

## Bemærkninger til lovforslaget

### 1. Indledning

Det i 1977 nedsatte Sølovsudvalg har siden 1991 arbejdet med en revision af sølovens kapitler om henholdsvis ansvar for olieskade og bjærgning. Denne revision er foretaget på baggrund af vedtagelsen af internationale konventioner om de to emner. I 1989 blev således vedtaget en ny konvention om bjærgning, og i 1992 ændringsprotokoller til olieansvarskonventionen fra 1969 og fondskonventionen fra 1971. Danmark medvirkede sammen de øvrige nordiske lande aktivt til vedtagelsen af disse internationale aftaler. Vigtige miljøhensyn lå bag ændringen af bjærgningsreglerne, som nu giver større incitament til at iværksætte bjærgning ved fare for miljøskade. Oliekonventionerne blev først og fremmest ændret for at skaffe ofrene for en olieforureningsulykke bedre kompensation.

Samtidig med arbejdet i det danske sølovsudvalg har man på nordisk departementsplan bearbejdet de nordiske udkast til lovforslag med henblik på at opnå den størst mulige nordiske retsenhed i forbindelse med den nationale gennemførelse af ovennævnte internationale søretskonventioner. Nærværende lovforslag følger det af udvalget udarbejdede lovudkast, hvorom der i udvalget har været enighed, idet erhvervsministeren kan tilslutte sig dette.

De to olie-protokoller er optrykt som bilag 1, mens bjærgningskonventionen er optrykt som bilag 2.

### 2. Ansvar for olieskader

I 1969 vedtog en diplomatkonference på baggrund af en række alvorlige olieforureningssager indtruffet i løbet af 1960'erne en konvention om det privatretlige erstatningsansvar for skader ved olieforurening (1969-ansvarskonventionen). Den umiddelbare anledning til, at man dengang tog spørgsmålet om ansvar for olieforurening fra skibe, herunder ansvar for udgifter til forebyggelse og bekæmpelse af olieforurening, op til behandling på internationalt plan var dog den omfattende olieskade på både den engelske og den franske kyst, som indtraf da tankskibet »TORREY CANYON« strandede på et rev ud for Lands End i Cornwall i marts 1967.

Inden vedtagelsen af ansvarskonventionen var spørgsmålet om ansvar og erstatning for olieforurening reguleret af dansk rets almindelige regler om ansvar for skadevoldende handlinger (culpereglen), og af sølovens almindelige regler om ansvarsbegrænsning, dengang baseret på en konvention fra 1957. Disse regler viste sig utilstrækkelige til at sikre erstatning ved store olieforureningsulykker.

Allerede da ansvarskonventionen blev vedtaget, var man klar over, at den ikke ville give skadelidte ved en olieulykke tilstrækkelig kompensation i alle tilfælde, enten fordi begrænsningsbeløbet i visse tilfælde ville være for lavt eller fordi konventionens undtagelser fra det objektive ansvar (ansvar uden hensyn til skyld) ville kunne påberåbes. Skibets ejer bliver således fri for ansvar, når skaden skyldes en krigshandling, sabotage eller en naturkatastrofe. Konventionen pålagde skibets ejer en økonomisk byrde, som da gik ud over det som gjaldt for anden transport, og fra bl.a. nordisk side mente man, at i hvertfald en del af udgifterne i tilfælde af olieforurening måtte dækkes af olieindustrien. Som en følge af dette og som et forsøg på at sikre de skadelidte fuld erstatning blev der i 1971 vedtaget en fondskonvention (1971-fondskonventionen) som supplement til ansvarskonventionen. Fondskonventionen opretter en international fond for erstatning af olieskade gennem opkrævning af afgifter fra alle større modtagere i de kontraherende stater af olie transporteret til søs.

Ansvarskonventionen og fondskonventionen har gennem årene opnået en betydelig international tilslutning. Således har ansvarskonventionen, som trådte i kraft 19. juni 1975, pr. 10. oktober 1994 opnået tilslutning af 88 stater. Fondskonventionen, som trådte i kraft 16. oktober 1978, har pr. 10. oktober 1994 opnået tilslutning af 62 stater. Baggrunden for denne tilslutning er den meget store succes de to konventioner har haft i og med at langt de fleste erstatninger udbetales særdeles hurtigt og effektivt. Erstatningssystemet sikrer, at ofrene for en olieulykke har sikkerhed for en betydelig erstatning uanset skyld hos skibets ejer i forbindelse med ulykken og uanset om ejer skulle vise sig insolvent.

Regler, som implementerer konventionerne, blev