

bulk som last, et vidtgående objektivt ansvar for olieskader og påbyder en tvungen ansvarsforsikring. Konventionen indeholder endvidere regler om begrænsning af ansvaret, der også er en skærpelse af de hidtidige begrænsningsregler indenfor søretten, hvor konventionen fra 1957 om begrænsning af rederes ansvar som nævnt har en begrænsning, der svarer til 500 kr. pr. ton, medens den nye olieansvarskonvention fordobler dette beløb svarende til 1.000 kr. pr. ton, idet dog det samlede beløb uanset skibets størrelse ikke skal kunne overstige et beløb svarende til 105 mill. kr. Baggrunden for dette »loft« er undersøgelser, der viser, at forsikringsmarkedet ikke kunne dække mere. Konventionen er optrykt som *bilag 1* og uddrag af den danske delegations beretning fra konferencen i 1969 som *bilag 2*.

På konferencen i 1969 var der almindelig enighed om, at ansvarskonventionen ikke ville give eventuelle skadelidte ved olieskader tilfredsstillende retslig beskyttelse. Det blev på den ene side fremhævet, at begrænsningsbeløbet var for lavt på baggrund af de skader, som en supertanker kunne forvolde. Desuden blev det anført, at det objektive ansvar ikke var tilstrækkeligt vidtrækkende, idet skibets ejer ville være fri for ansvar, f. eks. i tilfælde af en krigshandling, sabotage eller naturkatastrofer. På den anden side blev det fremhævet, at konventionen påførte rederierhvervet en meget stor økonomisk byrde, idet man måtte påregne, at der skulle betales anseelige forsikringspræmier for at få dækket det nye særlige ansvar for olieskader.

Et forslag om at lægge i hvert fald en del af denne økonomiske byrde på olieselskaberne blev bl. a. støttet af de nordiske lande, men fik ikke tilstrækkelig støtte under konferencen i 1969. I stedet blev der i tilslutning til ansvarskonventionen som et kompromis på konferencen i 1969 vedtaget en resolution om etableringen af en international erstatningsfond, der på den ene side skulle sikre fuld erstatning til de skadelidte ved olieforurening og på den anden side skulle fritage rederne for den forøgede af deres ansvar, som ansvarskonventionen ville betyde i forhold til 1957-konventionen om begrænsning af rederes ansvar. På baggrund af denne resolution udarbejdede IMCO et udkast til en konvention om oprettelse af en international fond, fondskonventionen, der skulle etableres ved afgifter på olielasterne. Denne konvention blev vedtaget

på en konference i Bruxelles i 1971. Konventionen er optrykt som *bilag 3* og uddrag af den danske delegations beretning fra konferencen i 1971 som *bilag 4*.

Ansvarskonventionen træder i kraft, når 8 stater, hvoraf mindst 5 må have en tankskibstonnage på mindst 1 mill. BRT, har tiltrådt konventionen. Fondskonventionen træder i kraft, når mindst 8 stater, som har tilsluttet sig ansvarskonventionen, har tiltrådt fondskonventionen, forudsat at de bidragspligtige til fonden i disse stater i det foregående år modtog mindst 750 mill. tons bidragspligtig olie. Fondskonventionen vil dog ikke kunne træde i kraft før ansvarskonventionen.

Spørgsmålet om at tiltræde de to konventioner, og om på hvilken måde konventionernes bestemmelser skulle indarbejdes i national ret, har været drøftet på en række nordiske møder. Der er herunder opnået enighed om overfor regeringerne i de 4 nordiske lande at anbefale en ratifikation. Fra svensk side er det blevet oplyst, at man i givet fald, såfremt det skulle vise sig, at en gennemførelse af fondskonventionen måtte trække ud, vil være villig til alene at ratificere ansvarskonventionen. For de øvrige nordiske landes vedkommende foretrækker man at tiltræde de to konventioner samtidigt.

For så vidt angår indarbejdelsen, har man fra dansk og norsk side ønsket at indarbejde ansvarskonventionen i søloven som et særligt kapitel, der bliver et supplement til sølovens øvrige bestemmelser om rederens civilretlige ansvar. Da man ikke i den finske og svenske sølov har plads til et særligt nyt kapitel om ansvar for olieskader, har man i stedet valgt at udarbejde en særlig lov herom. Selvom reglerne således vil få en forskellig placering i de nordiske lande, har man dog søgt at udforme de enkelte bestemmelser så ens som muligt.

Hvad fondskonventionen angår, har man nu i alle de nordiske lande valgt at foreslå, at man sætter konventionen som sådan i kraft som national ret, idet denne konvention indeholder en række tekniske bestemmelser vedrørende fonden, som ikke umiddelbart egner sig til indarbejdelse i en lov. Dog er, som det fremgår af lovudkastet, enkelte af fondskonventionens bestemmelser bl. a. vedrørende bidragspligt samt vedrørende visse processuelle spørgsmål medtaget i udkastet til et nyt kapitel i søloven.

Spørgsmålet om tilslutning til konventionen samt enkelte fortolkningsspørgsmål, specielt re-