

delbar fare for forureningsskade. I bemærkningerne til lovforslaget (Folketingstidende 1994-95, Tillæg A, side 1491) er bl.a. anført, at dette afklarer et tidligere omdiskuteret spørgsmål om, hvorvidt olie, som betingelse for erstatning for afværgeforanstaltninger, rent faktisk skulle være udtømt eller udflydt fra skibet, og at dette spørgsmål nu er løst i konventionen i og med at begrebet »hændelse« ikke alene omfatter hændelser, som forårsager forureningsskade, men også hændelser som medfører alvorlig eller umiddelbar fare for forureningsskade.

Søloven og havmiljølovens regelsæt om objektivi ansvar for skibets ejer for udgifter i forbindelse med beredskabsforanstaltninger, supplerer hinanden således, at havmiljøloven finder anvendelse for skade eller fare for skade, der ikke falder under søloven. Med ovennævnte lovændringer blev det fastslået, at uanset hvilken lov der måtte finde anvendelse på en given hændelse, vil alene faren for forurening udløse det objektive ansvar.

Den 24. juni 2005 vedtog Folketinget lov nr. 599 om ændring af søloven. Loven inkorporerer Bunkerskonventionen fra 2001 og HNS-konventionen fra 1996 i dansk ret (ansvar for forureningsskade forvoldt af bunkersolie - Bunkerskonventionen og ansvar for skade opstået i forbindelse med søtransport af farlige og forurenende stoffer - HNS-konventionen). Loven er endnu ikke trådt i kraft, men vil blive sat i kraft, når konventionerne træder i kraft. Konventionerne fastsætter, i lighed med hvad der i dag gælder for olie, et objektivi ansvar for enhver skade, der skyldes udtømmning af de omfattede stoffer fra et skib og for udgifterne til beredskabsforanstaltningerne, såfremt der er sket eller er alvorlig og umiddelbar fare for udtømmning.

Da disse konventioner omfatter alle kendte stoffer, der udviser farlige eller forurenende egenskaber, må det forventes, at reglerne i søloven, når disse nye regler sættes i kraft, vil dække langt størsteparten af tilfælde af forurening fra skibe. Da sølovens regler ikke fuldt ud omfatter platforme, vil det fortsat være § 44, der i et vist omfang regulerer platformes ansvar.

I forhold til forurening fra skibe vil § 44 fortsat have betydning som supplement til søloven, indtil de nye regler i denne lov er trådt i kraft. Efter ikrafttræden af de nye regler i søloven vil § 44 endvidere stadig have betydning for de tilfælde, der måtte falde uden for sølovens anvendelsesområde.

Spørgsmålet om, hvornår der foreligger en fare, som er tilstrækkelig alvorlig til at begrunde et ansvar for ejeren efter en af ovennævnte love, hviler på en konkret vurdering. I ovennævnte dom af 24. juni 2005

om M/T Brage Pacific lagde retten til grund, at sølovens farebegreb gælder for forureningsskade omfattet af søloven, d.v.s. for bestandig mineralsk olie, jf. definitionen heraf i sølovens § 191, stk. 4, og at havmiljølovens farebegreb gælder for anden udledning, i denne sag gasolie, således at de to regelsæt gælder »parallelt«, men med hver sit anvendelsesområde. I dommen fastslås det, at der allerede ved en grundstødning kan foreligge en alvorlig og umiddelbar fare for forureningsskade.

Som også anført i Folketingstidende 1994-95, Tillæg A, side 1491 er det dog en betingelse, at der skal være indtruffet en begivenhed, der involverer skibet, og et skibs almindelige (dårlige) tilstand vil ikke alene kunne anses at udgøre en risiko.

Vurderingen af hvilke beredskabs- eller bekæmpelsesforanstaltninger, der må anses for at være rimelige forholdsregler, vil altid bero på en konkret vurdering af den faktiske situation. Det skal således bemærkes, at det i § 44 er forudsat, at der udover det almindelige forvaltningsretlige proportionalitetsprincip, hvorefter forholdsreglerne bør afpasses efter den skete skade på skibet eller platformen, tillige gælder et forsigtighedsprincip som tilsiger, at desto større mængde olie der er risiko for slipper ud, desto lavere faregrad er nødvendig for, at iværksættelse af forholdsregler er rimelige. Således vil selv et mindre uheld i relation til f.eks. en lastet olietanker kunne udløse iværksættelse af forholdsregler, der i omfang vil være større end de, der udløses af et tilsvarende uheld med et skib, som sejler med en mindre miljøbelastende last.

Herudover kan som eksempel på rimelige forholdsregler også nævnes, at det ved fare for en større forurening ofte kan være nødvendigt at indsætte mere end ét skib til at ligge klar til at iværksætte bekæmpelse, såfremt faren materialiseres og et udslip faktisk finder sted. Dette skyldes, at selv om et enkelt miljøskib ved brug af skimmere og sweepere alene vil kunne håndtere et mindre udslip, så vil der ved et større udslip være behov for at kunne sætte flydespæringer mellem 2 skibe, for derved at kunne indkredse og opsamle olien. Det kan også være nødvendigt at anvende rekognoscering ved fly eller helikopter, idet olie, der flyder ud fra bunden af f.eks. et tankskib, ofte først ses på overfladen en vis afstand fra havaristen. Anvendelse af fly eller helikopter til at konstatere, om et sådan udslip er sket, vil således også være at anse som en rimelig forholdsregel.

På tilsvarende vis kan det i andre situationer være en rimelig forholdsregel at indsætte det af forsvarers skibe, som fysisk befinder sig nærmest til en truende eller faktisk forurening - også selv om det pågældende skib