

har foranlediget større skader, som dog ikke har overstegtet de nævnte beløb.

Med henblik på at begrænse den stadigt stigende olieforurening af havene fra tankskibe i forbindelse med rensning af olietanke, blev der i London i 1954 vedtaget en konvention, der tilsigtede at bekæmpe olieforureningen fra skibe gennem forbud imod udtømning af olie i visse områder af havet og gennem strafforfølgning ved overtrædelse af sådanne forbud. Denne konvention, der er tiltrådt af Danmark, er gennemført ved lov nr. 70 af 28. marts 1956 om foranstaltninger mod olieforurening af havet. Denne lov forbyder olieudtømning på dansk søterritorium. Konventionen er siden blevet skærpet, og de deraf følgende danske lovændringer er gennemført senest ved lov nr. 49 af 3. februar 1971, hvorved der bl. a. er åbnet mulighed for, at der administrativt kan fastsættes bestemmelser til forebyggelse af skibsfartens forurening af havet med andre materialer end olie, der er skadelige eller ikke let kan nedbrydes. Den nævnte lovgivning fastsætter som nævnt et forbud mod udtømning af olie fra skibe samt stiller krav om, at der i skibe over en vis størrelse skal føres en oliejournal, der giver mulighed for at kontrollere, om forbudet er overtrådt.

Man har endvidere fra rederierhvervets side på forskellig vis søgt at mindske risikoen for olieforurening bl. a. gennem det såkaldte Load On Top-system, der forhindrer, at tankrensninger, mens skibet er i fart, medfører udtømning af olieholdigt rensvand.

Hvad angår det privatretlige erstatningsansvar, indeholder den gældende lovgivning ikke særlige regler herom. Selve grundlaget for erstatningsansvaret har ej heller tidligere været reguleret ved internationale konventioner, når undtages kollisionsansvaret, hvor culpa-reglen – d.v.s. ansvar for skader, som skyldes uagtsom adfærd – er fastslået, jfr. konventionen af 23. september 1910 om skibes sammenstød, der er indarbejdet i sølovens 8. kapitel. Efter gældende dansk ret må man ved spørgsmålet om en reders ansvar for olieforurening i mangel af særlige bestemmelser herom lægge til grund, at rederen er ansvarlig efter den almindelige culpa-regel. Spørgsmålet er i øvrigt nærmere behandlet af Gomard i »Ugeskrift for Retsvæsen« 1956 B. s. 102 ff. og af Allan Philip i »Ugeskrift for Retsvæsen« 1971 B. s. 149 ff. samt for norsk rets vedkommende af Krüger i »Lov og Rett« 1968 s. 337 ff. og

Selvig i »Tidsskrift for Rettsvitenskap« 1970 s. 225 ff. Derimod er omfanget af erstatningsansvaret reguleret ved den internationale konvention fra 1957 om rederes ansvar, der er indarbejdet i sølovens 10. kapitel, og hvorefter rederens ansvar er begrænset til, hvad der svarer til 500 kr. pr. ton af skibets drægtighed.

Førend man i IMCO efter Torrey Canyon-ulykken havde færdigbehandlet udkastene til de to konventioner om indgreb imod og ansvar for olieskader, havde tankskibsejerne i 1969 indgået en frivillig ansvarsordning TOVALOP (»Tanker Owners Voluntary Agreement Concerning Liability for Oil Pollution«), hvorefter regeringerne men ikke enkeltpersoner får deres rensningsudgifter dækket med 100 \$ pr. BRT af det forurenende skib, dog højst 10 mill. \$ for hver hændelse. Dækning ydes kun, hvis skibet har handlet culpøst, men bevisbyrden for, at dette ikke er tilfældet, påhviler ejeren, altså en omvendt bevisbyrde. Aftalen trådte i kraft den 6. oktober 1969 og i tilslutning hertil skabtes en særlig gensidig forsikringsordning for deltagerne.

En tilsvarende ordning blev i 1971 gennemført af olieinteresserne. Olieselskaber, der har tilsluttet sig denne ordning CRISTAL (»Contract Regarding an Interim Supplement to Tanker Liability for Oil Pollution«), forpligter sig til at betale erstatning til de skadelidte og altså her ikke alene til regeringerne, såfremt følgende vilkår er opfyldte; at den skadevoldende olie tilhørte et selskab, som er tilsluttet CRISTAL, og at det tankskib, som fragtede olien var tilsluttet TOVALOP, samt at skibets ejer ville have været ansvarlig for skaden efter bestemmelserne i ansvarskonventionen, om denne var trådt i kraft. Den samlede erstatning efter CRISTAL og TOVALOP er begrænset til 30 mill. \$. Midlerne til ordningen ydes af de olieselskaber og rederier, der har tilsluttet sig ordningen. CRISTAL-aftalen trådte i kraft den 1. april 1971 og er i lighed med TOVALOP tænkt som midlertidige ordninger, der skal ophøre, når ansvars- og fondskonventionerne træder i kraft. Nærværd 90 pct. af al transport af bestandig olie er tilsluttet CRISTAL-ordningen.

Konventionen af 1969 om det privatretlige ansvar for skade ved olieforurening, ansvarskonventionen, som det her foreslås at indarbejde i dansk ret, pålægger som nævnt ovenfor ejeren af et skib, der transporterer olie i