

## F. t. l. vedr. søloven

egentlig statsligt øjemed, kan ikke anses for reguleret af konventionen og er derfor overladt til de kontraherende staters nationale lovgivning. I forhold til reglernes anvendelse på udenlandske statsskibe mv. må sådanne regler dog ikke være i strid med de folkeretslige forpligtelser, som i øvrigt påhviler Danmark.

I denne sammenhæng kan specielt henvises til konventionen om immunitet for statsskibe fra 1926, der er tiltrådt af Danmark og gennemført ved lov nr. 198 af 16. maj 1950 om fremmede statsskibe m.v. Uanset en forskel i definitionerne på statsskibe i ansvarskonventionens artikel XI, 1 og 1926-konventionens artikel 3 må det være de samme skibe, der er tale om i de to konventioner. Efter 1926-konventionen kan krigsskibe og de nævnte andre statsskibe ikke gøres til genstand for udlæg, udpantning, arrest eller anden retslig tilbageholdelse. Sager vedrørende sådanne skibe kan alene rejses ved en kompetent domstol i den stat, som ejer eller benytter skibet.

Som anført foran er formålet med de foreslåede bestemmelser at sikre de skadelidte erstatning for olieskader. Dette formål tilsiger, at disse regler også bør gælde for krigsskibe m.v., dersom olieudfyldning fra sådanne skibe medfører skader her i landet, eller der tages forholdsregler for at afværge eller begrænse sådanne skader.

Herefter vil bestemmelserne i hvert fald finde anvendelse på olieskader forårsaget af danske krigsskibe her i landet. Hvad angår udenlandske krigsskibe, er det nok tvivlsomt, om der her i landet vil kunne anlægges sag mod sådanne skibe, jf. § 2 i den ovennævnte lov om fremmede statsskibe. I sådanne tilfælde må erstatningsspørgsmålet finde sin løsning gennem forhandlinger med den pågældende fremmede stat. Det vil i så fald være en fordel for eventuelle danske skadelidende at kunne henvise til, at selv udenlandske statsskibe er underkastet lovens regler om objektivt ansvar for olieskader i Danmark. Det er i øvrigt et almindeligt internationalt privatretligt princip, at "lex loci delicti", dvs. loven, i det land, hvor skaden er sket, skal anvendes ved afgørelsen af et erstatningsspørgsmål.

Hvad dernæst angår spørgsmålet om, hvorvidt udkastets regler om ansvarsbegrænsning skal gælde for krigsskibe og andre statsskibe, kan henvises til, at sølovens regler om begrænsning af rederes ansvar, der bygger på Globalbegrænsningskonventionen af 1976 som ændret ved protokollen af 1996, ikke indeholder bestemmelser, der undtager disse skibe.

Efter udvalgets opfattelse vil det være rimeligt at lade krigsskibe og andre statsskibe have en tilsvaren-

de ansvarsbegrænsning som for handelsskibe, og man foreslår derfor, at sølovens almindelige regler om ansvarsbegrænsning også finder anvendelse på krigsskibe m.v.

Hvad endelig forsikringspligten angår, har man fundet det naturligt at anvende princippet i lovudkastets § 186 også på disse statsskibe. Det er unødvendigt at kræve forsikring af danske krigsskibe m.v., og det vil være i strid med de internationale regler om disse skibes immunitet at forlange det af udenlandske krigsskibe m.v.

*Til § 190 c*

Med henblik på at regulere eventuelle konflikter mellem de i udkastet fastsatte bestemmelser og Danmarks konventionsmæssige forpligtelser i øvrigt fastsætter denne bestemmelse, at dette kapitel ikke finder anvendelse, såfremt dette ville stride mod Danmarks konventionsmæssige forpligtelser over for stater, som ikke har tilsluttet sig Bunkerskonventionen.

Sådanne konflikter vil ikke kunne opstå i forhold til stater, som har tilsluttet sig Bunkerskonventionen, idet artikel 11 fastsætter, at konventionens regler skal gælde frem for mulige ældre konventionsbestemmelser. Derimod regulerer denne konventionsbestemmelse ikke forholdet til stater, som ikke har tilsluttet sig Bunkerskonventionen.

Sådanne konflikter vil kunne opstå i relation til Kollisionskonventionen fra 1910, der er tiltrådt af Danmark og indarbejdet i søloven i kapitel 8.

Kollisionskonventionen af 1910 er i dag tiltrådt af ca. 80 stater, herunder de fleste europæiske stater. Af ikke-europæiske stater med en vis tanktonnage er konventionen tiltrådt af Argentina, Brasilien og Japan, mens hverken Liberia, Panama eller USA har tiltrådt konventionen. Denne konvention indeholder regler om ansvar for skade, som påføres skib eller gods ved skibssammenstød. Ejeren er efter konventionen alene ansvarlig for skade på det andet skib eller dets ladning, såfremt der fra hans skibs side har været udvist uagtsomhed. Det vil derfor være i strid med denne konvention, der som nævnt ovenfor er indarbejdet i sølovens 8. kapitel, om man pålagde ejeren af et "1910-skib", jfr. herved Kollisionskonventionens artikel 11 og 12, fra en stat, der ikke har tiltrådt Bunkerskonventionen, et objektivt ansvar for skader, der falder ind under 1910-konventionens område. Det vil dog næppe være særlig ofte, at en sådan konflikt kan opstå, idet dette må forudsætte, at bunkersolie, der udflyder som følge af sammenstød, medfører forureningsskade på et andet skib eller dets ladning. En sådan situation kan dog