

Af bemærkningerne fremgår bl. a., at bestemmelsen alene er tænkt bragt i anvendelse, såfremt ejeren eller brugeren ikke måtte træffe de foranstaltninger, som uheldssituationen nødvendiggør. Denne beføjelse kan ikke begrunde, at bevillingshaveren generelt skal kunne overvælte sit objektive ansvar efter undergrundsloven på staten. Jeg finder følgelig ikke grundlag for at stille forslag om en udvidelse af den i bemærkningerne nævnte regresmulighed med den følge, at almindelige – allerede gældende – regler om offentligt erstatningsansvar fraviges som foreslået af Rederiforeningen med den virkning, at der etableres et videregående erstatningsansvar for staten.

Rederiforeningen henviser i forbindelse med kritikken af forslaget om oprettelse af en havarikommission bl. a. til, at sølovens § 311 om nedsættelse af en særlig undersøgelseskommission gør det muligt at foretage tilbundsgående undersøgelser.

Indledningsvis skal det bemærkes, at forslagets kapitel 4 om havariopklaring ikke finder anvendelse på havanlæg, som er under forsejling eller bugsering, jfr. forslagets § 3, stk. 1. I disse skibslignende funktioner finder de hidtidige regler anvendelse, herunder sølovens bestemmelser om søforklaring. For så vidt angår selve arbejdsfasen (typisk boringer o. lign.) er det imidlertid min opfattelse som anført i de almindelige bemærkninger i lovforslaget, at undersøgelserne i forbindelse med udblæsningen ved Vagn 1 i 1977 viste, at søforklaring med fordel kan afløses af andre former for opklaring af årsagerne til sådanne uheld. Dette skyldes manglen på særlige sagkyndige, som kan medvirke i opklaringsarbejdet, samt den manglende mulighed for at udføre undersøgelser på stedet. Hertil kommer, at virksomhedens risikobetonede karakter og komplicerede natur efter min opfattelse gør det særligt påkrævet, at opklaringsarbejdet varetages af en institution i lighed med havarikommissionen i medfør af lov om luftfart. Det vil herved kunne sikres, at den relevante ekspertise befinder sig i et fast forum og vil kunne sammenkaldes med kort varsel, og at kommissionen i nødvendigt omfang kan foretage undersøgelser på stedet. Jeg er bekendt med muligheden for efter sølovens § 311 at nedsætte en særlig undersøgelseskommission. Imidlertid er det min opfattelse, at en sådan kommission i lighed

med ordningen inden for luftfarten bør være permanent nedsat og alene bør bestå af medlemmer repræsenterende relevant teknisk ekspertise.

Rederiforeningen har bl. a. anført, at lovforslagets § 20, stk. 1, hvorefter der fastsættes særlige højere ansvarsgrænser for flytbare havanlæg, der foretager efterforskning og indvinding af råstoffer i undergrunden, ikke bør gælde for boreskibe, der ikke i lighed med boreplatforme har en særlig lav tonnage.

Under hensyn til at bestemmelsen alene finder anvendelse i »borefasen«, hvor anlæggets skadeevne ikke kan antages at variere med tonnagen, har jeg fundet det hensigtsmæssigt, at begrænsningsbeløbet ikke fastsættes i relation til den aktuelle tonnage, jfr. bemærkningerne til bestemmelsen.

Dette antages ikke at give forsikringsmæssige vanskeligheder, idet beløbet ligger væsentligt under det på det internationale marked opnåelige forsikringsmaksimum. Det kan endvidere ikke anses for at stride mod Danmarks folkeretlige forpligtelser at fastsætte særligt høje begrænsningsbeløb for boreskibe under efterforsknings- eller indvindingsvirksomhed. Ganske vist indeholder 1957-konventionen om begrænsning af rederens ansvar ikke som 1976-konventionen, der er under implementering, nogen udtrykkelig undtagelse for boreskibe fra de lave konventionsbestemte begrænsningsbeløb. Det må imidlertid antages, at konventionerne om begrænsning af rederens ansvar først og fremmest tager sigte på risici, som normalt forekommer i forbindelse med skibsfart, hvorimod særlige risici i forbindelse med den flydende indretning ikke kan anses for omfattet af reglerne om begrænsning af rederens ansvar. Det må i denne forbindelse tillægges vægt, at boreskibets skadeevne under bore- eller indvindingsvirksomhed ganske kan sidestilles med en flytbar platforms skadeevne. Under boringer vil kommandostrukturen om bord i skibet desuden ændres, således at ledelsen overgår fra det maritime personale til det boreoperationelle personale. En nyere svensk højesteretsdom har endvidere vist, at der i praksis kan forekomme undtagelser fra begrænsningskonventionen, hvor særlige omstændigheder tilsiger dette. Den foreslåede særlige begrænsningsregel svarer til, hvad der i norsk lovgivning er fastsat om retten for