger i forhold til det anderledes anvendelsesområde. Uanset at kredsen af ansvarlige er udvidet i bunkersreglerne, er det alene den registrerede ejer, der har pligt til at udtage forsikring. Størrelsen af den pligtige forsikring svarer til det beløb, hvortil ansvaret kan begrænses efter reglerne i kapitel 9, og afhænger dermed af skibets størrelse. Den registrerede ejer er i § 183, stk. 5, defineret som den, der er registreret som ejer.

Stk. 3 fastsætter i overensstemmelse med Bunkerskonventionens artikel 7, stk. 14, en særregel om forsikring mv. for statsskibe med de undtagelser, der følger af lovforslagets § 190 b om krigsskibe og andre statsskibe, der anvendes i ikke-kommercielt øjemed. Statsskibe kan i stedet for de i bestemmelsen nævnte forsikringer eller garantier være udstyret med et certifikat, hvori den kompetente myndighed dels bekræfter, at skibet er statsejet, dels at dets ansvar efter konventionen er dækket.

Stk. 4, der svarer til § 198, giver ministeren bemyndigelse til i overensstemmelse med Bunkerskonventionens artikel 7 og det til konventionen bilagte paradigme til certifikater, at fastsætte de mere detaljerede regler i form af en bekendtgørelse om de i nævnte forsikringer, garantier og certifikater.

Endvidere bemyndiges økonomi- og erhvervsministeren til i overensstemmelse med Bunkerskonventionens artikel 7, stk. 3, at uddelegere myndigheden til at udstede forsikringscertifikater. Ved en sådan delegation er staten stadig ansvarlig for validiteten af de udstedte certifikater. Ved anvendelse af adgangen til delegation skal IMO's generalsekretær notificeres derom. En tilsvarende bestemmelse findes ikke i 1992-ansvarskonventionen og HNSC. I Danmark vil forsikringspligten omfatte ca. 430 skibe, hvoraf hovedparten er lastskibe.

Stk. 5. I stk. 1 pålægges den registrerede ejer forsikringspligten. I tilfælde af bareboatbefragtning er det ikke afklaret, om det til trods for flagskiftet alligevel er den registrerede ejer, der skal udtage forsikring, eller om det påhviler bareboatbefragteren. For et skib, der er ejerregistreret i Danmark, men som er optaget i et fremmed lands bareboatregister og dermed sejler under det fremmede lands flag, giver bestemmelsen mulighed for at økonomi- og erhvervsministeren kan udstede certifikat til disse skibe, selvom de ikke sejler under dansk flag.

Stk. 6 bemyndiger økonomi- og erhvervsministeren til i overensstemmelse med Bunkerskonventionen at fastsætte nærmere regler om brug af elektroniske registre. Bunkerskonventionens artikel 7, stk. 12, pålægger de kontraherende stater at kontrollere certifikaterne på de skibe, der anløber deres havne. Artikel 7, stk. 13, åbner som noget nyt adgang til, at kontraherende stater kan undtage skibe fra certifikatkravet og alligevel opfylde deres forpligtelse efter artikel 7, stk. 12, ved at føre elektroniske registre med et tilsvarende indhold. Denne bestemmelse er medtaget for det formål at lette den administrative byrde i forbindelse med udstedelse af og kontrol med certifikater.

[Sølovsudvalget foreslog ingen bestemmelse om gebyr for udstedelse af certifikater. Om den foreslåede gebyrbestemmelse i stk. 7, henvises til de indledende bemærkninger til pkt. 5.]

Til § 187

Efter denne bestemmelse kan Søfartsstyrelsen eller andre myndigheder, som af økonomi- og erhvervsministeren er bemyndiget hertil, nægte et skib, som ikke er udstyret med den i § 186 påbudte forsikring eller garanti eller det påbudte certifikat, adgang til eller forbyde det at forlade dansk havn eller andet laste- og lossested i Danmark eller på den danske kontinental-sokkel eller påbyde, at det bliver lossat eller forhalet samt foretage sig, hvad der skønnes nødvendigt for at forhindre forureningsskade. Kontrollen kan finde sted