

indføjet i den danske sølov ved lov nr. 227 af 24. april 1974. Disse regler trådte i kraft den 19. juni 1975, bortset fra bestemmelsen vedrørende Fonden, som trådte i kraft den 16. oktober 1978.

Ved siden af det konventionsbaserede erstatnings-system har tankskibsrederierne og olieselskaberne vedtaget en privat erstatningsordning TOVALOP (Tank Owners' Voluntary Agreement concerning Liability for Oil Pollution) og CRISTAL (Contract Regarding a Supplement to Tanker Liability for Oil Pollution), som løbende gennem årene er blev ændret, og som idag sikrer erstatning i en række tilfælde, hvor det konventionsfastsatte erstatningssystem ikke eller kun delvis dækker skaderne.

Inflationsudviklingen samt en række meget store tankskibulykker, heriblandt forliset af AMOCO CADIZ ud for Frankrigs vestkyst i 1978, har imidlertid vist, at erstatningsmulighederne selv ikke med fondskonventionen var tilstrækkelige, og der var derfor behov for en revision af konventionerne. Der var især behov for en væsentlig forhøjelse af erstatningsbeløbene.

På en diplomat-konference i 1984 indkaldt med henblik på en revision af de to konventioner, vedtog man ændringsprotokoller til disse konventioner. Danmark stemte sammen med de øvrige nordiske lande for begge protokoller. Der blev vedtaget forskellige ændringer, hvoraf den væsentligste ændring var en forhøjelse af erstatningsbeløbene.

På konferencen i 1984 talte især USA for en væsentlig forhøjelse af erstatningsbeløbenes størrelse, der ifølge USA's delegation på konferencen var en forudsætning for, at USA ville kunne tiltræde olieerstatningssystemet. For at gøre det muligt for USA at indtræde i det internationale olieerstatningssystem, vedtog man således væsentlige stigninger i erstatningsbeløbene. På konferencen stemte USA for konventionen.

Efter konferencen i 1984 viste det sig imidlertid, at USA af indenrigspolitiske grunde ikke kunne tilslutte sig konventionerne, men i stedet valgte at gennemføre en føderal olieansvarslovgivning (OPA 90), hvorved man blandt andet opretholdt de amerikanske enkeltstaters ret til at fastsætte deres egne regler på området, som i realiteten ofte medfører ubegrænset ansvar. Hertil kom, at også den føderale ansvarsbegrænsningsret let kunne tabes.

Da USA således ikke indtrådte i olieerstatningssystemet, blev det klart, at 1984-protokollerne ville have meget vanskeligt ved at træde i kraft, idet ikrafttrædelsesbestemmelserne i realiteten kun kunne opfyldes, hvis USA ratificerede protokollerne. Pr. 1. oktober 1992 var således protokollen til ansvarskon-

ventionen kun tiltrådt af 8 stater og protokollen til fondskonventionen kun tiltrådt af 3 stater.

På baggrund af ikrafttrædelsesproblemerne med 1984-protokollerne blev der den 23. - 27. november 1992 i IMO's hovedsæde i London afholdt en international søretskonference, hvor man vedtog to protokoller til afløsning af 1984-protokollerne: 1992-ansvarsprotokollen og 1992-fondskonventionen. Eneste materielle ændring i forhold til 1984-protokollerne var, udover de ændrede ikrafttrædelsesbestemmelser jf. nedenfor, indførelsen af en grænse for, hvor stor en andel af Fondens udgifter, der skal bæres af et enkelt land. Denne ændring blev medtaget efter ønske fra Japan, som idag er den største bidragsyder til Fonden. Grænsen blev fastsat til 27,5%, som skal gælde i højst 5 år efter, at 1992-fondskonventionen er trådt i kraft, dog ikke udover det tidspunkt hvor konventionen har opnået en tilslutning fra stater der samlet modtager 750 mill. tons bidragspligtig olie.

1969-ansvarskonventionen og 1971-fondskonventionen bliver med de nye protokoller ændret på en række vigtige punkter. De gamle konventioner, som ændret ved protokollerne, betegnes 1992-ansvarskonventionen og 1992-fondskonventionen, jf. henholdsvis art. 11 i 1992-ansvarsprotokollen og art. 27 i 1992-fondskonventionen.

Ændringerne medfører for det første, at ansvarsbeløbene for både skibets ejer og for Fonden er hævet betydeligt, hvilket bevirker, at de erstatningsbeløb, der kan udbetales til ofrene for en olieulykke, stiger tilsvarende. Efter de hidtil gældende regler har ejeren ret til at begrænse sit ansvar til 133 SDR (ca. 1177 kr. efter kursen på SDR pr. 15. november 1994: 1 SDR = 8,85 d.kr.) pr. ton af skibets drægtighed med hensyn til alt ansvar opstået ved én hændelse eller ved en række af hændelser, der har samme oprindelse. Det samlede erstatningsbeløb kan dog ikke i noget tilfælde overstige 14 mill. SDR (ca. 124 mill. kr.). 1992-ansvarskonventionen fastsætter som noget nyt et minimum for ejerens ansvar på 3 mill. SDR (ca. 26 mill. kr.) for et skib, som ikke er større end 5000 ton. For skibe med en tonnage herover øges ansvaret med 420 SDR (ca. 3717 kr.) pr. ton indtil 59,7 mill. SDR (ca. 528 mill. kr.), som er det maksimale erstatningsansvar for skibets ejer.

Ændringen af 1971-fondskonventionen indebærer, at der som supplement til erstatning under ansvarskonventionen kan opnås et samlet erstatningsbeløb uanset skibets størrelse på op til 135 mill. SDR (ca. 1,2 mia. kr.). Dette beløb stiger til 200 mill. SDR (ca. 1,8 mia. kr.) så snart 1992-fondskonventionen er ratificeret af tre stater, hvor den samlede mængde afgiftspligtige olie, modtaget i disse stater i løbet af det foregående kalenderår, er lig med eller overstiger