

almindelige danske ansvarsbegrænsningsregler skal anvendes.

Det har inden for udvalget været drøftet at udvide anvendelsesområdet for de strengere ansvarsregler, således at det objektive ansvar også fandt anvendelse for olieskader her i riget fra tankskibe i ballast og tørlastskibe. Spørgsmålet har været genstand for drøftelser mellem de nordiske lande, og de norske og svenske lovudkast går ind for en sådan udvidelse.

Udvalgets flertal har ikke kunnet tiltræde en sådan udvidelse.

Bruxelles-konventionen af 1969 er resultatet af langvarige og indgående drøftelser, og når konventionen ikke har medtaget tankskibe i ballast og tørlastskibe, men har begrænset sig til skibe, der på det pågældende tidspunkt transporterer olie i bulk som last, bør man efter flertallets opfattelse allerede af den grund ikke gå videre end konventionen.

Udvalgets flertal henviser også til, at mens konventionen efter sin opbygning regulerer de ansvarsspørgsmål, der vil kunne opstå ved større forureningsskader forbundet med søværts transport af olie, og gennemfører afgifter på olieimport til at sikre betalingen heraf, vedrører den foreslåede udvidelse et helt andet forhold, nemlig skade fra olie, der anvendes som fremdriftsmiddel. Det er efter flertallets opfattelse urimeligt for disse forhold at pålægge objektive ansvar, som i øvrigt er ukendt i den søretslige lovgivning. Man henviser til lige til, at et sådant objektive ansvar vil kunne påberåbes over for dansk skibsfart i lignende tilfælde uden for riget og vil kunne etablere et uheldigt præcedens i de fremtidige drøftelser om internationale søretslige konventioner.

Tre medlemmer af flertallet, *E. Behrendt-Poulsen, Bent Nebelong og H. Witt*, har ønsket at tilføje, at de ikke kan gå ind for en udvidelse af det objektive ansvar til at omfatte også tankskibe i ballast og tørlastskibe. Spørgsmålet om, hvorvidt man på det nye retsområde, forureningsbekæmpelse, i et vist omfang bør acceptere objektive ansvar for forureningsskader, må finde sin afgørelse i en bredere sammenhæng.

De af konventionsreglerne omfattede skader kan med en vis ret karakteriseres som katastrofer og det dermed sammenhængende ansvar som katastrofeansvar beslægtet med de i nogle retsforfatninger kendte regler om ansvar for »farlig bedrift«. Konventionens ansvarsområde er så vidtgående, at skader, der ikke kan sidestilles med de forureningskatastrofer, der

er den historiske baggrund for konventionen, er omfattet af det objektive ansvar. Den konventions- eller lovgivningsteknik, der herved af retstekniske grunde er bragt i anvendelse – vid udstrækning af det objektive ansvarsområde for at sikre, at det kommer til at omfatte alle i betragtning kommende risici – kan ikke med nogen rimelighed tjene som en retspolitisk argumentation for en yderligere udvidelse af området for det objektive ansvar.

Han er endvidere ikke enig i den vurdering, at en yderligere udvidelse af området for det objektive ansvar skulle være nødvendiggjort af praktiske erfaringer med hensyn til udfaldet af bevisbedømmelsen i hidtil forekommende sager. Man vil i realiteten ved at følge de øvrige skandinaviske lande inddrage væsentlige områder under objektive ansvar, uden at hidtidige erfaringer fra en lang årrække tilsiger dette; det må herved erindres, at anvendelsen af olie som drivkraft har været kendt i årtier, og at først det sidste decenniums eksplosive udvikling i antal og størrelse af olielasterne har skabt behov for lovændring.

Et mindretal bestående af *V. Ditlev Larsen, E. Lysgaard, Allan Philip og Hans Topsøe-Jensen*, der tiltræder en udvidelse af området for det objektive ansvar, stiller følgende forslag til formulering af en ny § 282, stk. 2:

»Stk. 2. Endvidere finder bestemmelserne i §§ 267 og 268 tilsvarende anvendelse i alle tilfælde, hvor der her i riget er opstået skade ved forurening forårsaget af olie som nævnt i § 267, stk. 2, som udtømmes eller udflyder fra skib, uanset om skibet transporterer olie i bulk som last, eller hvor der er taget forholdsregler for at afværge eller begrænse skade på dansk territorium.«

Mindretallet lægger vægt på, at lovforslaget ved en sådan tilføjelse vil komme på linie med de norske og svenske lovforslag. Ansvarskonventionen er ikke til hinder for en sådan skærpende af de nugældende ansvarsregler. Konventionens strenge ansvarsregler har deres begrundelse i, at olie om bord i skibe indebærer en stor forureningsfare, og i behovet for at sikre de skadelidte den bedst mulige erstatning samt i de vanskeligheder, skadelidte almindeligvis vil have ved at bevise, at olieskade skyldes fejl eller forsømmelse.

De synspunkter, der ligger bag de strenge ansvarsregler, har lige stor gyldighed ved fastsættelsen af ansvarsregler for tankskibe i ballast og tørlastskibe, hvor alene mængden af