

ikke forholdet til stater, som ikke har tilsluttet sig HNS-konventionen.

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 HNS-konventionen, et objektivt ansvar for skader, der falder ind under 1910-konventionens område. En sådan situation kan tænkes, og i så fald må 1910-konventionens regler gå forud for HNS-konventionen.«

Til nr. 31

Sølovsudvalget bemærker i betænkningens afsnit VII, Til § 27 om bareboat: »Efter reglerne i kapitel 9a, 10 og 11 pålægges den registrerede ejer pligt til at tegne forsikring for ansvaret i medfør af disse kapitler. 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 et fremmed lands register, men som er optaget i dansk bareboatregister og dermed sejler under dansk flag, pålægger bestemmelsen bareboatbefragteren at påse og indestå for, at pligten er overholdt. Bestemmelsen bemyndiger økonomi- og erhvervsministeren til at udstede nærmere regler om pligtig forsikring og certifikater efter reglerne i søloven til skibe i dansk bareboatregister.«

Udgangspunktet i de internationale konventioner om ansvar og forsikring herfor er, at forsikringspligten påhviler den registrerede ejer. Dette følger både af Olieansvarskonventionen, HNS-konventionen og Bunkerskonventionen. Det rejser et spørgsmål om, hvorledes man skal forholde sig i de tilfælde, hvor et skib ikke er ejerregistreret i Danmark, men registreret som følge af en bareboataftale.

Hidtil har søloven ikke taget særskilt stilling til, hvorledes man skal forholde sig til pligten til at tage

ansvarsforsikring i medfør af sølovens kapitel 9 om olieansvar for disse skibe, der bareboatregistreres i Danmark, enten i det almindelige Skibsregister i medfør af sølovens § 22 eller § 11, stk. 2, i Lov om Dansk Internationalt Skibsregister.

Da skibe, der bareboatregistres ind i et dansk register, anses som danske skibe og fører dansk flag, vil den registrerede ejer som udgangspunkt, uanset denne ikke er registreret i Danmark, være forpligtet til at tegne forsikring og til at sikre sig, at skibet har et certifikat herfor. Da bareboatbefragteren har overtaget en række af ejerens forpligtelser med hensyn til driften af skibet, er det fundet hensigtsmæssigt at præcisere, at denne også indestår for, at skibet har den fornødne forsikring. Ved forsømmelser hæfter bareboatbefragteren for erstatningsansvaret.

Til nr. 32 – 34

Der er alene tale om tekniske tilpasninger af loven. Sølovsudvalget bemærker i betænkningens afsnit VII, Til Kapitel 12 om begrænsningsfonde: »Da reglerne om begrænsningsfonde i sølovens kapitel 12 også skal finde anvendelse på begrænsningsfonde oprettet i medfør af udkastets kapitel 9 a og 11, skal enkelte bestemmelser i kapitel 12 rettes til. Kapitel 9 a etablerer ikke som kapitel 11 en ny type begrænsningsfond, men henviser til de almindelige regler om globalbegrænsning, hvorfor, der ikke er behov for en særlig henvisning i § 231.«

Til nr. 35 – 36

Der er tale om en teknisk tilpasning, der skyldes, at det nye kapitel 9 a erstatter de hidtidige bestemmelser. Se bemærkningerne til § 1, nr. 4.

Til nr. 37

Ændringen er en følge af, at bestemmelserne om SDR og tonnage samles i § 152 under overskriften almindelige bestemmelser. Der henvises til bemærkningerne til § 1, nr. 1.

Til nr. 38 – 39

Der er tale om tekniske tilpasninger af § 502. Sølovsudvalget bemærker i betænkningens afsnit VII, Til Kapitel 19 om forældelse: »Forældelsesreglerne i søloven er samlet i 19. kapitel. Dette gælder også for forældelsesreglerne efter 1992-ansvarskonventionen, der findes i § 502, stk. 1. Da forældelsesreglerne i Bunkerskonventionen er identiske med reglerne i 1992-ansvarskonventionen, er der tilføjet en reference til ansvarsreglerne i §§ 183 og 190 b.

Da der er i den nye § 503 er benyttet en mere konventionsnær struktur af bestemmelsen, foreslås det, at