

Lovforslag nr. L 64. Fremsat den 25. oktober 2000 af erhvervsministeren (Pia Gjellerup)

Forslag

til

Lov om ændring af søloven og retsplejeloven

(søforklaring og erstatning i forbindelse med transport af olie til søs)

§ 1

I søloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 39 af 20. januar 1998, som ændret ved bekendtgørelse nr. 206 af 3. april 1998, § 35 i lov nr. 900 af 16. december 1998, § 1 i lov nr. 901 af 16. december 1998 og lov nr. 228 af 21. april 1999, foretages følgende ændringer:

1. I § 201 indsættes som *stk. 3*:

»*Stk. 3.* Såfremt det i 1992-fondskonventionens artikel 4, stk. 4, nævnte samlede erstatningsbeløb forhøjes efter proceduren i konventionens artikel 33, kan erhvervsministeren fastsætte regler om de nye samlede erstatningsbeløb.«

2. §§ 472 - 484 ophæves, og i stedet indsættes:

»§ 472. Formålet med søforklaring er snarest muligt at tilvejebringe oplysninger om de faktiske omstændigheder ved ulykke, dødsfald eller personskade, herunder oplysninger om forhold, som er af betydning for bedømmelsen af offentlige forhold eller civile ansvarsforhold, af skibets sødygtighed eller for sikkerheden til søs.

§ 473. Søforklaring kan afholdes, når en ulykke har fundet sted til søs, eller når skibsføreren eller et medlem af besætningen uden for dansk havn er afgået ved døden eller har lidt betydelig personskade om bord.

§ 474. Den, som har en væsentlig retlig interesse deri, kan begære, at søforklaring afholdes for et dansk skib.

Stk. 2. Søforklaring kan afholdes her i riget for et udenlandsk skib, når

- 1) begæring herom fremsættes af skibsføreren eller rederen for det udenlandske skib eller af myndighederne i det land, hvor skibet er registreret,
- 2) der i dansk søterritorium eller i den eksklusive økonomiske zone er sket betydelig skade på person eller miljø eller
- 3) der uden for de i nr. 2 nævnte områder er sket en ulykke til søs med væsentlig tilknytning til Danmark og betydelig personskade til følge, såfremt begæring herom fremsættes af Søfartsstyrelsen og skibet på tidspunktet for begæringen befinder sig i dansk havn.

Stk. 3. Den, der begærer søforklaring for et udenlandsk skib efter stk. 2, skal have en væsentlig retlig interesse deri.

§ 475. Begæring om søforklaring i Danmark indgives til en af de i § 476, stk. 1, nævnte retter. Retten kan efter begæring fra skibets reder eller skibsføreren, henvise en begæring om afholdelse af søforklaring til en anden af de i § 476, stk. 1, nævnte retter, medmindre formålet med søforklaringen dermed forspildes.

Stk. 2. Retten afgør, hvorvidt afholdelse af søforklaring er nødvendig af hensyn til det i § 472 nævnte formål.

Stk. 3. Begæring om søforklaring i Finland, Norge eller Sverige indgives til den domstol, som efter det pågældende lands lovgivning er kompetent til at afholde søforklaring.

Stk. 4. Begæring om søforklaring i andre lande end Danmark, Finland, Norge eller Sverige,

fremSAT af erhvervsministeren, rederen eller skibsføreren, indgives til en dansk udenrigsrepræsentation, jf. § 476, stk. 2. Begæring fremSAT af andre indgives til en af de i § 476, stk. 1, nævnte retter.

Stk. 5. Den, der begærer søforklaring, skal så vidt muligt oplyse, hvem retten skal indkalde, og endvidere samtidig med indgivelse af begæringen sende kopi af denne til dem, der kan antages at have interesser at varetage ved søforklaringen.

Stk. 6. Fremkommer rekvirenten ved indgivelse af begæring om afholdelse af søforklaring ikke med de oplysninger, som med rimelighed kan forlanges, kan retten afvise begæringen. Retten kan indrømme rekvirenten en frist til at afhjælpe denne mangel.

§ 476. Søforklaring afholdes for byretten eller Sø- og Handelsretten i København.

Stk. 2. I udlandet kan søforklaring afholdes for en dansk udenrigsrepræsentation, der af udenrigsministeren er bemyndiget til at modtage sådanne forklaringer, jf. dog § 475, stk. 3. Findes ingen sådan dansk udenrigsrepræsentation i det pågældende land, kan søforklaring afgives for en dertil kompetent finsk, norsk eller svensk udenrigsrepræsentation.

§ 477. Rederen, skibsføreren, medlemmer af besætningen, samt andre med direkte kendskab til den indtrufne hændelse, har pligt til at afgive forklaring, fremlægge nødvendig dokumentation om skibets forhold, og i øvrigt til at medvirke til at tilvejebringe oplysninger om de faktiske omstændigheder ved en ulykke eller et dødsfald, jf. § 473.

Stk. 2. Til det retsmøde, hvor søforklaringen afholdes, indkaldes de personer, der antages at kunne give oplysninger i sagen. Indkaldelse af skibsmandskab kan ske gennem skibsføreren. Retten underretter så vidt muligt skibets ejer, skibets reder, ladningsejere, assurandører, klassifikationsselskab og andre, som kan have retlige interesser at varetage ved søforklaringen, om retsmødet. Rederen har pligt til at afgive oplysninger om disses identitet til retten.

Stk. 3. Retten giver Søfartsstyrelsen og politimesteren meddelelse om begæringen og afholdelse af søforklaringen.

Stk. 4. Alle, som har retlig interesse deri, har adgang til at gøre sig bekendt med sagens akter og har mulighed for at stille spørgsmål under søforklaringen. Dette gælder ikke i de tilfælde,

hvor der i medfør af § 479, stk. 3, er truffet beslutning om, at søforklaringen skal afholdes for lukkede døre.

§ 478. Retten bør søge at fjerne uklarhed, tvetydighed eller ufuldstændighed i de afgivne forklaringer og uoverensstemmelse med de i øvrigt foreliggende oplysninger. Retten kan pålægge rederen, befragteren, ladningsejerne eller andre at fremlægge dokumentation vedrørende skib eller ladning til oplysning af sagen. Retten kan indkalde yderligere vidner og kan opfordre de mødende til at lade foretage syn og skøn efter retsplejelovens regler eller andre skridt til oplysning af sagen.

Stk. 2. Bestemmelserne i retsplejelovens kap. 18 om vidneforklaring i borgerlige sager finder i øvrigt med de fornødne lempelser anvendelse på indkaldelse til og afholdelse af søforklaring.

Stk. 3. Af forklaringerne optages efter retsformandens nærmere bestemmelse et referat. Bemærkning om dets godkendelse optages i retsbogen.

§ 479. I tilfælde af sammenstød, jf. § 163, afholdes søforklaring så vidt muligt på samme tidspunkt for begge skibe. Retten kan med henblik herpå tillade, at søforklaringen udsættes.

Stk. 2. I tilfælde af sammenstød mellem et dansk og et udenlandsk skib kan der dog kun afholdes søforklaring vedrørende det danske skib, hvis Søfartsstyrelsen eller rederen begærer det, eller hvis der ifølge § 474, stk. 2, eller lovgivningen i det udenlandske skibs hjemland skal afholdes søforklaring vedrørende det udenlandske skib.

Stk. 3. Hvis søforklaring angående skibssammenstød, jf. § 163, ikke afholdes på samme tidspunkt for begge skibe, kan retten på begæring af rederen, skibsføreren eller anden, der har begæret søforklaringen for det skib, for hvilket søforklaring først afholdes, beslutte, at retsmødet skal holdes for lukkede døre, og at kun repræsentanter for offentlige myndigheder og for rederen må være til stede. Tilsvarende gælder, hvis søforklaring kun afholdes for det ene skib. Bestemmelserne om dørlukning i retsplejelovens kapitel 2 finder tilsvarende anvendelse.

Stk. 4. Pligten til at hemmeligholde forhandlingerne efter stk. 3 bortfalder dog, når søforklaring er afholdt vedrørende det andet skib, eller den, der har begæret at afholde retsmødet for

lukkede døre, giver afkald over for retten på denne beskyttelse.

Stk. 5. Når søforklaring er afholdt for lukkede døre i henhold til stk. 3, må der, indtil søforklaring er afholdt vedrørende det andet skib, kun meddeles udskrift af retsbogen og sagens dokumenter til offentlige myndigheder og rederen.

§ 480. Den, der begærer søforklaring i Danmark, afholder efter rettens nærmere bestemmelse de omkostninger, som påføres de i § 477, stk. 2, omhandlede personer, der deltager i søforklaringen. Retten kan bestemme, at en eller flere af de øvrige af § 477, stk. 2, omfattede personer helt eller delvist skal betale de i 1. pkt. nævnte omkostninger.

Stk. 2. Retten kan kræve, at der stilles sikkerhed for de udgifter, som søforklaringen kan medføre.

Stk. 3. Ved søforklaringer i udlandet efter § 475, stk. 4, afholder de personer der deltager, jf. § 477, stk. 2, hver sine omkostninger. Gebyrbetaling i henhold til reglerne om betaling for tjenestehandlinger i udenrigstjenesten samt rejse- og opholdsudgifter for den danske udenrigsrepræsentation afholdes af den, der begærer søforklaring. Hvis søforklaring begæres af Søfartsstyrelsen, afholdes disse udgifter dog af rederen.

§ 481. Fremkommer der efter søforklaringens afgivelse nye oplysninger, som må antages at være af væsentlig betydning, kan ny søforklaring begæres afholdt jf. §§ 474 og 475.

§ 482. Er der hverken gennem søforklaringen eller andre i sagens anledning foretagne offentlige undersøgelser tilvejebragt fyldestgørende oplysning om ulykkens årsag, og ulykkens karakter eller hensynet til betryggelsen af sikkerheden til søs begrunder det, kan erhvervsministeren i særlige tilfælde, navnlig når yderligere undersøgelser må antages at blive særlig omfattende, og undersøgelserne vil kræve samvirken af sagkyndige på flere områder, nedsætte en særlig undersøgelseskommission til behandling af sagen. Kommissionen skal bestå af en dommer som formand og et af erhvervsministeren i den enkelte sag nærmere fastsat antal personer, der er i besiddelse af fornøden nautisk og teknisk sagkundskab.

Stk. 2. Kommissionens behandling af sagen sker efter reglerne om undersøgelseskommissioner, hvor en dommer er formand, i lov om under-

søgelseskommissioner kapitel 5, 7-9 samt §§ 29-31. Kommissionen afgør, om dens møder skal være offentlige.

Stk. 3. Når undersøgelsen er afsluttet, fremkommer kommissionen med en redegørelse om de fremkomne oplysninger om årsagen til ulykken samt eventuelt med forslag til foranstaltninger, der vil være egnede til at forebygge ulykke og ulykkesrisiko af samme eller lignende art. Kommissionens redegørelse og eventuelle forslag kan af erhvervsministeren stilles til rådighed for pressen.

§ 483. Har ladningen under rejsen lidt en ikke ubetydelig skade, eller er der grund til at befrygte dette, skal skibsføreren, inden godset udleveres til modtageren, lade afholde en besigtigelse, hvorved der sikres bevis for skadens årsag og omfang.

Stk. 2. Ved ladningsskade af væsentlig omfang, som kan skyldes mangler ved stuvningen og sikringen af godset, lugernes tilstand eller lignende, skal besigtigelsen afholdes, før losningen påbegyndes.

Stk. 3. Ladningsejeren skal straks underrettes om, at besigtigelse vil blive afholdt og har ret til at deltage heri.

§ 484. De almindelige bestemmelser om kære i retsplejelovens kapitel 37 finder anvendelse over for rettens afgørelser i henhold til dette kapitel.

Stk. 2. Rettens afgørelse om henvisning til en anden ret efter § 475, stk. 1, 2. pkt., kan ikke kæres.

Stk. 3. Rettens afgørelser efter dette kapitel træffes ved kendelse.«

3. § 509 ophæves.

4. Som ny § 515 a indsættes:

»**§ 515 a.** Efterkommes rettens pålæg efter § 478, stk. 1, 2. pkt., ikke uden lovlig grund, kan retten pålægge en bøde, medmindre der ved fremlæggelsen vil fremkomme oplysning om forhold, som en af de nævnte personer ville være udelukket fra eller fritaget for at afgive forklaring om som vidne efter reglerne i retsplejelovens kapitel 18.«

5. I § 507, § 510, stk. 1 og 3, og §§ 511 og 512 ændres »hæfte« til: »fængsel indtil 4 måneder«.

§ 2

I retsplejeloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 857 af 12. september 2000, foretages følgende ændring:

1. *Kapitel 19 a* ophæves.

§ 3

Loven træder i kraft den 1. juli 2001.

§ 4

Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland, men kan ved kongelig anordning sættes i kraft for disse landsdele med de afvigelser, som de særlige færøske eller grønlandske forhold tilsiger.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

1. Indledning

1.1 Lovforslagets formål og indhold

Lovforslaget har til formål at modernisere og forenkle reglerne om søforklaring og at skabe hjemmel til, at der kan ske en forhøjelse af fondsdekningen ved olieforureningsskader i overensstemmelse med de beslutninger, der måtte blive truffet i FN's søfartsorganisation IMO.

Lovforslaget er en ændringslov til søloven, jf. lov nr. 170 af 16. marts 1994, som ved bekendtgørelse nr. 781 af 29. august 1994 blev sat i kraft den 1. oktober 1994. Folketingets forhandlinger er gengivet i Folketingstidende 1993-1994: sp. 3922, 4734, 6935, 7185; tillæg A 4809; tillæg B 551; tillæg C 489.

1.2 Baggrunden for lovforslaget - søforklaring

Søforklaringsinstituttet er en særlig bevisoptagelsesmåde, der skal foregå hurtigt for at tilgodese erhvervets og det offentliges behov for en hurtig afklaring af omstændighederne omkring hændelser indtruffet til søs. Instituttet går tilbage til Danske Lov og de nuværende bestemmelser har eksisteret uændret i en årrække.

Formålet med lovforslaget er at gøre instituttet mere tidssvarende og mere målrettet i de tilfælde, hvor væsentlige offentlige eller private interesser taler for, at der afholdes søforklaring.

Over en fireårig periode fra 1996 til 1999 har det årlige antal søforklaringer gennemsnitligt været ca. 55, heraf har ca. 10 været afholdt i udlandet. Tendensen har været faldende i den omtalte periode, hvilket kan skyldes, at Søfartsstyrelsens opklaringsenhed i stigende udstrækning har iværksat egne undersøgelser. Disse undersøgelser har i de givne tilfælde været tilstrækkelige, og Søfartsstyrelsen har derfor kunnet meddele fritagelse fra den obligatoriske søforklaring.

Lovforslagets bestemmelser om søforklaring bygges på et udkast udarbejdet af Sølovsudvalget, hvor

bl.a. Advokatrådet, Danmarks Rederiforening, Erhvervenes Transportudvalg, Rådet for Dansk Forsikring og Pension, Assuranceforeningen SKULD, Søfartsrådet og Bilfærgernes Rederiforening er repræsenteret.

Der har i Sølovsudvalget været enighed om, at der er et reelt behov for at bevare søforklaringsinstituttet. Omvendt har udvalget også fundet behov for justeringer. Det er Sølovsudvalgets opfattelse, at den nuværende ordning ikke fungerer fuldt tilfredsstillende, idet antallet af søforklaringer ikke giver mulighed for den nødvendige specialisering.

Erhvervsministeriet nedsatte i 1997 et såkaldt Turnuspanel, der bl.a. skulle se på Søfartsstyrelsens regelgrundlag og muligheder for regelforenkling. I Turnuspanelets rapport blev det bl.a. foreslået, at antallet af retter, hvor søforklaring kunne afholdes, blev begrænset til de 7 danske havnebyer, hvor det væsentligste antal søforklaringer afholdes i dag, samt én henholdsvis på Færøerne og i Grønland. I betragtning af antallet af søforklaringer årligt finder Sølovsudvalget, at en sådan begrænsning kan sikre et bedre kendskab til søfartens særlige forhold hos disse retter.

Domstolenes Strukturkommission arbejder for tiden på en reform af domstolsstrukturen. Arbejdet forventes, at munde ud i en betænkning med forslag om bl.a. en generel begrænsning af antallet af byretter. Strukturkommissionen forventes at tilendebringe sit arbejde inden udgangen af år 2000.

Strukturkommissionen støtter ikke Sølovsudvalgets forslag om at indskrænke antallet af retter, hvor søforklaring kan afgives. Det er Strukturkommissionens opfattelse, at der kan finde en vis specialisering af domstolenes kompetence sted, men at dette skal ske inden for den enkelte byret og ikke mellem disse. Forslaget har været forelagt Retsplejerådet, der har udtalt, at såfremt antallet af byretter begrænses væsentligt som led i en strukturreform, kan den hensigtsmæssige sagkundskab og rutine tilvejebringes ved specialisering inden for den enkelte byret:

Sølovsudvalget har gennemgået Retsplejerådets udtalelse, men har fastholdt sit synspunkt om en mere omfattende begrænsning af antallet af de retter, hvor der kan afholdes søforklaring.

Da betænkningen fra Domstolenes Strukturkommission vil indeholde forslag til en væsentlig reduktion af det samlede antal byretter, er det fundet mest hensigtsmæssigt at følge Strukturkommissionen og Retsplejerådet og lade en endelig stillingtagen til en begrænsning af antallet af retter, hvorved der skal kunne afholdes søforklaring, afvente reformen af domstolenes struktur. Denne del af Sølovsudvalgets udkast indgår derfor ikke i nærværende lovforslag.

Lovforslaget vil dog herefter forsæt gøre det muligt at vælge, ved hvilken ret der skal afholdes søforklaring. Denne undtagelse fra de almindelige værnetingsbestemmelser i retsplejeloven er i overensstemmelse med Sølovsudvalgets forslag.

Lovforslagets væsentligste ændringer i det danske institut er, at:

- søforklaring gøres fakultativ i modsætning til de hidtidige regler, hvor søforklaring i en række tilfælde var obligatorisk,
- den kreds af personer, der får adgang til at få søforklaring afholdt, udvides og
- der indføres et væsentlighedskriterium for at få søforklaring afholdt, både generelt og i forhold til den enkelte direkte berørte.

Efter lovforslaget får den ret, hvor søforklaringen begæres afholdt, mulighed for at afvise en sådan begæring, hvis anvendelsen af den særlige bevisoptagelsesmåde, som en søforklaring er, ikke er nødvendig. Dette kan f.eks. være tilfældet i mindre væsentlige sager. Endvidere vil der kun blive afholdt søforklaring, hvor en person eller det offentlige har en væsentlig interesse deri. Selv om lovforslaget åbner mulighed for, at en større kreds af personer end tidligere kan begære søforklaring, vil kravet om den væsentlige retlige interesse formentlig medføre, at der vil blive afholdt færre søforklaringer end under de hidtidige regler. Det er Sølovsudvalgets opfattelse, at forslaget vil medføre en mindre nedgang i antallet af søforklaringer og vil derfor ikke yderligere belaste domstolene.

Ved lovforslaget sker der i øvrigt en regelforenkling, idet bestemmelserne i retsplejelovens kap. 19 a om søforklaring nu overføres til søloven.

Afskaffelsen af pligten til at afholde søforklaring får ikke konsekvenser for det offentliges mulighed for at få indsigt i ulykker til søs og dermed mulighed for at efterforske sager, der har betydning for sikkerheden

til søs. Der er i medfør af lov om sikkerhed til søs § 4, stk. 3, jf. bekendtgørelse om undersøgelse af ulykker til søs § 5, pligt til at anmelde sådanne ulykker, herunder dødsfald og personskader, som indtræffer om bord på danske skibe.

1.3 Baggrunden for lovforslaget - Erstatning i forbindelse med transport af olie

Danmark har i lighed med mere end 40 andre lande inden for og uden for Europa ratificeret Protokol af 1992 om ændring af den internationale konvention om det privatretlige ansvar for skader ved olieforurening 1969 (1992-ansvarskonventionen) og Protokol af 1992 om ændring af den internationale konvention om oprettelse af en international fond for erstatning af skader ved olieforurening 1971 (1992-fondskonventionen). Alle EU-lande med undtagelse af Luxembourg, Portugal og Østrig har ratificeret 1992-ansvarskonventionen og 1992-fondskonventionen, som i Danmark er gennemført ved lov nr. 205 af 29. marts 1995 om ændring af søloven. Dette medfører bl.a., at den registrerede ejer af danske skibe har objektivt ansvar for olieforurenings-skader i forbindelse med transport af olie til søs. Skibe, der transporterer mere end 2.000 tons olie i bulk, skal have en forsikring for dette ansvar. Den registrerede ejers ansvar varierer med skibets størrelse, men for de store skibe er det begrænset til maksimalt 59,7 mio. SDR (svarende til ca. 660 mio. kr.). Ved forureningsulykker, hvor skaderne overskrider den registrerede ejers erstatningsbeløb, træder Den Internationale Olieforureningsfond (Olieforureningsfonden) til. Herved kan det samlede erstatningsbeløb i alt udgøre 135 mio. SDR (svarende til ca. 1,5 mia. kr.) ved hver olieforureningsulykke. Olieforureningsfonden finansieres gennem bidrag fra olieimportørerne i konventionslandene.

Dette særlige internationale erstatnings- og ansvarssystem blev indført for ca. 30 år siden ved Den internationale konvention om det privatretlige ansvar for skader ved olieforurening 1969 og Den internationale konvention om oprettelse af en international fond for erstatning af skader ved olieforurening 1971. I 1992 vedtog man 1992-ansvarskonventionen og 1992-fondskonventionen. Herved skete der en væsentlig forhøjelse af de hidtil gældende ansvarsgrænser.

1992-ansvarskonventionen og 1992-fondskonventionen indeholder en forenklet procedure – den såkaldte tacit amendment procedure – til at justere henholdsvis den registrerede ejers ansvarsgrænse, og det maksimale erstatningsbeløb, der kan udbetales af fonden for hver enkelt hændelse. Fremgangsmåden indebærer, at konventionsstaterne bliver bundet af forhø-

F. t. l. vedr. søloven og retsplejeloven

jelser vedtaget i FN's internationale søfartsorganisation IMO's juridiske komité, medmindre ¼ eller flere er imod. Denne fremgangsmåde er almindelig indenfor den internationale regelfastsættelse, der sker i IMO. Den forenklede procedure er indsat i erkendelse af, at der kan være behov for en justering af beløbene uden, at der i øvrigt er behov for at ændre konventionerne. En sådan justering forudsætter dog, at der er bred opbakning blandt konventionsstaterne.

Storbritannien har blandt andet med dansk støtte rejst spørgsmål om at hæve ansvarsbeløbene for såvel rederansvar som Olieforureningsfonden med ca. 50%. Dette er sket i lyset af tankskibet ERIKA's olieforureningsulykke ud for Frankrigs kyst i december 1999. Udfaldet heraf er blevet, at man i IMO's juridiske komité skal drøfte en forhøjelse medio oktober 2000.

Lovforslagets § 1, nr. 1, giver hjemmel til at gennemføre en forhøjelse af Olieerstatningsfondens maksimale erstatningsbeløb. En tilsvarende hjemmel eksisterer allerede med hensyn til grænsen for rederens ansvar i henhold til 1992-ansvarskonventionen, jf. § 194, stk. 5, som indsat ved lov nr. 228 af 21. april 1999.

Forhøjelserne kan medføre en stigning i de registrerede ejeres forsikringspræmier samt en forhøjelse af de danske olieimportørers bidrag til dækning af forureningsskader, jf. sølovens § 202. Olieimportørernes bidrag udregnes efter importeret mængde olie. De danske olieimportørers bidrag udgør 0,43% af de samlede bidrag til Olieforureningsfonden. Da antallet af konventionsstater i Olieforureningsfonden er stigende, forventes den danske procentandel ikke at stige, men tværtimod at falde lidt.

En forhøjelse af erstatningsgrænserne vil være til skadelidtes fordel, idet der ved store forureningsuheld kan være risiko for, at skadelidte kun delvist får dækket sine skader. Erfaringsmæssigt ville dette kunne få betydning for en række små næringsdrivende, som har deres indtægt fra fiskeri eller turisme i de berørte områder. Også offentlige instanser, som betaler for oprydning og genopretning af miljøet, vil blive tilgodeset ved en forhøjelse af erstatningsgrænserne. Ved mindre forureningsuheld kan forhøjelsen af den samlede maksimale erstatningssum være til skadelidtes fordel, idet en større rådighedsramme kan muliggøre en hurtigere udbetaling af erstatningsbeløbene. Danmark har derfor under de indledende drøftelser været positiv overfor en forhøjelse af erstatningsgrænserne.

2. Erhvervsøkonomiske, miljømæssige og administrative konsekvenser

Sølovsudvalget har vurderet, at afskaffelsen af de pligtmæssige søforklaringer vil medføre et mindre fald i antallet af afholdte søforklaringer.

En stigning i erstatningsgrænserne for olieskader kan indebære negative erhvervsøkonomiske konsekvenser for olieimportørerne, da bidraget til Olieforureningsfonden vil kunne stige. Fordelen er, at staten, kommuner og borgerne vil kunne få bedre mulighed for fuld dækning ved meget store olieforureningsskader, ligesom man må forvente, at erstatninger vil blive udbetalt hurtigere, når rådighedsrammen er højere.

3. Statsfinansielle konsekvenser

Lovforslaget skønnes ikke at få nævneværdige statsfinansielle konsekvenser.

4. Forholdet til EU-retten

Lovforslaget indeholder ikke EU-retlige aspekter.

5. Høring

Lovforslaget er sendt i høring hos:

Advokatrådet, Amdradsforeningen i Danmark, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Assuranceforeningen SKULD, Bilfærgernes Rederiforening, Danmarks Fiskeriforening, Danmarks Fiskeriundersøgelser, Danmarks Rederiforening, Danmarks Skibskreditfond, Dansk Arbejdsgiverforening, Dansk Industri, Dansk Navigatorforening, Dansk Sejlunion, Dansk Sø-Restaurationsforening, Den danske Dommerforening, Det Danske Handelskammer, Dommerfuldmægtigforeningen, Domstolenes Strukturkommission, Domstolsstyrelsen, Erhvervenes Transportudvalg, Finansministeriet, Fiskernes Forbund, Forbundet af Offentlige Ansatte, Foreningen af Danske Kemiske Industrier, Foreningen af Politimestre i Danmark, Foreningen af Danske Privathavne, Foreningen for Danmarks Fiskemel- og Fiskeolieindustri, Forsvarsministeriet, Funktionærernes og Tjenestemændenes Fællesråd, Færøernes Landsstyre, Grønlands Hjemmestyre, Hotel-, Restaurant-, & Turisterhvervets Arbejdsgiverforening, Højesteret, Indenrigsministeriet, Justitsministeriet, Kommunernes Landsforening, Københavns Kommune, Landsorganisationen i Danmark, Maskinmestrenes Forening, Metal-Søfart, Miljø- og Energiministeriet, Miljøstyrelsen, Ministeriet for Fødevarer, landbrug og fiskeri, Oliebranchens Fællesrepræsentation, Radiotelegrafistforeningen af 1917, Rederiforeningen af 1895, Rederiforeningen for Mindre Skibe, Restaurations- og Bryggeriarbejderfor-

bundet, Retsplejerådet, Retten i Esbjerg, Retten i Frederikshavn, Retten i Lemvig, Retten i København, Retten i Odense, Retten i Roskilde, Retten i Rønne, Retten i Svendborg, Retten i Ålborg, Retten i Århus, Rådet for Dansk Forsikring og Pension, Samarbejdsudvalget for de Gensidige Skibsforsikringer, Sammenslutningen af Danske Havne, Skibsværftsforenin-

gen, Specialarbejderforbundet i Danmark, Statsansattes Kartel, Statshavneadministrationen i Esbjerg, Statshavneadministrationen i Frederikshavn, Statsministeriet, Søfartsrådet, Sømændenes Forbund, Sø- og Handelsretten, Søspørtens Brancheforening, Trafikministeriet, Udenrigsministeriet, Vestre Landsret og Østre Landsret.

6. *Vurdering af konsekvenser af lovforslaget*

	Positive konsekvenser/ Mindreudgifter	Negative konsekvenser/ Merudgifter
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og amtskommuner	En stigning i erstatningsgrænserne ved olieulykker medfører en bedre mulighed for fuld dækning ved meget store olieforureningsskader og mulighed for hurtigere udbetaling af erstatning ved mindre olieforureningsuheld, da erstatningsrammen hæves.	Omlægning af søforklaringsinstituttet kan i det enkelte tilfælde påføre yderst begrænsede udgifter for Søfartsstyrelsen.
Administrative konsekvenser for stat, kommuner og amtskommuner	Der forventes et mindre fald i antallet af søforklaringer ved danske domstole.	i.a.b.
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Hidtil har hver part afholdt sine egne udgifter i forbindelse med søforklaring. Ændringen medfører, at retsplejelovens hovedprincip finder anvendelse, hvorefter den part, der begærer bevisoptagelse ved danske domstole, betaler omkostningerne derved. En stigning i ansvarsgrænserne ved olieulykker bliver til fordel for skadelidte, som ofte vil være mindre erhvervsdrivende f.eks. indenfor fiskeri og turisme.	En stigning i erstatningsgrænserne ved olieulykker kan medføre en risiko for øgede bidrag fra olieimportørerne til Olieforureningsfonden.
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Kredsen af personer, der kan begære søforklaring udvides.	i.a.b.
Miljømæssige konsekvenser	Stigningen i erstatningsbeløbene ved olieulykker medfører, at beløbsrammen til dækning af miljøskader hæves.	i.a.b.

	Positive konsekvenser/ Mindreudgifter	Negative konsekvenser/ Merudgifter
Administrative konsekvenser for borgerne	Personer, eksempelvis pårørende til skadelidte, får nu adgang til at begære søforklaring, hvis de kan påvise en væsentlig retlig interesse. Med stigningen i ansvarsgrænserne ved olieulykker får borgerne bedre mulighed for fuld dækning ved meget store olieforurenings-skader og mulighed for hurtigere udbetaling af erstatning ved mindre olieforureningsuheld, da erstatningsrammen hæves.	i.a.b.
Forholdet til EU-retten	Lovforslaget indeholder ikke EU-retlige aspekter.	

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1, nr. 1

Erstatning i forbindelse med transport af olie

Som det fremgår af de almindelige bemærkninger til lovforslaget blev der i 1992-fondskonventionen indført en tacit amendment procedure, dvs. en stiltien-de ændringsprocedure.

Som en følge heraf foreslås det, at erhvervsministeren bemyndiges til at gennemføre sådanne vedtagelser i overensstemmelse med de beslutninger, der træffes i medfør af afslutningsbestemmelsernes artikel 33 i 1992-fondskonventionen. Tilsvarende bemyndigelse til at hæve rederens ansvarsgrænser i henhold til 1992-ansvarskonventionen findes i § 194, stk. 5, som er indsat ved lov nr. 228 af 21. april 1999 om ændring af søloven.

Ændring af beløbene kan ske efter forslag fra mindst en fjerdedel af de kontraherende stater, hvorefter IMO's juridiske komite, med to tredjedels flertal blandt de tilstedeværende kontraherende stater, kan vedtage ændringerne. Det er dog en forudsætning, at mindst halvdelen af konventionsstaterne er til stede ved afstemningen. Derved sikres en bred opbakning bag de nye beløb. Ændringerne skal herefter udsendes til godkendelse. De stater, der ikke reagerer, anses for at støtte ændringsforslagene. Hvis en fjerdedel af de stater, der var parter i konventionen, da ændringerne blev vedtaget, udtrykkeligt modsætter sig ændringerne kan de ikke vedtages. Opnår man ikke dette, træder de ændrede beløbsgrænser i kraft for alle kontraheren-

de stater, med mindre det pågældende land opsiges konventionerne.

Ved behandling af forslag om ændring af beløbsgrænserne skal IMO's juridiske komité tage hensyn til erfaringerne fra indtrufne hændelser og i særdeleshed omfanget af de skader, som disse har forårsaget, ændringer i pengeværdierne og ændringsforslagets indvirkning på forsikringsomkostningerne. Efter konventionerne kan beløbsgrænserne hæves med 6% om året dog maksimalt til det tredobbelte af de nuværende grænser.

Til § 1, nr. 2

Søforklaring

Til § 472

Bestemmelsen angiver, hvad formålet med søforklaringen er, og afløser § 474 i den hidtidige lov. Der er ikke tilsigtet en egentlig substansændring, men blot en sproglig tilretning, bl.a. som en følge af de ændringer, der sker i de efterfølgende bestemmelser.

Som en konsekvens af afskaffelsen af pligten til at afholde søforklaring efter den hidtidige lovs § 472 foreslås det, at tidsfristen, i § 477, stk. 2 også afskaffes. Efter denne bestemmelse skulle begæring indgives, inden udløbet af den anden hverdag efter hændelsen indtraf eller opdagedes. Ligeledes skal forklaringen ikke længere som udgangspunkt afholdes i første anløbshavn.

Sølovsudvalget finder, at det fortsat er væsentligt, at søforklaring afholdes snarest muligt efter, at hæn-

delsen er indtruffet. Der indgår derfor fortsat en tidsfaktor, idet det fremgår af forslaget, at formålet med søforklaringen er "snarest muligt" efter ulykken eller hændelsen at få oplyst sagen.

Da initiativforpligtelsen nu lægges hos de interesse-rede, skal disse selv sørge for hurtigt at indgive begæring. Dette indgår også i rettens vurdering af, hvorvidt der skal afholdes søforklaring, jf. bemærkningerne til lovforslagets § 474. Reglen vil derfor tilskynde til en hurtig indgivelse af begæringen om søforklaring.

De oplysninger, der fremkommer under søforklaringen, skal ligesom hidtil belyse de faktiske omstændigheder ved en ulykke. Det er ikke udelukkende oplysninger fra personer, der har overværet ulykken, men tillige oplysninger i form af dokumenter, tekniske undersøgelser m.v.

Sølovsudvalget foreslår, at den detaljerede opregning af hændelser, der kan begrunde søforklaring i den hidtidige § 472 afskaffes, uden at det dog medfører en udvidelse af mulighederne for at få afholdt søforklaring. Som hidtil vil kun særlige situationer kunne begrunde afholdelse af søforklaring f.eks. en ulykke til søs. Der henvises til bemærkningerne til § 473.

I lighed med § 474 i den hidtidige lov præciseres det i den nye § 472, at de faktiske omstændigheder skal være af betydning for bedømmelsen af offentlige forhold eller civile ansvarsforhold. Søforklaring er et oplysnings- og bevismiddel, der skal varetage både offentligretlige og privatretlige interesser. Det fastholdes som hidtil, at det ikke er formålet med instituttet at fastlægge et strafferetligt eller civilretligt ansvar, men alene hensigten at klarlægge de faktiske forhold.

Resultatet af søforklaringen kan derfor danne grundlag for overvejelser om ændring af de eksisterende regler eller indførelse af nye regler om sikkerhed til søs. Endvidere vil søforklaringen kunne indgå i forsikringsselskabers behandling af en erstatnings-sag.

Søforklaringsinstituttet adskiller sig fra den opgave, som Søfartsstyrelsens Opklaringsenhed varetager. Opklaringsenhedens arbejdsområde fremgår af bekendtgørelse nr. 78 af 28. januar 2000. Opklaringsenheden undersøger ulykker og dødsfald til søs, jf. § 4 i lov om sikkerhed til søs, og foranstalter herunder afprøvninger, tekniske undersøgelser og rekonstruktioner, som har betydning for klarlæggelse af ulykkens årsag.

Opklaringsenheden varetager kun det offentliges interesser og undersøger normalt ikke sager, der kun har interesse for private, f.eks. for at afgøre forsikrings spørgsmål i ladningsskader. Derudover går Op-

klaringsenhedens opgave videre end den bevissikring og rene forklaringsoptagelse, som foretages ved søforklaring. Opklaringsenhedens opgave er at fremkomme med en rapport og konklusioner om et faktisk hændelsesforløb, men den kan også – efter omstændighederne – anbefale initiativer, der kan forebygge ulykker af samme eller lignede art. Rapporten udfærdiges på grundlag af Opklaringsenhedens undersøgelser, herunder tekniske undersøgelser. I grundlaget for rapporten indgår også søforklaringen, og Opklaringsenheden vil ofte være til stede ved søforklaringer. I forbindelse med Opklaringsenhedens undersøgelser er der ikke et krav om, at disse skal afsluttes hurtigt, som det er tilfældet ved søforklaring. Opklaringsenheden har derfor mulighed for at foretage langt grundigere undersøgelser.

Søfartsstyrelsen vil også efter de nye regler blive underrettet om afholdelse af søforklaring, og Opklaringsenheden har mulighed for at stille spørgsmål under søforklaringen.

Til § 473

Som nævnt under de generelle bemærkninger, ændres søforklaringsinstituttet fra at være obligatorisk til at være fakultativt. § 473 åbner mulighed for, at der kan afholdes søforklaring i alle tilfælde, hvor der har været pligt til at afholde søforklaring efter den hidtidige § 472. Dog vil søforklaring ikke kunne afholdes ved alvorlig forskydning af ladningen, med mindre dette er sket som følge af en ulykke til søs.

Den hidtidige opregning i § 472 af tilfælde, hvor søforklaring skal afholdes, afskaffes.

Der kan afholdes søforklaring, når en ulykke har fundet sted til søs. Herudover kan søforklaring afholdes når skibsføreren eller et medlem af besætningen uden for dansk havn er afgang ved døden ombord eller har lidt betydelig personskade ombord. Skader på havnepersonel, stevedores etc. er som under de hidtidige regler ikke omfattet.

Ved en ulykke forstås, at skibet er involveret i kollision, påsejling, grundstødning, eller der indtræffer brand, eksplosion, lækage, kæntring, eller når der er sket en anden hændelse med væsentlig materiel skade til følge, eller når der under tilsvarende omstændigheder indtræffer dødsfald eller alvorlig personulykke om bord på skibet eller fra dette.

Det er en betingelse, at ulykken skal finde sted til søs. Der kan derfor kun afholdes søforklaring hvis ulykken sker, mens skibet ligger uden for dansk eller udenlandsk havn. Det betyder endvidere, at ulykker, der indtræffer, mens skibet ligger på red, er omfattet. Dette svarer til den nuværende ordning. Sker en ulyk-

ke, mens skibet ligger i havn, er det de respektive politimyndigheder, der undersøger sagen og afhører evt. vidner. For skibsføreren og andre medlemmer af besætningen gælder dog særlige regler som hidtil i tilfælde af dødsfald eller personskade, jf. nedenfor.

I det følgende skelnes der derfor mellem dødsfald/personskade på medlemmer af besætningen og på andre personer om bord.

Der ligger i ulykkesbegrebet, at det ikke omfatter dødsfald eller alvorlige personskader, der ikke skyldes en ulykke, men forekommer naturligt, og hvor det er tilfældigt, at dødsfaldet eller personskaden indtræffer på skibet, og ikke på land. Ved naturlige dødsfald, f.eks. hvor en ældre passager sover ind i en kahyt, og der ikke er tegn på, at døden skyldes andre omstændigheder, vil dødsfald ikke i sig selv kunne begrunde en søforklaring. Opstår der tvivl om, hvorvidt dødsfaldet eller personskaden er forekommet naturligt, kan søforklaring dog afholdes.

I lighed med den nuværende lov forudsættes det, at der ved personskader skal være tale om en betydelig skade.

Der ligger ikke i bestemmelsen, at ulykken skal være sket som led i skibets drift. Således kan et alvorligt fald på en trappe, der medfører personskade, være omfattet af bestemmelsen.

For skibsføreren og andre medlemmer af besætningen er der fortsat en udvidet adgang til at få afholdt søforklaring i forbindelse med dødsfald eller personskade set i forhold til de situationer, hvor andre personer om bord kommer til skade eller dør. Dette fremgår af forslaget § 473, 2. led, der svarer til den hidtidige lovs § 472, stk. 1, nr. 2. For besætningen gælder, at alle dødsfald og alle alvorlige personskader kan begrunde søforklaring uanset årsag, når begivenheden er indtruffet uden for dansk havn. Der kan således også afholdes søforklaring, når disse hændelser indtræffer, mens skibet ligger i udenlandsk havn. Der er heller ikke her et krav om, at personskade skal være forårsaget af en ulykke. Der kan dog fortsat ikke afholdes søforklaring, når et besætningsmedlem dør i land.

Under tilblivelsen af de nuværende regler om søforklaring blev det drøftet, hvorvidt "rene" ladningsskader skulle kunne begrunde søforklaring. Resultatet blev, at søforklaring for ladningsskader kun skulle ske, når der i forbindelse med skibets drift var forvoldt skade på ladningen af nogen betydning, jf. den hidtidige § 472, nr. 8.

Der er med de nye regler ikke tilsigtet en udvidelse af muligheden for at afholde søforklaring i forbindelse med "rene" ladningsskader.

Efter lovforslaget vil der kun kunne afholdes søforklaring, hvis der sker en væsentlig eller omfattende ladningsskade, og denne har fundet sted til søs som følge af en ulykke, jf. den ovenfor nævnte definition af ulykke.

Dette medfører, at skader på ladning forårsaget ved last- og losning, mens skibet ligger i havn, ikke vil kunne begrunde søforklaring.

Ligesom ved personskade skal der anlægges en væsentlighedsvurdering. Dette medfører, at normalt kun væsentlige eller omfattende ladningsskader vil kunne begrunde afholdelse af søforklaring, og at søforklaring oftere vil blive afholdt ved hel- eller delbefragtning og kun sjældent ved stykgodsbefragtning.

Der vil heller ikke kunne afholdes søforklaring, såfremt der kun er sket en mindre skade på skibet eller f.eks. havneanlæg. Ligeledes vil der kun blive afholdt søforklaring i forbindelse med grundstødning, kollision og lignende, hvis der er tale om en hændelse af en vis indgribende karakter.

Til § 474

Hidtil har der været pligt til at afholde søforklaring i en række nærmere beskrevne situationer, der fremgår af den hidtidige lovs § 472. Derudover kunne Søfartsstyrelsen, rederen eller skibsføreren begære søforklaring, hvis der i øvrigt i forbindelse med skibets drift var indtruffet skade på skibet, personer eller ladning.

Som en konsekvens af afskaffelsen af den obligatoriske søforklaring, jf. den nuværende lovs § 472, foreslås en udvidelse af den personkreds, der kan begære søforklaring. Enhver, der kan påvise en "væsentlig retlig interesse" i afholdelse af søforklaring, kan begære denne. Herefter vil ikke kun Søfartsstyrelsen, rederen og skibsføreren som hidtil kunne begære søforklaring afholdt, men også besætningsmedlemmer, efterladte til omkomne, forsikringsselskaber, passagerer, ladningsejere m.m., hvis de pågældende kan dokumentere en væsentlig retlig interesse. Personkredsen er ikke udtømmende.

Skulle der således opstå situationer, hvor rederen eller det offentlige ikke finder behov for at benytte søforklaringsinstituttet, har andre, f.eks. ladningsejere eller andre skadelidte, alligevel mulighed for at benytte dette.

Reglerne om søforklaring, der bl.a. har til formål at sikre bevis – i det væsentlige gennem vidneforklaringer – må ses i sammenhæng med bestemmelsen om isoleret bevisoptagelse i retsplejelovens § 343. Efter denne bestemmelse kan retten tillade, at der sker bevisoptagelse, inden sag er anlagt. Af forarbejderne

fremgår, at bevisoptagelse bør tillades, når retten skønner det hensigtsmæssigt, jf. Betænkning 698/1971 s. 127. Den isolerede bevisoptagelse omfatter også adgang til at afhøre vidner ved retten, hvor vidnet bør eller har ophold. Adgangen til isoleret bevisoptagelse er vid, men det indgår i bedømmelsen, at der bør tages hensyn til princippet om umiddelbarhed.

Betingelsen om den væsentlige retlige interesse hos den, der begærer søforklaringen, er opstillet bl.a. for at afskære søforklaring i tilfælde, hvor uheldet og den opståede skade har et mindre omfang. De kvalitative betingelser for at afholde søforklaring er således betydeligt strengere end ved bevisoptagelse efter retsplejelovens § 343. Reglerne for søforklaring er heller ikke fuldstændig sammenfaldende med § 343. Retten kan således afhøre personer, der hverken har bopæl eller ophold i retskredsen, og søforklaring kan finde sted, uanset en evt. senere tvist ikke skal afgøres ved danske domstole.

I rettens vurdering af, om søforklaring skal afholdes, indgår endvidere, hvorvidt andre bevisoptagelsesmåder er mere hensigtsmæssige, eller om der tidligere er sket bevisoptagelse f.eks. efter retsplejelovens § 343. Retten har tillige mulighed for at tage hensyn til, hvorvidt sagen undersøges på anden vis, f.eks. af Søfartsstyrelsens Opklaringsenhed, Forsvarets Skibshavarikommission eller af politiet. Hvis sagen af disse eller andre grunde er klar, eller klart oplyst, kan retten afvise begæring om afholdelse af søforklaring.

Retten foretager på baggrund af begæringen og andre foreliggende oplysninger en vurdering af nødvendigheden af en søforklaring under hensyntagen til, om der foreligger en "væsentlig retlig interesse", og om formålet i § 472 er opfyldt.

I rettens vurdering indgår derfor, om den, der begærer afholdelse af søforklaring, har en retlig interesse, og om denne er tilstrækkelig væsentlig til at begrunde afholdelse af søforklaring. Kravet om retlig interesse anvendes almindeligvis for at adskille den direkte personlige interesse i en sag fra en mere almen interesse. En helt udenforstående har aldrig retlig interesse. Væsentlighedskriteriet gælder både i forhold til den, der begærer søforklaring afholdt, og i forhold til skadens omfang.

Bevisoptagelsen skal have betydning for den person, der begærer søforklaringen. F.eks. har en passager eller et besætningsmedlem ikke retlig interesse i klarlæggelse af årsagen til en ladningsskade. En ladningsejer vil derimod formentlig forholdsvis let kunne dokumentere en retlig interesse i at få afklaret, hvorfor

netop hans ladning er blevet beskadiget. Da retten imidlertid også skal anlægge en kvantitativ vurdering af interessen, vil kun de væsentlige ladningsskader, jf. bemærkningerne til § 473, kunne begrunde afholdelse af søforklaring. Her anlægges også en kvantitativ vurdering i forhold til resten af ladningen.

Afvises begæringen om søforklaring, har ladningsejeren ligesom andre interessenter mulighed for at anvende alternative bevisoptagelsesmåder, dvs. forslags § 483 eller retsplejelovens § 343, jf. nedenstående.

I tilfælde af sammenstød mellem to skibe, jf. forslags § 479, anses den væsentlige retlige interesse for at være opfyldt for det ene skib, hvis der afholdes søforklaring for det andet.

I rettens vurdering af, om begæring om afholdelse af søforklaring skal imødekommes, indgår også tidsfaktoren. Der er, som nævnt i bemærkningerne til § 472, ikke indlagt en absolut tidsfrist, inden for hvilken begæring om søforklaring skal indgives. Formålet med søforklaringen er dog snarest muligt at tilvejebringe oplysninger. Dette indebærer, at begæring skal være indgivet snarest muligt, efter at ulykken eller dødsfaldet er indtruffet.

Indgives en begæring længe efter, at hændelsen har fundet sted, kan det medføre, at formålet med søforklaring forspildes. Retten kan på dette grundlag nægte at afholde søforklaring, medmindre forsinkelsen eksempelvis skyldes indhentelse af nye væsentlige oplysninger.

I rettens tilrettelæggelse af søforklaring indgår hensynet til skibets videre drift.

Stk. 2 og 3 fastsætter efter hvilke regler, der her i riget kan begæres søforklaring for udenlandske skibe herunder finske, norske og svenske skibe. Bestemmelserne er en delvis videreførelse af den hidtidige bestemmelse i retsplejelovens § 213, stk. 1, men udvider adgangen til at få afholdt søforklaring for udenlandske skibe, for eksempelvis at varetage det offentlige interesse i opklaring af ulykker. Udover kravet om væsentlig retlig interesse stilles der en række yderligere betingelser for at kunne afholde søforklaring for udenlandske skibe. Betingelsen for, hvornår der kan afholdes søforklaring for udenlandsk skib, er afhængig af bl.a., hvem der begærer søforklaring, og hvor ulykken er indtruffet. Reglerne medfører ikke en udvidelse af vidnepligten for udlændinge i forhold til den gældende retstilstand.

Nr. 1 fastslår, at søforklaring kan afholdes, når det pågældende skibs reder, skibsfører eller myndighederne i det land, hvor skibet er registreret, begærer det.

Det bemærkes, at der ikke stilles krav med hensyn til, hvor ulykken har fundet sted. Det er således ikke en betingelse, at hændelsen, der ligger til grund for begæringen, skal være indtruffet i dansk søterritorium eller den eksklusive økonomiske zone.

Nr. 2 omfatter hændelser i dansk søterritorium eller i den eksklusive økonomiske zone, hvor en betydelig skade på person eller betydelig miljøska­de indtræffer. I disse tilfælde kan alle med en væsentlig retlig interesse deri begære søforklaring afholdt. Formuleringen "betydelig" skade på miljø er valgt, så bestemmelsen svarer til Havretskonventionens artikel 220, stk. 6.

Nr. 3 gør det muligt for Søfartsstyrelsen at begære søforklaring afholdt for personskader, der er indtruffet på udenlandske skibe uden for dansk søterritorium eller den eksklusive økonomiske zone. Da disse skibe ikke umiddelbart er omfattet af dansk jurisdiktion, er der opregnet en række kumulative krav, som skal være opfyldt for, at søforklaring kan afholdes for en dansk domstol. Bestemmelsen kan eksempelvis gøre det muligt at afholde søforklaring i situationer, hvor det vil være naturligt at afholde søforklaring i Danmark. Det er dog en betingelse, at der er en væsentlig tilknytning til Danmark. Dette vil efter omstændighederne bl.a. kunne være situationer, hvor et udenlandsk skib går i fast rutefart mellem en dansk og en udenlandsk havn, og der indtræffer en ulykke, hvor der er mistanke om væsentlige overtrædelser af sikkerhedsforskrifter. Her vil det være naturligt at begære søforklaring i Danmark, uanset ulykken indtræffer uden for dansk farvand. Der tænkes således på ulykker som "Scandinavian Star", hvor en række danske satsborgere omkom. Søforklaring er således mulig, uanset at ulykken er sket uden for dansk søterritorium eller den eksklusive økonomiske zone. Lovforlaget harmonerer med lov nr. 900 af 16. december 1998 om sikkerhed til søs § 4, stk. 3, hvorefter erhvervsministeren kan foretage undersøgelser af ulykker til søs ikke kun for danske skibe, men tillige for skibe med anden tilknytning til Danmark. Foruden kravet om en væsentlig tilknytning til Danmark, skal skibet på tidspunktet for begæringens indgivelse befinde sig i dansk havn. I lighed med hvad der gælder for søforklaring for danske skibe, vil retten også her skulle tage hensyn til, om ulykken undersøges på anden vis.

Myndighederne i det land, hvor skibet er registreret, kan begære afholdelse af søforklaring efter bestemmelsen i nr. 1, hvor der ikke stilles tilsvarende krav. Dette skyldes, at disse myndigheder, for at varetage deres flagstatsforpligtelser, har en særlig interesse i opklaringen.

Til § 475

Ved begæring om afholdelse af søforklaring i Danmark, er der valgfrihed mellem de i § 476, stk. 1, nævnte retter, dvs. de enkelte byretter og Sø- og Handelsretten. I Københavnsområdet skal valg af ret dog fortsat følge retsplejelovens bestemmelser om Sø- og Handelsrettens kompetence, jf. retsplejelovens § 9. Det er ikke et krav at afholde søforklaring ved en bestemt af retterne, selv om den befinder sig i eller tættest på den første anløbshavn. Man skal ved valg af ret dog tage formålsbestemmelsen i betragtning – at søforklaring skal afholdes snarest muligt. Valgfriheden på dette punkt er en undtagelse fra de almindelige værnetingsregler. Hvis skibet forsinkes unødigt eksempelvis på grund af valg af anden ret end retten i den havn, der ligger i nærheden af ulykkesstedet, og formålet med søforklaringen ikke forspildes derved, kan den ret, hvortil henvendelse er sket, efter begæring af rederen eller skibsføreren, henvise begæringen om afholdelse af søforklaringen til en anden af de i § 476, stk. 1, nævnte retter.

Sølovsudvalget har fundet det hensigtsmæssigt at bevare den nuværende ordning, hvorefter søforklaring kan afholdes i udlandet. Ønskes søforklaring afgivet i udlandet, skelnes der mellem, om forklaringen sker i et af de andre nordiske lande, dvs. Finland, Norge eller Sverige, eller et andet land. Hvis søforklaring ønskes afholdt i et af de nordiske lande, sker dette efter reglerne i det pågældende land, og begæringen skal indgives til den der kompetente ret.

Ønskes søforklaring afholdt i udlandet andre steder end i Finland, Norge eller Sverige, kan Søfartsstyrelsen, rederen eller skibsføreren indgive begæringen til det danske konsulat på det sted i udlandet, hvor begivenheden har fundet sted, hvor skibet anløber, eller hvor besætningen befinder sig. Andre interessenter skal ved ønske om søforklaring i udlandet uden for Norden indgive begæring for en dansk domstol.

For at sikre søforklaringsinstituttet mod misbrug, er det ved søforklaring i udlandet fundet hensigtsmæssigt, at det er retten, der tager stilling til begæringens berettigelse, når disse andre interessenter begærer søforklaringen. Begæringen indgives til en af de i § 476, stk. 1, nævnte retter. Det pålægges således ikke i disse tilfælde udenrigsrepræsentationerne at foretage vurderingen af, om der foreligger en væsentlig retlig interesse.

Som noget nyt indføres, at den, der begærer søforklaring, skal underrette dem, der ønskes indkaldt til søforklaringen, samt dem, der kan antages at have interesser at varetage ved søforklaringen. Underretning-

gen skal ske ved at fremsende kopi af begæringen til disse personer, så vidt det er muligt at finde frem til dem. Fremsendelse af begæringen til dem, der kan antages at have interesser at varetage ved søforklaringen, skal så vidt muligt ske samtidig med indgivelsen af begæringen til retten eller konsulatet. Den nævnte personkreds gives dermed en mulighed for at fremsætte indsigelse til retten over for begæringen, inden retten træffer afgørelse om afholdelse af søforklaring.

Stk. 6 giver retten mulighed for at afvise en begæring i de tilfælde, hvor rekvirenten ikke stiller de fornødne oplysninger til rådighed, eksempelvis hvilket skib sagen vedrører, hvem der bør indkaldes og andet, som gør det muligt for retten at træffe beslutning om hvorvidt søforklaring bør afholdes og iværksætte det fornødne hermed.

Erhvervsministeren kan udarbejde en vejledning om de bilag, der bør indgives i forbindelse med begæringen.

Til § 476

Danske skibe har fortsat mulighed for at få afholdt søforklaring i Finland, Norge og Sverige.

Begrebet "udenrigsrepræsentation" i stk. 2 omfatter som hidtil både udsendte diplomatiske og konsulære repræsentanter og honorære repræsentationer. Det afgørende er, om repræsentationen er eller bliver bemyndiget til at modtage søforklaring. Udenrigsrepræsentationer, der ikke har en permanent bemyndigelse, kan ifølge praksis søge Udenrigsministeriet om en ad hoc bemyndigelse i tilfælde af begæring til afholdelse af søforklaring.

Til § 477

I den hidtidige sølov, hvor søforklaring i en række tilfælde er obligatorisk, har det ikke været nødvendigt at have bestemmelser om, hvilken personkreds der kan begære søforklaring og i øvrigt medvirke til at tilvejebringe oplysninger ved søforklaringen, idet dette har været reguleret af retsplejelovens kapitel 19 a. Da retsplejelovens kapitel 19 a foreslås ophævet, og der i søloven indføres et fakultativt instrument, hvor afholdelse af søforklaring kan ske på begæring af andre end rederen, skibsføreren og det offentlige, har udvalget fundet det hensigtsmæssigt at regulere pligten til at afgive forklaring.

Udover rederen og skibsføreren vil denne pligt omfatte medlemmer af besætningen samt andre ansatte om bord, f.eks. kantinepersonale. Disse personer kan have kendskab til hændelsen, idet de ofte indgår i skibets sikkerhedsberedskab.

Endvidere forpligtes alle andre med et "direkte kendskab" til omstændigheder omkring hændelsen til at medvirke ved søforklaringen. Dette omfatter andre ombordværende såsom passagerer på skibet på ulykkestidspunktet, men også andre, der har befundet sig uden for skibet, f.eks. redningsmandskab fra andre skibe, der har været involveret i en eventuel redning. I situationer, hvor lasten er mulig medvirkende årsag til en søulykke, vil pligten også kunne omfatte ladingsejere, afskibere, stevedorer m.v. Pligten omfatter derimod ikke personer med andenhåndskendskab til hændelsen, herunder f.eks. Søfartsstyrelsens Opklaringsenhed, pårørende til tilskadekomne, der ikke selv har været om bord m.v.

Ved spørgsmål af civilretlig karakter har udgangspunktet hidtil været, at det er de involverede parter, typisk rederen eller befragteren, som fremlægger den fornødne dokumentation til belysning af de faktiske forhold. Endvidere vil det normalt være rederens repræsentant, der forbereder sagen og de spørgsmål, der stilles ved søforklaringen. Af praktiske grunde tænkes dette i begge henseender videreført uændret, uanset at det ikke er rederen, der har begæret søforklaringen.

Den dokumentation, som skal fremlægges, kan f.eks. være skibets tegninger, elektronisk post til og fra skibet, båndoptagelser, udskrift fra diverse navigationsudstyr, skibsdagbøgerne, tekniske tegninger over skibet eller lignende, som har betydning for en klarlæggelse af det begivenhedsforløb, der har ført til ulykken.

Bestemmelsen giver ikke en videre adgang for en potentiel part i en senere retssag til at få sagen oplyst, end der gives i medfør af retsplejelovens kapitel 28. Det er endvidere ikke hensigten at pålægge myndigheder, der har en særlig adgang til at tilvejebringe oplysninger om begivenhedsforløbet, at skulle fremlægge disse. Hvis tegninger eller certifikater ikke kan fremskaffes på anden vis, kan Søfartsstyrelsen eller andre, f.eks. forsikringsselskaber dog helt undtagelsesvist blive pålagt at fremlægge denne type dokumentation. Dette forudsætter dog, at materialet er i disse parters besiddelse, og at det i øvrigt er offentligt tilgængeligt.

I forbindelse med afgivelse af forklaring, kan det ikke pålægges en part at fremlægge oplysninger eller afgive forklaring, der kan skade denne i strafferetlig henseende, jf. retsplejelovens § 171. Vidnepligten kan således ikke pålægges personer over for hvem, der eventuelt senere vil kunne rejses tiltale. Hvis retten skønner, at det er sandsynligt, at der vil blive rejst straffesag mod den pågældende, skal retten vejlede om, at denne ikke er forpligtet til at udtale sig, jf. rets-

plejelovens § 173. Dette kan blive nødvendigt, da der ved afholdelse af søforklaringer er forekommet tilfælde, hvor den person, der har afgivet forklaring, har været uvidende om vidnefritagelsesgrundene.

Stk. 2 nævner eksempler på de personer, som kan have retlige interesser at varetage ved søforklaringen, og som retten derfor skal underrette om retsmødet. Denne kreds af personer omfatter som anført f.eks. skibets ejere, ladningsejere, assurandører, selskabet hvor skibet er klasset m.v. Da der stilles krav om retlig interesse, vil f.eks. journalister ikke være omfattet af denne personkreds.

Da det for retten kan være vanskeligt at finde frem til f.eks. ejere af ladning eller andre, der kan have retlige interesser at varetage ved søforklaringen, jf. stk. 2, 3. pkt., pålægges det rederen at være behjælpelig med oplysninger om identiteten af disse personer.

Stk. 4 præciserer, at enhver, der har retlig interesse at varetage i sagen, har adgang til sagsakterne. Adgangen til sagsakterne gælder uanset, at den pågældende ikke er blevet underrettet jf. stk. 2, 3. pkt. En sådan beføjelse har hidtil været forbeholdt politimesteren, jf. retsplejelovens § 213, stk. 3.

Retten sikrer, at der ved adgangen til sagsakterne gives adgang til de oplysninger, der fremgår af begæringen samt andre oplysninger, der er tilgængelige for sagens interessenter. Den nævnte personkreds har endvidere mulighed for at være tilstede ved søforklaringen og stille spørgsmål. Retsplejelovens regler om procesledelse finder anvendelse.

Til § 478

Denne bestemmelse svarer med mindre tilpasninger til retsplejelovens § 213 a, der nu ophæves. Herved sker der en regelforenkling, idet de processuelle bestemmelser i retsplejeloven vedrørende søforklaring nu indgår i de øvrige regler om søforklaring i søloven.

På to punkter er der foretaget ændringer. For det første er der tilføjet en editionspligt, da Sølovsudvalget har fundet det hensigtsmæssigt, at retten tildeles mulighed for at pålægge pligt til at fremlægge dokumentation vedrørende skib eller ladning. For det andet afskaffes bestemmelsen om, at referatet af søforklaringen skal oplæses i retten. Der er søforklaringer, hvor dette ikke er nødvendigt. Der kan endvidere forekomme søforklaringer, hvor en oplæsning af referat vil være så omfangsrig, at det ikke er formålstjenligt. Referatet skal dog godkendes. De personer, der har afgivet søforklaring, skal således have lejlighed til at gøre sig bekendt med referatet af deres forklaring og

have mulighed for at gøre indsigelse imod dette, inden referatet endeligt godkendes.

Til § 479

Bestemmelsen svarer stort set til den hidtidige bestemmelse i sølovens § 478 om søforklaring ved sammenstød. Som en konsekvens af ophævelsen af kap. 19 a i retsplejeloven, er der i stk. 3-5 indsat bestemmelser, der svarer til retsplejelovens § 213 b.

Bestemmelsen omfatter, som efter den hidtidige lov, også uegentlige sammenstød, jf. sølovens §163. Ligeledes opretholdes princippet om, at søforklaringen så vidt muligt skal afholdes for begge skibe samtidig. Hermed sikres, at det ene skib ikke får mulighed for at indrette sin forklaring efter de oplysninger, der er fremkommet ved det andet skibs søforklaring. Retten kan derfor udsætte afholdelse af søforklaringen for det ene skib. Det skal tydeligt fremgå af begæring om søforklaring, jf. § 473, at søforklaring ønskes, uanset om søforklaring ikke kan afholdes for begge skibe.

I visse situationer kan det således, uanset der ikke afholdes søforklaring for begge skibe, være nødvendigt at afholde søforklaring kun for det ene skib f.eks. ved alvorlige personskader, hvor hensynet til skibets reder må vige for det offentliges ønske om at få afholdt en søforklaring. I lighed med den nuværende lov foreslås derfor, at søforklaringen alligevel kan afholdes, hvis det begæres af Søfartsstyrelsen. I modsætning til den nuværende lov medfører begæringen ikke automatisk, at søforklaring skal afholdes. Retten skal – i lighed med de andre tilfælde, hvor søforklaring begæres afholdt – vurdere, hvorvidt dette særlige bevisinstitut skal benyttes. I tilfældet, hvor der f.eks. er sket personskade, vil en sådan begæring kun yderst sjældent blive afvist.

Stk. 2 opretholder den såkaldte antidiskriminationsregel. Hvis sammenstødet er foregået mellem et dansk og et udenlandsk registreret skib, og der ikke afgives søforklaring for det udenlandske skib, kan der ikke afholdes søforklaring for det danske skib, medmindre det danske skibs reder eller Søfartsstyrelsen ønsker det.

Stk. 3 om dørlukning gælder både, når søforklaring ikke afholdes for det ene skib, og når søforklaringen ikke kan afholdes samtidig for begge skibe. Henvi-ningen til retsplejelovens regler om dørlukning sigter navnlig på §§ 29 c – 29 e og 32 b, stk. 1.

Til § 480

Under de hidtidige regler med obligatorisk søforklaring har hver part båret sine egne omkostninger. Med det nye fakultative instrument, har Sølovsudval-

get fundet det hensigtsmæssigt, at omkostningerne i lighed med hvad der gælder for udenretlig bevisoptagelse i medfør af retsplejelovens § 343, stk. 2, i videst muligt omfang pålægges den, der begærer søforklaringen, og dermed direkte giver anledning til udgifterne. Da der imidlertid vil være tilfælde af søforklaring, som før var obligatoriske, og nu formentlig kun afholdes, når det offentlige begærer det, kunne en sådan ordning medføre øgede udgifter for det offentlige i den enkelte sag. Derfor kan retten efter reglen i stk. 1, 2. pkt., pålægge en eller flere af de i § 477, stk. 2, omhandlede personer, der har givet anledning til søforklaring, at betale omkostningerne.

De omkostninger, der kan pålægges, er sådanne omkostninger, som er omhandlet i retsplejelovens § 312, stk. 2, navnlig advokatomkostninger, udgifter til vidnegodtgørelse og rejseomkostninger. Dette sker efter rettens nærmere bestemmelse. Udgifter til dækning af tidstabsomkostninger i forbindelse skibets manglende drift, løn til besætningen mv. er ikke omfattet.

Der er endvidere i stk. 2 i lighed med retsplejelovens § 343, stk. 2, 2. pkt., indført en bestemmelse om, at retten kan kræve sikkerhed for de omkostninger, som søforklaringen kan medføre. Som udgangspunkt kræves dette af den, der begærer søforklaringen. Retten har dog mulighed for at pålægge en anden af de i § 477, stk. 2, nævnte personer end den, der begærer søforklaringen, helt eller delvist at stille sikkerhed.

Ved søforklaring hos dansk udenrigsrepræsentation afholder hver af de i § 477, stk. 2, nævnte personer egne udgifter. Hensigten med reglen i stk. 3 er i et vist omfang at videreføre praksis om, at rederen afholder omkostningerne til udenrigsrepræsentationen, når Søfartsstyrelsen begærer søforklaring afholdt. For så vidt angår de ansatte om bord på skibet, der i medfør af § 477 har pligt til at medvirke til søforklaringen, afholdes omkostningerne af arbejdsgiveren, i det omfang deltagelse i søforklaringen er en tjenesteplicht for den ansatte.

Til § 481

I henhold til den hidtidige sølovs § 480 kan søforklaring tillige afholdes, hvis der fremkommer nye oplysninger, som må antages at have væsentlig betydning. Dette videreføres i forslaget. Når sådanne oplysninger antages at foreligge, kan begæring om ny søforklaring indgives, jf. lovforslagets § 475. Dette medfører, at retten på ny må vurdere, om der foreligger en væsentlig retlig interesse, jf. § 474, og at der på ny skal tages hensyn til formålsbestemmelsen i lovforslagets § 472. I § 472 indgår som nævnt tidsfakto-

ren, som derfor ved begæring om genoptagelse kan komme til at tale mod genoptagelse. Dette kan så opvejes af interessen i, at referatet af søforklaringen suppleres på baggrund af de nye oplysninger. Referatet vil derfor give et mere fyldestgørende billede af årsagen til ulykken.

Til § 482

Som en konsekvens af lov om undersøgelseskommissioner er der sket en mindre tilpasning af stk. 2, idet en række af denne lovs bestemmelser også skal gælde for den særlige undersøgelseskommission, der nedsættes i medfør af denne bestemmelse. Herved opnås, at en række af de beskyttelseshensyn, der ligger bag udformningen af denne lov eksempelvis bestemmelserne om bisiddere, nu også gælder for sådanne kommissioner. Derudover er bestemmelsen en videreførelse af den hidtidige § 482.

Den i lov om undersøgelseskommissioner kapitel 9 omhandlede adgang til at kræve kommissionens beslutninger, omfatter ikke selve kommissionens beretning, men alene de processuelle beslutninger, som kommissionen måtte træffe.

Til § 483

De særlige bestemmelser i § 483, stk. 1-3, om syn og skøn afskaffes. Det må overlades til de involverede parter at afgøre, om der skal foretages syn og skøn i henhold til retsplejelovens bestemmelser herom i kapitel 19 eller tilsvarende bestemmelser i udlandet. For så vidt angår skade på ladningen bevares dog reglerne om besigtigelse, jf. den gældende § 484. Der er dog sket en præcisering af denne bestemmelse, idet der stilles krav om, at der er sket en ikke ubetydelig skade, eller der er grund til at befrygte dette. I disse tilfælde skal skibsføreren fortsat lade afholde besigtigelse. Ved besigtigelsen skal der "sikres bevis" for skadens årsag og omfang. Dette kan f.eks. ske ved indsamling af effekter, fotografering, optagelse af forklaringer m.v.

Stk. 2 omhandler besigtigelse ved ladningsskader af væsentligt omfang, hvis skaden kan skyldes mangler ved stuvning og sikring af godset el. lign. Her skal besigtigelsen ske inden løsningen. Hvorvidt der er tale om en skade af væsentligt omfang vurderes såvel i forhold til den enkelte ladnings værdi og størrelse som i forhold til den samlede last. Der tages i bestemmelsen ikke stilling til, hvem der skal afholde udgifterne til besigtigelsen. Dette afhænger af de konkrete omstændigheder.

Stk. 3 fastsætter, at ladningsejeren skal underrettes straks, når der ønskes foretaget en besigtigelse, så

denne har mulighed for at lade sig repræsentere ved besigtigelsen. Ladningsejeren skal gives et rimeligt varsel til at være tilstede ved besigtigelsen. Varslet kan dog afhænge af omstændighederne, hvor også indgår hensynet til et evt. tidstab, den last der skal besigtiges og den øvrige lasts karakter m.v.

Til § 484

I § 484 er indført bestemmelser vedrørende kære af rettens beslutninger i henhold til dette kapitel. Det er anført, at retsplejelovens kapitel 37 herom finder anvendelse. Dette medfører, at kæremål som udgangspunkt ikke har opsættende virkning, med mindre retten bestemmer det modsatte.

Henvisningen til retsplejelovens kapitel 37 finder ikke anvendelse, i det omfang disse regler er fraveget i stk. 2, hvorefter rettens afgørelse om henvisning til en anden ret efter § 475, stk. 1, 2. pkt., ikke kan kæres, og i § 482, med dennes henvisning til lov om undersøgelseskommissioner.

Da rettens afgørelser efter dette kapitel bør være ledsagede af begrundelse, bestemmes det i stk. 3, at disse afsiges ved kendelse.

Til § 485

§485 er en uændret videreførelse af den hidtidige § 484.

Til § 1, nr. 3

Ophævelsen af denne strafbestemmelse er en konsekvens af, at rederens og skibsførerens pligt til at indgive anmeldelse af søforklaring bortfalder.

Til § 1, nr. 4

Den nye strafbestemmelse knytter sig til den i forslagens § 478, stk. 1, 2. pkt., hjemlede editionspligt. Som det tillige er anført i bemærkningerne til § 474, stk. 2 og 3, tilsigtes ikke en udvidelse af vidnepligten for udlændinge i forhold til den gældende retstilstand.

Til § 1, nr. 5

Afskaffelse af hæftestraffen

Forslaget er en konsekvens af, at strafarten hæfte er blevet afskaffet ved lov nr. 432 af 31. maj 2000, der træder i kraft 1. juli 2001.

Til § 2

Ophævelsen af retsplejelovens kapitel 19 a sker som følge af, at disse regler overføres til søloven.

Bilag 1

Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

Gældende formulering

Lovforslaget

§ 1

I søloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 39 af 20. januar 1998, som ændret ved bekendtgørelse nr. 206 af 3. april 1998, § 35 i lov nr. 900 af 16. december 1998, § 1 i lov nr. 901 af 16. december 1998 og lov nr. 228 af 21. april 1999, foretages følgende ændringer:

1. I § 201 indsættes som *stk. 3*:

»*Stk. 3.* Såfremt det i 1992-fondbkonventionens artikel 4, stk. 4, nævnte samlede erstatningsbeløb forhøjes efter proceduren i konventionens artikel 33, kan erhvervsministeren fastsætte regler om de nye samlede erstatningsbeløb.«

2. §§ 472 til 484 ophæves, og i stedet indsættes:

»§ 472. Formålet med søforklaring er snarest muligt at tilvejebringe oplysninger om de faktiske omstændigheder ved ulykke, dødsfald eller personskaade, herunder oplysninger om forhold, som er af betydning for bedømmelsen af offentlige forhold eller civile ansvarsforhold, af skibets sødygtighed eller for sikkerheden til søs.

§472. Søforklaring skal afgives

- 1) når der i forbindelse med skibets drift uden for ophold i havn eller på red er indtruffet eller må antages at være indtruffet tab af menneskeliv eller voldt betydelig skade på person,
 - 2) når skibsføreren eller et medlem af mandskabet uden for dansk havn er afgået ved døden om bord eller har lidt betydelig skade på person,
 - 3) når nogen, som befandt sig om bord for at følge med skibet, er eller må antages at være druknet fra skibet eller er afgået ved døden om bord og er blevet begravet i søen,
 - 4) når der er indtruffet eller må antages at være indtruffet alvorlig forgiftning om bord,
 - 5) når skibet er stødt sammen med andet skib, jf. herved § 163, eller har været udsat for grundstødning,
 - 6) når skibet er forsvundet eller er blevet forladt i søen,
 - 7) når der i forbindelse med skibets drift er voldt eller må antages at være voldt skade af nogen betydning på skib eller ladning eller, for så vidt skibet ikke ligger i havn eller på red, på ejendom uden for skibet,
- når der er indtruffet en betydelig forskydning af ladningen.

Gældende formulering

§ 473. Er der i andre tilfælde end de i § 472 nævnte i forbindelse med skibets drift indtruffet skade på skib, person eller ladning, eller må sådan skade antages at være indtruffet, skal søforklaring afgives, såfremt det begæres af erhvervsministeren eller af rederen eller skibsføreren.

§ 474. Søforklaring har til formål så vidt muligt at tilvejebringe fuldstændige oplysninger om de faktiske omstændigheder ved og årsagen til den indtrufne hændelse, herunder oplysninger om forhold, som er af betydning for bedømmelsen af skibets sødygtighed eller for sikkerheden til søs.

Lovforslaget

§ 473. Søforklaring kan afholdes, når en ulykke har fundet sted til søs eller når skibsføreren eller et medlem af besætningen uden for dansk havn er afgået ved døden eller har lidt betydelig personskade om bord.

§ 474. Den, som har en væsentlig retlig interesse deri, kan begære, at søforklaring afholdes for et dansk skib.

Stk. 2. Søforklaring kan afholdes her i riget for et udenlandsk skib, når

- 1) begæring herom fremsættes af skibsføreren eller rederen for det udenlandske skib eller af myndighederne i det land, hvor skibet er registreret,
- 2) der i dansk søterritorium eller i den eksklusive økonomiske zone er sket betydelig skade på person eller miljø eller
- 3) der uden for de i nr. 2 nævnte områder er sket en ulykke til søs med væsentlig tilknytning til Danmark og betydelig personskade til følge, såfremt begæring herom fremsættes af Søfartsstyrelsen og skibet på tidspunktet for begæringen befinder sig i dansk havn.

Stk. 3. Den, der begærer søforklaring for et udenlandsk skib efter stk. 2, skal have en væsentlig retlig interesse deri.

Gældende formulering

§ 475. Er den begivenhed, der giver anledning til afgivelse af søforklaring, indtruffet eller opdaget under skibets ophold i havn, skal søforklaring afgives i denne havn. Er begivenheden indtruffet på søen, afgives søforklaring i den første havn, skibet eller besætningen ankommer til efter hændelsen. Afgivelse af søforklaring kan dog udsættes, indtil skibet eller besætningen ankommer til en anden havn, hvis der herved kan opnås en væsentlig begrænsning af skibets tidstab eller omkostninger eller andre væsentlige fordele og begivenhedens art eller omfang eller omstændighederne i øvrigt ikke taler herimod. Skibets reder eller fører skal omgående underrette Erhvervsministeriet om sådan udsættelse af søforklaring og om årsagen hertil.

Stk. 2. Er skibet forsvundet, eller er hele besætningen omkommet, afgives søforklaring på skibets hjemsted, medmindre erhvervsministeren bestemmer, at søforklaring skal afgives et andet sted.

§ 476. Søforklaring afgives her i riget for retten. I Finland, Norge eller Sverige afgives søforklaring for den domstol, som ifølge vedkommende lands lovgivning er kompetent til at modtage søforklaring.

Stk. 2. I andre lande afgives søforklaring for dansk udenrigsrepræsentation, såfremt denne af udenrigsministeren er bemyndiget til at modtage sådanne forklaringer. Findes ingen sådan dansk udenrigsrepræsentation i den pågældende havn, kan søforklaring afgives for dertil kompetent finsk, norsk eller svensk udenrigsrepræsentation i denne havn.

Lovforslaget

§ 475. Begæring om søforklaring i Danmark indgives til en af de i § 476, stk. 1, nævnte retter. Retten kan efter begæring fra skibets reder eller skibsføreren, henvisse en begæring om afholdelse af søforklaring til en anden af de i § 476, stk. 1, nævnte retter, medmindre formålet med søforklaringen dermed forspildes.

Stk. 2. Retten afgør, hvorvidt afholdelse af søforklaring er nødvendig af hensyn til det i § 472 nævnte formål.

Stk. 3. Begæring om søforklaring i Finland, Norge eller Sverige indgives til den domstol, som efter det pågældende lands lovgivning er kompetent til at afholde søforklaring.

Stk. 4. Begæring om søforklaring i andre lande end Danmark, Finland, Norge eller Sverige, fremsat af erhvervsministeren, rederen eller skibsføreren, indgives til en dansk udenrigsrepræsentation, jf. § 476, stk. 2. Begæring fremsat af andre indgives til en af de i § 476, stk. 1, nævnte retter.

Stk. 5. Den, der begærer søforklaring, skal så vidt muligt oplyse, hvem retten skal indkalde, og endvidere samtidig med indgivelse af begæringen sende kopi af denne til dem, der kan antages at have interesser at varetage ved søforklaringen.

Stk. 6. Fremkommer rekvirenten ved indgivelse af begæring om afholdelse af søforklaring ikke med de oplysninger, som med rimelighed kan forlanges, kan retten afvise begæringen. Retten kan indrømme rekvirenten en frist til at afhjælpe denne mangel.

§ 476. Søforklaring afholdes for byretten eller Sø- og Handelsretten i København.

Stk. 2. I udlandet kan søforklaring afholdes for en dansk udenrigsrepræsentation, der af udenrigsministeren er bemyndiget til at modtage sådanne forklaringer, jf. dog § 475, stk. 3. Findes ingen sådan dansk udenrigsrepræsentation i det pågældende land, kan søforklaring afgives for en dertil kompetent finsk, norsk eller svensk udenrigsrepræsentation.

Gældende formulering

§ 477. I de tilfælde, hvor der efter § 472 er pligt til at afgive søforklaring, påhviler det skibsføreren snarest muligt at indgive anmeldelse til den i § 476 nævnte myndighed om afgivelse af søforklaring. Er skibet forsvundet, eller må hele besætningen antages at være omkommet, påhviler pligten rederen.

Stk. 2. Er hændelsen indtruffet eller opdaget under skibets ophold i havn, skal anmeldelse ske inden udløbet af den anden hverdag efter, at hændelsen indtraf eller opdagedes. Er begivenheden indtruffet på søen, regnes fristen fra skibets eller de skibbrudnes ankomst til red eller havn, jf. herved § 475, stk. 1, 3. pkt.

§ 478. Ved anmeldelse om afgivelse af søforklaring skal indleveres en ordret udskrift eller tydelig fotokopi af, hvad der er tilført skibsbøgerne om det skete, eller, hvis sådanne ikke er ført eller er gået tabt, en skriftlig fremstilling af begivenheden. Endvidere skal der fremlægges en fortegnelse over skibets mandskab og andre personer, der antages at kunne give oplysning i sagen, samt om muligt en angivelse af de i sagen interesserede personer eller deres befuldmægtigede. Skibsbøgerne med dertil hørende kladder skal fremlægges under søforklaringen.

Lovforslaget

§ 477. Rederen, skibsføreren, medlemmer af besætningen, samt andre med direkte kendskab til den indtrufne hændelse, har pligt til at afgive forklaring, fremlægge nødvendig dokumentation om skibets forhold, og i øvrigt til at medvirke til at tilvejebringe oplysninger om de faktiske omstændigheder ved en ulykke eller et dødsfald, jf. § 473.

Stk. 2. Til det retsmøde, hvor søforklaringen afholdes, indkaldes de personer, der antages at kunne give oplysninger i sagen. Indkaldelse af skibsmandskab kan ske gennem skibsføreren. Retten underretter så vidt muligt skibets ejer, skibets reder, ladningsejere, assurandører, klassifikationselskab og andre, som kan have retlige interesser at varetage ved søforklaringen, om retsmødet. Rederen har pligt til at afgive oplysninger om disses identitet til retten.

Stk. 3. Retten giver Søfartsstyrelsen og politimesteren meddelelse om begæringen om afholdelse af søforklaringen.

Stk. 4. Alle, som har retlig interesse deri, har adgang til at gøre sig bekendt med sagens akter og har mulighed for at stille spørgsmål under søforklaringen. Dette gælder ikke i de tilfælde, hvor der i medfør af § 479, stk. 3, er truffet beslutning om, at søforklaringen skal afholdes for lukkede døre.

§ 478. Retten bør søge at fjerne uklarhed, tvetydighed eller ufuldstændighed i de afgivne forklaringer og uoverensstemmelse med de i øvrigt foreliggende oplysninger. Retten kan pålægge rederen, befragteren, ladningsejerne eller andre at fremlægge dokumentation vedrørende skib eller ladning til oplysning af sagen. Retten kan indkalde yderligere vidner og kan opfordre de mødende til at lade foretage syn og skøn efter retsplejelovens regler eller andre skridt til oplysning af sagen.

Stk. 2. Bestemmelserne i retsplejelovens kap. 18 om vidneforklaring i borgerlige sager finder i øvrigt med de fornødne lempelser anvendelse på indkaldelse til og afholdelse af søforklaring.

Stk. 3. Af forklaringerne optages efter retsformandens nærmere bestemmelse et referat. Bemærkning om dets godkendelse optages i retsbogen.

Bilag til f. t. l. vedr. søloven og retsplejeloven

Gældende formulering

§ 479. I tilfælde af sammenstød, jf. § 472, nr. 5, skal søforklaring så vidt muligt afgives på samme tidspunkt for begge skibe. Erhvervsministeren kan med henblik herpå tillade, at søforklaringen udsættes.

Stk. 2. Pligten til at afgive søforklaring efter § 472 bortfalder i tilfælde af sammenstød med udenlandsk skib, jf. herved § 163, for hvilket der ikke efter dets hjemlands lovgivning består tilsvarende pligt, medmindre erhvervsministeren i det enkelte tilfælde giver påbud om, at søforklaring skal afgives. Erhvervsministeren træffer bestemmelse om, hvilke fremmede landes skibe denne regel gælder, og hvilke undersøgelser der i stedet skal foretages.

Lovforslaget

§ 479. I tilfælde af sammenstød, jf. § 163, afholdes søforklaring så vidt muligt på samme tidspunkt for begge skibe. Retten kan med henblik herpå tillade, at søforklaringen udsættes.

Stk. 2. I tilfælde af sammenstød mellem et dansk og et udenlandsk skib kan der dog kun afholdes søforklaring vedrørende det danske skib, hvis Søfartsstyrelsen eller rederen begærer det, eller hvis der ifølge § 474, stk. 2, eller lovgivningen i det udenlandske skibs hjemland skal afholdes søforklaring vedrørende det udenlandske skib.

Stk. 3. Hvis søforklaring angående skibssammenstød, jf. § 163, ikke afholdes på samme tidspunkt for begge skibe, kan retten på begæring af rederen, skibsføreren eller anden, der har begæret søforklaring for det skib, for hvilket søforklaring først afholdes, beslutte, at retsmødet skal holdes for lukkede døre, og at kun repræsentanter for offentlige myndigheder og for rederen må være til stede. Tilsvarende gælder, hvis søforklaring kun afholdes for det ene skib. Bestemmelserne om dørlukning i retsplejelovens kapitel 2 finder tilsvarende anvendelse.

Stk. 4. Pligten til at hemmeligholde forhandlingerne efter stk. 3 bortfalder dog, når søforklaring er afholdt vedrørende det andet skib, eller den, der har begæret at afholde retsmødet for lukkede døre, giver afkald over for retten på denne beskyttelse.

Stk. 5. Når søforklaring er afholdt for lukkede døre i henhold til stk. 3, må der, indtil søforklaring er afholdt vedrørende det andet skib, kun meddeles udskrift af retsbogen og sagens dokumenter til offentlige myndigheder og rederen.

Gældende formulering

§ 480. Fremkommer der efter søforklaringens afgivelse nye oplysninger, som må antages at være af væsentlig betydning, kan erhvervsministeren, rederen eller skibsføreren begære ny søforklaring afgivet.

§ 481. Erhvervsministeren kan meddele fritagelse for pligten til at afgive søforklaring i henhold til § 472 eller tillade, at søforklaringen udsættes, såfremt sagen er eller må antages at ville blive tilstrækkeligt oplyst gennem anden tilgængelig undersøgelse.

Lovforslaget

§ 480. Den, der begærer søforklaring i Danmark, afholder efter rettens nærmere bestemmelse de omkostninger, som påføres de i § 477, stk. 2, omhandlede personer, der deltager i søforklaringen. Retten kan bestemme, at en eller flere af de øvrige af § 477, stk. 2, omfattede personer helt eller delvist skal betale de i 1. pkt. nævnte omkostninger.

Stk. 2. Retten kan kræve, at der stilles sikkerhed for de udgifter, som søforklaringen kan medføre.

Stk. 3. Ved søforklaringer i udlandet efter § 475, stk. 4, afholder de personer der deltager, jf. § 477, stk. 2, hver sine omkostninger. Gebyrbetaling i henhold til reglerne om betaling for tjenestehandlinger i udenrigstjenesten samt rejse- og opholdsudgifter for den danske udenrigsrepræsentation afholdes af den, der begærer søforklaring. Hvis søforklaring begæres af Søfartsstyrelsen, afholdes disse udgifter dog af rederen.

§ 481. Fremkommer der efter søforklaringens afgivelse nye oplysninger, som må antages at være af væsentlig betydning, kan ny søforklaring begæres afholdt jf. §§ 474 og 475.

Gældende formulering

§ 482. Er der hverken gennem søforklaringen eller andre i sagens anledning foretagne undersøgelser tilvejebragt fyldestgørende oplysning om ulykkens årsag, og ulykkens karakter eller hensynet til betryggelsen af sikkerheden til søs begrunder det, kan erhvervsministeren i særlige tilfælde, navnlig når yderligere undersøgelser må antages at blive særlig omfattende og undersøgelserne vil kræve samvirken af sagkyndige på flere områder, nedsætte en særlig undersøgelseskommission til behandling af sagen. Kommissionen skal bestå af en dommer som formand og et af erhvervsministeren i den enkelte sag nærmere fastsat antal personer, der er i besiddelse af fornøden nautisk og teknisk sagkundskab.

Stk. 2. Kommissionens behandling af sagen sker efter de regler, der er gældende for ekstraordinære retter i straffesager, jf. retsplejelovens § 21. Kommissionen afgør, om dens møder skal være offentlige.

Stk. 3. Når undersøgelsen er afsluttet, fremkommer kommissionen med en redegørelse om de fremkomne oplysninger om årsagen til ulykken samt eventuelt med forslag til foranstaltninger, der vil være egnede til at forebygge ulykke og ulykkesrisiko af samme eller lignende art. Kommissionens redegørelse og eventuelle forslag kan af erhvervsministeren stilles til rådighed for pressen.

Lovforslaget

§ 482. Er der hverken gennem søforklaringen eller andre i sagens anledning foretagne offentlige undersøgelser tilvejebragt fyldestgørende oplysning om ulykkens årsag, og ulykkens karakter eller hensynet til betryggelsen af sikkerheden til søs begrunder det, kan erhvervsministeren i særlige tilfælde, navnlig når yderligere undersøgelser må antages at blive særlig omfattende, og undersøgelserne vil kræve samvirken af sagkyndige på flere områder, nedsætte en særlig undersøgelseskommission til behandling af sagen. Kommissionen skal bestå af en dommer som formand og et af erhvervsministeren i den enkelte sag nærmere fastsat antal personer, der er i besiddelse af fornøden nautisk og teknisk sagkundskab.

Stk. 2. Kommissionens behandling af sagen sker efter reglerne om undersøgelseskommissioner, hvor en dommer er formand, i lov om undersøgelseskommissioner kapitel 5, 7-9 samt §§ 29-31. Kommissionen afgør, om dens møder skal være offentlige.

Stk. 3. Når undersøgelsen er afsluttet, fremkommer kommissionen med en redegørelse om de fremkomne oplysninger om årsagen til ulykken samt eventuelt med forslag til foranstaltninger, der vil være egnede til at forebygge ulykke og ulykkesrisiko af samme eller lignende art. Kommissionens redegørelse og eventuelle forslag kan af erhvervsministeren stilles til rådighed for pressen.

Gældende formulering

§ 483. Har skibet på rejsen lidt en skade, som nødvendiggør betydeligere reparation eller længere ophold, skal skibsføreren lade afholde syn og skøn over, hvad der bør foretages for at udbedre skaden, hvad dette vil koste, samt over skibets værdi i beskadiget tilstand. Efter endt reparation skal det ved ny besigtigelse afgøres, om skibet er i en sådan tilstand, at det kan udføre den forestående rejse.

Stk. 2. Har ladningen under rejsen lidt betydeligere skade, eller er der grund til at antage, at den er i en sådan tilstand, at losning eller anden foranstaltning til dens bevaring er nødvendig, eller må losning ske for skibets skyld, skal skibsføreren lade afholde syn og skøn. Viser det sig, at lasten er beskadiget, skal syns- og skønsmændene udtale sig om de årsager, som kan antages at have foranlediget skaden, og hvad der i denne anledning bør foretages.

Stk. 3. Syns- og skønsmændene beskikkes efter den på hvert sted gældende lov eller sædvane. Hvor sådan beskikkelse ikke bruges, skal skibsføreren fremskaffe erklæringer fra sagkyndige.

§ 484. Såfremt der kan opstå spørgsmål om, at skade er foranlediget af mangler ved stuvningen, garneringen, lugernes forskalkning eller lignende, skal besigtigelsesmænd tilkaldes ved lugernes åbning og losningen. Er der grund til at befrygte, at gods har taget skade under rejsen, skal skibsføreren lade afholde besigtigelsesforretning, førend godset udleveres til modtageren.

§ 509. Unnlader skibsføreren eller rederen at indgive anmeldelse om afgivelse af søforklaring, jf. § 477, straffes den pågældende med bøde.

Lovforslaget

§ 483. Har ladningen under rejsen lidt en ikke ubetydelig skade, eller er der grund til at befrygte dette, skal skibsføreren, inden godset udleveres til modtageren, lade afholde en besigtigelse, hvorved der sikres bevis for skadens årsag og omfang.

Stk. 2. Ved ladningsskade af væsentligt omfang, som kan skyldes mangler ved stuvningen og sikringen af godset, lugernes tilstand eller lignende, skal besigtigelsen afholdes, før losningen påbegyndes.

Stk. 3. Ladningsejeren skal straks underrettes om, at besigtigelse vil blive afholdt og har ret til at deltage heri.

§ 484. De almindelige bestemmelser om kære i retsplejelovens kapitel 37 finder anvendelse over for rettens afgørelser i henhold til dette kapitel.

Stk. 2. Rettens afgørelse om henvisning til en anden ret efter § 475, stk. 1, 2. pkt., kan ikke kæres.

Stk. 3. Rettens afgørelser efter dette kapitel træffes ved kendelse.«

3. § 509 ophæves.

4. Som ny § 515 a indsættes:

§ 515 a. Efterkommes rettens pålæg efter § 478, stk. 1, 2. pkt., ikke uden lovlig grund, kan retten pålægge en bøde, medmindre der ved fremlæggelsen vil fremkomme oplysning om forhold, som en af de nævnte personer ville være udelukket fra eller fritaget for at afgive forklaring om som vidne efter reglerne i retsplejelovens kapitel 18.

5. I § 507, § 510, stk. 1 og 3, og §§ 511 og 512 ændres »hæfte« til »fængsel indtil 4 måneder«.

Gældende formulering

§ 507. Forsømmer skibsføreren, en styrmand, maskinchefen, en maskinmester eller radiotelegrafisten at overholde sine forpligtelser med hensyn til skibs-, maskin- eller radiodagbogen, straffes den pågældende med bøde eller hæfte.

§ 510. Foranlediger skibsføreren grundstødning, forlis eller anden søulykke ved grov fejl eller forsømmelse i tjenesten, straffes den pågældende med bøde eller hæfte.

Stk. 2. Det samme gælder, dersom skibsføreren gentagne gange ved fejl eller forsømmelse foranlediger en sådan begivenhed.

Stk. 3. Har en skibsfører, der udfører arbejde om bord i et skib, nydt spiritus eller andre rusmidler i et sådant omfang, at denne er ude af stand til at udføre sin tjeneste på fuldt betryggende måde, straffes den pågældende med bøde eller hæfte.

Stk. 4. Under skærpende omstændigheder kan tillige ved dommen retten til at føre skib frakendes for et bestemt tidsrum indtil 5 år eller for bestandig. Erhvervsministeren kan, når 5 år er forløbet efter endelig dom, tilbagegive den frakendte ret.

Stk. 5. Frakendes nævnte ret skibsføreren, skal det bestemmes ved dommen, hvorvidt den pågældende kan gøre tjeneste som styrmand. Anklagemyndigheden indsender vedkommendes sønæringsbevis og udskrift af dommen til Erhvervsministeriet. Er det bestemt, at den pågældende kan gøre tjeneste som styrmand, meddeler erhvervsministeren denne fornødent sønæringsbevis. Delvis frakendelse kan dog ikke finde sted ved overtrædelse efter stk. 3.

Stk. 6. Skønner politiet ved overtrædelser efter stk. 3, at betingelserne for at frakende en person retten til at føre skib foreligger, kan det midlertidigt fratage den pågældende denne ret, dog at vedkommende dommer, inden spørgsmålet afgøres ved dommen, kan ophæve den af politiet trufne bestemmelse. Afsiges der frifindende dom i 1. instans, og dommen påankes af anklagemyndigheden, kan denne, hvor forholdene særlig taler for at opretholde fratagelsen af retten til at føre skib under anken, indbringe spørgsmålet for appelinstanten, der træffer afgørelsen ved kendelse.

Lovforslaget

§ 507. Forsømmer skibsføreren, en styrmand, maskinchefen, en maskinmester eller radiotelegrafisten at overholde sine forpligtelser med hensyn til skibs-, maskin- eller radiodagbogen, straffes den pågældende med bøde eller fængsel indtil 4 måneder.

§ 510. Foranlediger skibsføreren grundstødning, forlis eller anden søulykke ved grov fejl eller forsømmelse i tjenesten, straffes den pågældende med bøde eller fængsel indtil 4 måneder.

Stk. 2. Det samme gælder, dersom skibsføreren gentagne gange ved fejl eller forsømmelse foranlediger en sådan begivenhed.

Stk. 3. Har en skibsfører, der udfører arbejde om bord i et skib, nydt spiritus eller andre rusmidler i et sådant omfang, at denne er ude af stand til at udføre sin tjeneste på fuldt betryggende måde, straffes den pågældende med bøde eller fængsel indtil 4 måneder.

Stk. 4. Under skærpende omstændigheder kan tillige ved dommen retten til at føre skib frakendes for et bestemt tidsrum indtil 5 år eller for bestandig. Erhvervsministeren kan, når 5 år er forløbet efter endelig dom, tilbagegive den frakendte ret.

Stk. 5. Frakendes nævnte ret skibsføreren, skal det bestemmes ved dommen, hvorvidt den pågældende kan gøre tjeneste som styrmand. Anklagemyndigheden indsender vedkommendes sønæringsbevis og udskrift af dommen til Erhvervsministeriet. Er det bestemt, at den pågældende kan gøre tjeneste som styrmand, meddeler erhvervsministeren denne fornødent sønæringsbevis. Delvis frakendelse kan dog ikke finde sted ved overtrædelse efter stk. 3.

Stk. 6. Skønner politiet ved overtrædelser efter stk. 3, at betingelserne for at frakende en person retten til at føre skib foreligger, kan det midlertidigt fratage den pågældende denne ret, dog at vedkommende dommer, inden spørgsmålet afgøres ved dommen, kan ophæve den af politiet trufne bestemmelse. Afsiges der frifindende dom i 1. instans, og dommen påankes af anklagemyndigheden, kan denne, hvor forholdene særlig taler for at opretholde fratagelsen af retten til at føre skib under anken, indbringe spørgsmålet for appelinstanten, der træffer afgørelsen ved kendelse.

Gældende formulering

§ 511. Forsømmer skibsføreren i tilfælde af skibssammenstød at overholde sine forpligtelser efter § 163 eller § 164, straffes den pågældende med bøde eller hæfte.

§ 512. Gør skibsføreren sig skyldig i sådan grov eller oftere gentagen fejl eller forsømmelse med hensyn til forpligtelser efter denne lov, som ikke omfattes af nogen af de foregående bestemmelser, straffes den pågældende med bøde eller hæfte.

§ 213. Søforklaring afgives i de i søloven nævnte tilfælde, samt hvor der fremsættes begæring herom af fører eller reder for udenlandsk skib eller af myndighederne i skibets hjemland.

Stk. 2. Til det retsmøde, hvori søforklaringen skal afgives, indkaldes skibsføreren og de personer, der antages at kunne give oplysning i sagen. Indkaldelse af skibsmandskab kan ske gennem skibsføreren. Ejere af skib og ladning, assurandører og andre, som kan have interesser at varetage ved søforklaringen, underrettes så vidt muligt om retsmødet.

Stk. 3. Retten giver politimesteren meddelelse om begæringen om afgivelse af søforklaring og giver ham adgang til at gøre sig bekendt med begæringen og de dokumenter, der ledsager den. Retten giver endvidere politimesteren underretning om retsmøder i sagen.

Lovforslaget

§ 511. Forsømmer skibsføreren i tilfælde af skibssammenstød at overholde sine forpligtelser efter § 163 eller § 164, straffes den pågældende med bøde eller fængsel indtil 4 måneder.

§ 512. Gør skibsføreren sig skyldig i sådan grov eller oftere gentagen fejl eller forsømmelse med hensyn til forpligtelser efter denne lov, som ikke omfattes af nogen af de foregående bestemmelser, straffes den pågældende med bøde eller fængsel indtil 4 måneder.

§ 2

I retsplejeloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 857 af 12. september 2000, foretages følgende ændring:

1. *Kapitel 19 a* ophæves.

*Gældende formulering**Lovforslaget*

§ 213 a. Retten bør søge at fjerne uklarhed, tvetydighed eller ufuldstændighed i de afgivne forklaringer og uoverensstemmelse med de i øvrigt foreliggende oplysninger. Retten kan indkalde yderligere vidner og kan opfordre de mødende til at lade foretage syn og skøn eller andre skridt til oplysning af sagen. Politimesteren har adgang til at gøre sig bekendt med sagens akter og stille supplerende spørgsmål til de afhørte.

Stk. 2. Bestemmelserne i kap. 18 om vidneforklaring i borgerlige sager finder i øvrigt med de fornødne lempelser anvendelse på indkaldelse til og afgivelse af søforklaring.

Stk. 3. Af forklaringerne optages efter retsformandens nærmere bestemmelse et protokollat, som oplæses. Bemærkning om protokollatets godkendelse optages i retsbogen.

§ 213 b. Hvis søforklaring angående skibssammenstød, jf. herved sølovens § 163, ikke afgives på samme tidspunkt for begge skibes vedkommende, kan retten på begæring af rederen eller skibsføreren for det skib, for hvilket søforklaring først afgives, beslutte, at retsmødet skal holdes for lukkede døre, og at kun repræsentanter for det offentlige og for rederen må være til stede. Bestemmelserne i §§ 29 c, 29 d og 32 b, stk. 1, finder tilsvarende anvendelse⁵⁾. Pligten til at hemmeligholde forhandlingerne bortfalder dog, når søforklaring er afgivet vedrørende det andet skib.

Stk. 2. Når søforklaring er afgivet for lukkede døre i henhold til stk. 1, må der, indtil søforklaring er afgivet vedrørende det andet skib, kun meddeles udskrift af retsbogen og sagens dokumenter til det offentlige og rederen.

Til lovforslag nr. L 64. Skriftlig fremsættelse (25. oktober 2000)

Erhvervsministeren (Pia Gjellerup):

Herved tillader jeg mig for Folketinget at fremsætte:

Forslag til lov om ændring af søloven og retsplejeloven. (Søforklaring og erstatning i forbindelse med transport af olie til søs).

(Lovforslag nr. L 64).

Lovforslagets formål er at sikre højere erstatningsdækning ved olieforurenings-skader og at smidiggøre anvendelsen af søforklaringsinstituttet.

Erstatning i forbindelse med transport af olie

Som opfølgning på Erika tankskibulykken drøfter FN's internationale søfartsorganisation, IMO, en forhøjelse af erstatningsgrænserne for skader ved transport af olie. Disse grænser er fastsat i de internationale konventioner herom. Forhøjelsen vedrører både rederens ansvar og erstatningsgrænsen for Den internationale Olie-skadeerstatningsfond, som supplerer rederens ansvar. Danmark har i lighed med en række andre lande tilsluttet sig de internationale konventioner, og der er allerede hjemmel i søloven til at hæve grænserne for rederens ansvar, hvis IMO

vedtager forhøjelserne. Lovforslaget giver en tilsvarende mulighed for at forhøje bidragene til Olieskadeerstatningsfonden, som betales af olieimportørerne. En forhøjelse af erstatningsgrænserne kan give det offentlige og borgerne bedre mulighed for at få fuld dækning for deres tab ved meget store olieforureningsuheld.

Søforklaring

Søforklaring er et særligt bevisoptagelsesinstitut, der anvendes i forbindelse med ulykker til søs. Forslaget indebærer bl.a., at den hidtidige pligt til at afholde søforklaring erstattes af en mulighed for at afholde sådanne forklaringer, hvor en interessent finder, at der er behov herfor. Alle med en væsentlig retlig interesse vil efter forslaget kunne begære søforklaring. Hermed skabes der mulighed for, at ikke kun rederen, men også andre private interessenter kan begære søforklaring. Retsplejelovens regler om søforklaring samles i søloven, hvorved der sker en regelforenkling.

Jeg henviser i øvrigt til de bemærkninger, der ledsager lovforslaget, og anbefaler det til Tingets velvillige behandling.