

forbindelse med borevirksomhed uden hensyn til, om dette skyldes fejl fra hans side, og uden begrænsninger i ansvarets størrelse. I det tilfælde, hvor rederen af et flytbart havanlæg ikke samtidig er rettighedshaver, giver bestemmelsen i havanlægsloven § 20, stk. 1, denne reder en adgang til at begrænse sit ansvar svarende til sølovens bestemmelser herom.

Det ansvar, der i medfør af søloven kan begrænses, angår bl. a. skade på person eller ejendom, som befinder sig om bord, samt erstatning for skade på person eller ejendom forårsaget af den, som befinder sig om bord.

Sker der en ulykke i forbindelse med borevirksomhed, vil først og fremmest rettighedshaveren være ansvarlig herfor. Skyldes skaden en fejl, forårsaget af rederen for de flytbare havanlæg, vil rettighedshaveren kunne kræve erstatning hos denne, men kun inden for de begrænsninger, som bestemmelsen for forslaget indeholder. For skadelidtes vedkommende vil især rettighedshaverens ansvar have betydning, idet denne, som nævnt oven for, hæfter ubegrænset og på objektivi grundlag. Skulle den situation opstå, at rettighedshaveren ikke er i stand til at betale den fornødne erstatning til skadelidte, kunne der, hvis iøvrigt det fornødne erstatningsgrundlag foreligger, blive tale om et solidarisk ansvar for såvel rettighedshaver som reder, i hvilken situation rederen vil have adgang til den ovennævnte begrænsning af sit ansvar over for skadelidte.

#### Spørgsmål 43:

Hvilke økonomiske konsekvenser har § 20 for ejeren af platformen og/eller bevillingshaveren?

#### Svar:

Den i § 20 fastsatte ansvarsbegrænsning på henholdsvis 20 mill. SDR og 12 mill. SDR medfører, at ejeren for at dække dette ansvar må etablere en ansvarsforsikring, som omregnet til danske kroner omfatter ca. henholdsvis 150 mill. kr. og 90 mill. kr. Til sammenligning kan nævnes, at i medfør af færdselslovens § 105, stk. 2, skal et motordrevent køretøj være dækket af en forsikring på indtil 10 mill. kr. for personskade og 1 mill. kr. for tingskade for den ved en enkelt begivenhed forårsagede skade. For bevillingshave-

rens vedkommende har § 20 ingen konsekvenser ud over muligheden for regres mod rederen, idet bevillingshaveren ikke er omfattet af bestemmelsen i § 20, stk. 3.

#### Spørgsmål 44:

Indebærer § 20 et ubegrænset ansvar – og i hvilket omfang samt hvorledes kan selskaber m. fl. da forsikre sig?

#### Svar:

Som nævnt i min besvarelse af spørgsmål 42 indebærer § 20 en begrænsning i ansvaret for rederen af et flytbart havanlæg. Når man inden for sølovgivningen og i konsekvens heraf for bevægelige havanlæg har indført en begrænsning af ansvaret, har dette ikke mindst sin begrundelse i muligheden for at forsikre et sådant ansvar. Dette ansvar forsikres hovedsageligt i de selskaber, der påtager sig ansvarsforsikringer inden for skibsfarten. De begrænsningsbeløb, man har fastsat i § 20, stk. 1, svarer nøje til de tilsvarende begrænsningsbeløb i den norske sølov, således som denne senest blev ændret i 1979.

Efter det, der foreligger oplyst over for mig, har disse begrænsningsbeløb ikke givet anledning til problemer i Norge i forbindelse med tegning af de fornødne forsikringer.

#### Spørgsmål 45:

Der ønskes en nærmere beskrivelse af tilsynsmyndighedens sammensætning, og hvilken ekspertise de pågældende medarbejdere skal besidde.

#### Svar:

Tilsynet udøves i dag af medarbejdere i en række styrelser, hvoraf skal fremhæves energistyrelsen, direktoratet for statens skibstilsyn, miljøstyrelsen, arbejdstilsynet, statens brandinspektion, elektricitetsrådet og Danmarks Geologiske Undersøgelse. Generelt vedrørende den ekspertise, som de pågældende medarbejdere skal besidde, er der således tale om et bredt spektrum af fagområder, der samordnes i koordinationsudvalget.

Specielt hvad angår energistyrelsen, der udgør tyngdepunktet i ordningen, er der tale om en bemanding, der omfatter ingeniørmæssige discipliner af særlig relevans for olie/gasvirksomheden.