

lationerne til konventionen fra 1957 om begrænsning af rederes ansvar, har været drøftet på en række uformelle møder med embedsmænd fra en række vesteuropæiske lande. På baggrund af de oplysninger, der er fremkommet under disse drøftelser, kan det forventes, at konventionerne vil træde i kraft i slutningen af 1974.

Til § 267.

Denne bestemmelse fastsætter ansvarsgrundlaget for olieforurening i overensstemmelse med ansvarskonventionen samt gengiver en række af konventionens definitioner, der nærmere afgrænser ansvaret.

Stk. 1. I overensstemmelse med ansvarskonventionens art. III, 1, jfr. I, 3, påhviler der ejeren et objektivt ansvar for enhver olieforureningsskade udenfor skibet. Ansvaret efter denne bestemmelse er dog i overensstemmelse med art. I, 1, begrænset til ejeren af et skib, der transporterer olie i bulk som last. Konventionen omfatter således ikke tankskibe i ballast eller tørlastskibe. Såfremt et skib transporterer olie som bulklast, omfatter konventionens bestemmelser dog al olie om bord, som er omfattet af den i nærværende bestemmelse i stk. 2 gængs definition på olie, uanset om det er bunkersolie eller smøreolie. Dette skyldes, at det bevismæssigt ikke vil være muligt at fastslå, om det er den ene eller den anden type af olie, der forårsager en konkret skade.

Bestemmelsen gengiver endvidere de i ansvarskonventionen art. I, 6 og 7, anførte definitioner på henholdsvis »forureningsskade« og »forebyggende forholdsregler«. Med ordene »udtømmes og udflyder« er angivet, at ansvarsreglerne omfatter såvel de tilfælde, hvor olien bevidst udtømmes fra skibet, som de tilfælde, hvor olien f.eks. som følge af en kollision flyder ud fra skibet.

Det er som nævnt i bestemmelsen alene rimelige forholdsregler, der tages, efter at den pågældende hændelse er indtruffet, som ejeren af skibet er forpligtet at dække udgifterne til. Rimeligheden af forholdsreglerne må vurderes konkret på grundlag af forholdene på det tidspunkt, hvor de pågældende forholdsregler blev taget.

Af lovtekniske grunde benyttes ordet »skade« til at dække ordene i den engelske konventionstekst: »loss or damage«, hvilket svarer til den terminologi, man har benyttet i sølovens 10. kapitel, hvor man har indarbejdet konven-

tionen fra 1957 om begrænsning af rederansvar. I øvrigt omfatter ansvarskonventionen alene de anførte forureningsskader og f.eks. ikke brand- eller eksplosionsskader. Udgifter til forholdsregler, der tages for at afværge eller begrænse sådanne skader, falder derfor udenfor konventionens og dermed lovudkastets område. Endvidere vil forureningsskader, der rammer ting eller personer om bord på skibet, falde udenfor reglerens anvendelsesområde.

Endelig defineres skib som omfattende også andet fartøj, der er indrettet til transport af olie i bulk. Man har herved i overensstemmelse med ansvarskonventionens art. I, 1, villet angive, at betegnelsen skib her benyttes i en noget videre forstand end ellers indenfor sølovgivningen. F.eks. vil en plasticbeholder, en såkaldt »søpølse«, der benyttes til transport af olie, være omfattet af reglerne. Derimod vil rørledninger og andre ikke flydende indretninger samt boreplatforme, hvad enten de er stationære eller ej, falde udenfor reglerne.

Stk. 2 angiver, hvad der forstås ved olie og gengiver her ansvarskonventionens art I, 5, der alene omfatter de såkaldte bestandige olier i modsætning til f.eks. de lettere petroleumprodukter, som benzin, parafin, nafta, lettere fyringsolier o. lign., som fordamper forholdsvis hurtigt, og derfor ikke indebærer de samme muligheder for forurening, som den bestandige olie.

Stk. 3 fastslår i overensstemmelse med ansvarskonventionens art I, 3, hvad der forstås ved skibets ejer, idet ansvaret påhviler denne efter stk. 1. Er der tale om et registreret skib, er ejeren den, der til skibsregistret er anmeldt som ejer uden hensyn til, hvem der i øvrigt civilretligt må anses for ejer af skibet. Såfremt skibet ikke er registreret i noget lands skibsregister, må man finde frem til den faktiske ejer. Såfremt der er tale om visse statsejede skibe, indeholder bestemmelsen en særregel, der fastsætter, at såfremt sådanne skibe benyttes at et selskab, der i den pågældende stat er registreret som skibets bruger, betragtes selskabet som skibets ejer, hvilket f.eks. kan være aktuelt ved østeuropæiske skibe.

Stk. 4 fastsætter i overensstemmelse med ansvarskonventionens art. III, 1, hvem der er ansvarlig ved en række af hændelser, der har samme oprindelse. Af hensyn til de problemer, der kan opstå, såfremt der efter den første hændelse er sket ændringer i ejerforholdene, skibet er f.eks. overtaget af forsikringselskabs-