

må endvidere være en forudsætning, at lovgivningen i den pågældende konventionsstat tillader at rejse sag om fordeling af fonden.

Er der derfor i en konkret sag tale om skader i flere konventionsstater, herunder i Danmark, vil en dansk skadelidte ikke kunne søge dækning i skadevolderens eventuelle ejendom her i landet eller kræve skibet arresteret, såfremt ejeren i overensstemmelse med konventionens regler har oprettet en begrænsningsfond i en af de øvrige berørte konventionsstater. Omvendt er oprettelsen af en begrænsningsfond i en ikke-konventionsstat uden betydning i Danmark eller andre konventionsstater.

Såfremt det under retsforfølgningen gøres gældende, at en begrænsningsfond oprettet i henhold til stk. 1 eller stk. 2 ikke er tilstrækkelig stor eller i øvrigt ikke opfylder konventionens eller lovens krav, eller det gøres gældende, at ejeren i henhold til § 215, stk. 3, ikke har ret til at begrænse sit ansvar, må fogden og domstolene tage stilling hertil efter de gældende regler om behandling af indsigelser under en fogedsag.

Til § 219

Stk. 1 gengiver HNS-konventionens artikel 12, stk. 1, og omhandler forsikringskravene til danske skibe. Her skal den registrerede ejer af skibe, der medfører HNS-stoffer som last, tegne og opretholde en forsikring eller stille anden garanti, som dækker ansvaret for de af konventionen omfattede skader. Den stillede sikkerhed kan f.eks. have form af en bankgaranti. Der er ikke sat en nedre grænse for mængden af HNS-stoffer, som skibet transporterer, hvilket betyder, at kravet indtræder uanset at den medtagne mængde er ganske beskedne. I 2. pkt. er det i overensstemmelse med HNS-konventionens artikel 12, stk. 10, fastsat, at skibe, der ikke er i besiddelse af gyldigt certifikat, ikke må benyttes. Med hensyn til begrebet "skib" menes i denne bestemmelse et registrerbart fartøj i overensstemmelse med sølovens §§ 10 og 11. Der er således teoretisk set tale om et snævrere skibsbegreb end efter udkastets § 211, stk. 3. HNS-konventionens artikel 12, stk. 1 omtaler "[...]skib, der er registreret i en kontraherende stat [...], hvilket må forstås således, at forsikringspligten kun udstrækkes til registrerbare skibe.

Stk. 2 fastsætter i overensstemmelse med HNS-konventionens artikel 12, stk. 11, at de i stk. 1 stillede krav vedrørende forsikring m.v. for så vidt angår danske skibe også gælder for udenlandske skibe. Der må her sondres mellem skibe, der er hjemmehørende i en konventionsstat, og skibe fra ikke-konventionsstater. Skibe fra konventionsstater skal have det i HNS-kon-

ventionens artikel 12, stk. 2, fastsatte certifikat udstedt af registreringslandet, som bekræfter, at der foreligger en godkendt forsikring eller anden garanti. Skibe, der er registreret i ikke-kontraherende stater, kan anvende en kontraherende stats myndigheder til at udstede et forsikringscertifikat. Et certifikat kan udstedes til brug for anløb i et bestemt land eller generelt.

Stk. 3 fastsætter i overensstemmelse med HNS-konventionens artikel 12, stk. 12, en særregel om forsikring m.v. for statsskibe med de undtagelser, der følger af lovudkastets § 228. Disse kan i stedet for de i udkastets § 218 anførte 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. Om ansvarsbestemmelsernes anvendelse på statsskibe henvises til udkastets § 228.

Efter *stk. 4* bemyndiges økonomi- og erhvervsministeren til i overensstemmelse med HNS-konventionens artikel 12 at fastsætte de mere detaljerede regler i form af en bekendtgørelse om de omhandlede forsikringer, garantier og certifikater.

HNS-konventionen selv indeholder ikke som Bunkerskonventionen udtrykkelige bestemmelser om muligheden for den kompetente myndighed for at delegerer udstedelsen af certifikater og brug af elektroniske registre. Til trods for, at HNS-konventionen ikke indeholder en sådanne udtrykkelige bestemmelser, foreslår udvalget indført en mulighed for, at ministeren kan uddelegere certifikatudstedelsen.

Stk. 5. Ejeren er i § 212, stk. 4, defineret som den, der er registreret som ejer. 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.

I *stk. 6* er der indsat en bemyndigelse til økonomi- og erhvervsministeren til at fastsætte nærmere regler om brug af elektroniske registre i forbindelse med de i denne paragraf omhandlede certifikater. En sådan adgang er udtrykkeligt givet i Bunkerskonventionen, se bemærkningerne til udkastets § 186, stk. 6, men er ikke at finde i HNS-konventionen. Sølovsudvalget har dog fundet, at man ikke er udelukket fra at indføre regler om dette i Danmark, da det må stå de enkelte