

bunkersolie ofte vil have en sådan størrelse, at dette svarer til lasten på et mindre tankskib. Derimod vil rørledninger og andre ikke flydende indretninger samt boreplatforme, hvad enten de er stationære eller ej, falde uden for reglerne.

Når man udover ansvarsreglerne har medtaget de særlige ansvarsfritagelsesgrunde efter udkastets § 268, skyldes dette, at man ikke ønsker at pålægge de nævnte skibe et strengere ansvar end de af konventionen direkte omfattede skibe. Det særlige ansvar er endvidere indskrænket til alene at omfatte olieskader, som opstår her i riget, samt forholdsregler, der tages for at afværge eller begrænse sådan skade. Man har således ikke fundet grundlag for i en dansk lov at pålægge et objektivt ansvar for skader, som opstår i udlandet.

Hvad de særlige begrænsningsbeløb angår, er det mindretallets opfattelse, at man ikke, uden at det ville stride imod Danmarks forpligtelser efter konventionen om begrænsning af rederes ansvar, ville kunne fastsætte særlige regler om forhøjet begrænsningsbeløb og om oprettelse af begrænsningsfond for tørlastskibe og tankskibe i ballast. Begrænsningen af disse skibes ansvar for skade af enhver art, herunder olieskade, vil derfor fortsat være 1000 francs pr. tons svarende til ca. 500 d. kr., jfr. sølovens § 235. Da sådanne skibe ikke ville have adgang til refusion fra den internationale oliefond, ville en forhøjelse også medføre, at disse skibe fik en større økonomisk forpligtelse end tankskibene.

Uanset at man uden at komme i strid med ansvarskonventionen kunne udvide forsikringspligten til skibe, der medfører mindre end 2000 tons olie i bulk som last, jfr. udkastets § 274, har man dog fundet det mest praktisk at bevare konventionens regel her, dels fordi en udvidelse ville medføre meget store administrative kontrolproblemer, dels fordi de virkelige alvorlige olieskader som oftest skyldes udflydning fra de større skibe.

Når de særlige kanaliseringsregler i udkastets § 269 ikke er medtaget her, skyldes dette, at disse regler har en nær sammenhæng med den særlige forsikringspligt og det høje begrænsningsbeløb, der heller ikke er medtaget i nærværende bestemmelse.

Sammenfattende kan det anføres, at man ved den foreslåede regel, for så vidt angår tankskibe i ballast og tørlastskibe, indfører den stramning i forhold til de gældende regler,

at de, for så vidt angår olieskader, bliver ansvarlige på objektivt grundlag – dog med de særlige ansvarsfritagelsesgrunde – men at dette ansvar fortsat vil være begrænset i medfør af sølovens § 235 til ca. 500 kr. pr. ton samt være begrænset til skader, der opstår her i riget.

Til § 283.

Ansvarskonventionens art. XI, 1, der er gengivet i 1. pkt., fastsætter, at konventionens bestemmelser ikke finder anvendelse på krigsskibe eller andre statsskibe, som udelukkende anvendes i statsligt ikke-kommercielt øjemed.

Spørgsmålet om, hvilke ansvarsregler der skal gælde for krigsskibe og andre statsskibe, der anvendes i egentlig statsligt øjemed, kan dog ikke anses for reguleret af konventionen og må derfor være overladt til de kontraherende staters nationale lovgivning, idet dog sådanne regler ikke må være i strid med de folkeretslige forpligtelser, som i øvrigt påhviler Danmark.

I denne sammenhæng kan specielt henvises til konventionen om immunitet for statsskibe fra 1926, der er tiltrådt af Danmark og gennemført ved lov nr. 198 af 16. maj 1950 om fremmede statsskibe m.v. Uanset en forskel i definitionerne på statsskibe i ansvarskonventionens art. XI, 1 og 1926-konventionens art. 3 må det være de samme skibe, der er tale om i de to konventioner. Efter 1926-konventionen kan krigsskibe og de nævnte andre statsskibe ikke gøres til genstand for udlæg, udpantning, arrest eller anden retslig tilbageholdelse. Sager vedrørende sådanne skibe kan alene rejses ved en kompetent domstol i den stat, som ejer eller benytter skibet.

Som anført foran er formålet med de foreslåede bestemmelser at sikre de skadelidte erstatning for olieskader. Dette formål tilsiger, at disse regler også bør gælde for krigsskibe m.v., dersom olieudflydning fra sådanne skibe medfører skader her i landet, eller der tages forholdsregler for at afværge eller begrænse sådanne skader. Udvalget har derfor på linie med de øvrige nordiske lovudkast stillet forslag om, at ansvarsbestemmelserne finder anvendelse på krigsskibe og de nævnte statsskibe. Herefter vil bestemmelserne i hvert fald finde anvendelse på olieskader forårsaget af danske krigsskibe her i landet. Hvad angår udenlandske krigsskibe, er det nok tvivlsomt, om der her i landet vil kunne anlægges sag