

eret pligt til at afgive korrekte faktuelle oplysninger til myndighederne, når der hverken formelt eller reelt er rejst sigtelse i en straffesag, jf. Allen mod UK, afvisningsafgørelse af 10/9 2002.

Et virksomhedsbesøg efter den foreslåede § 223, stk. 5, udført af en af økonomi- og erhvervsministeren udpeget offentlig myndighed sker som led i denne myndigheds almindelige tilsyns- og kontrolfunktion. Imidlertid kan denne myndighed som følge af forbuddet mod selvinkriminering ikke under virksomhedsbesøget pålægge virksomheden at afgive nærmere oplysninger, såfremt myndigheden – når besøget aflægges – får en begrundet mistanke om, at virksomheden har overtrådt sølovens bestemmelser. En sådan mistanke kan for eksempel opstå, når myndigheden sammenholder de oplysninger, myndigheden får under virksomhedsbesøget, med oplysninger, som myndigheden allerede er i besiddelse af. I et sådant tilfælde ville håndhævelsen af oplysningspligten medføre, at den, der efter den foreslåede § 223, stk. 4, er pligtig til at give oplysninger om det modtagne kvantum, risikerede straf for overtrædelse af sølovens § 514 b, stk. 1. Derfor må sagen i disse situationer behandles i overensstemmelse med retsplejelovens almindelige regler om straffeprocessuelle indgreb.

Hjemmelen i § 223, stk. 5, til at udpege en kontrolmyndighed kan anvendes til at udpege myndigheder uden for økonomi- og erhvervsministerens område. Der er drøftelser i gang med ToldSkat, om denne myndighed vil have mulighed for at påtage sig den direkte kontrol med HNS-import. Dette forventes udmøntet i en skriftlig aftale omkring vilkår og betaling m.v. Søfartsstyrelsen har allerede i medfør af Lov om sikkerhed til søs ret til at gå om bord på danske skibe i dansk havn uden retskendelse for at kontrollere skibenes certifikater.

Den af udvalget foreslåede regel om tavshedspligt i § 223, stk. 5 (stk. 6 efter indsættelsen af ovennævnte stk. 5) er ikke taget med, da forholdet er omfattet af forvaltningslovens regler om tavshedspligt. Se også bemærkningerne til § 1, nr. 24.

En anden afvigelse er forslaget om hjemmel til at opkræve et omkostningsbestemt gebyr for det certifikat, som det offentlige skal udstede som dokumentation for, at et skibs reder opfylder sin forsikringsforpligtelse. Dette er indsat i § 219, stk. 7. 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 tillige til bemærkningerne til § 1, nr. 8, samt til lovforslagets almindelige be-

mærkninger. Det bemærkes, at en eventuel etablering af et elektronisk register i medfør af § 219, stk. 5, ville skulle ske i overensstemmelse med persondataloven.

I forslaget § 219, 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.

Herudover er der som nævnt under bemærkningerne til § 1, nr. 5, indsat en ny bestemmelse, § 229 a, om bareboatchartrede skibe. Der henvises til de særlige bemærkninger under § 1, nr. 31.

En anden afvigelse er af rent sproglig karakter. I § 214, 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.

Sølovsudvalget udtaler om kapitlet:

»Til § 211

I lighed med systematikken i sølovens kapitel 10, indledes kapitel 11 med en bestemmelse indeholdende den generelle ansvarsregel. I kapitel 10 er denne bestemmelse efterfulgt af en række definitioner til brug for kapitlet i de følgende stykker. Da en sådan struktur i dette udkast ville afstedkomme en meget lang og vanskeligt læselig paragraf, er de tekniske definitioner udskilt til en selvstændig paragraf i § 212.

*Stk. 1* pålægger den registrerede ejer af et skib objektivt ansvar for HNS-skader. Der er dog to betingelser for ansvaret. For det første skal skaden være forvoldt af HNS-stoffets farlige eller forurenende egenskaber, og for det andet skal skaden være opstået under en søtransport af HNS-stoffer, jf. udkastets § 212, stk. 5, 2. pkt. vedrører skade opstået som følge af flere hændelser.

*Stk. 2* definerer begrebet ”HNS-skade”. Bestemmelsen implementerer HNS-konventionens artikel 1, stk. 6 og 7. Skadesbegrebet i dette kapitel er bredere end i kapitel 10 og dermed artikel I, stk. 6 og 7, i 1992-ansvarskonventionen, der alene omfatter forurenings-skade, jf. § 191, stk. 2. Til trods for at der er tale