

og trafik, PAH'er (tjærestoffer) fra bl.a. fyringsanlæg og nitratforurening af vandområder hidrørende fra urensset eller ikke tilstrækkeligt rensset spildevand og fra (over)gødskning af landbrugsjorder.

Lovforslaget skal endvidere ikke finde anvendelse for miljøskader og overhængende fare herfor, som er forårsaget ved krig eller borgerlige uroligheder. Miljøskader og fare herfor forårsaget ved det, der i almindelighed betegnes som »force majeure«, vil altså ikke være omfattet.

Lovforslagets bestemmelser skal derudover ikke finde anvendelse i forhold til miljøskade eller overhængende fare for miljøskade, der forvoldes af aktiviteter og begivenheder omfattet af Euratom-traktaten eller konventionerne om det civile ansvar for skader forårsaget af håndteringen m.v. af nukleart materiale. Det indebærer, at lovforslaget ikke omfatter miljøskade eller overhængende fare for miljøskade, som er forvoldt af radioaktiv eller anden ioniserende stråling eller som er forvoldt af andre følger af håndtering af nukleart materiale, f.eks. skade eller overhængende fare for skade som følge af brand eller eksplosioner i forbindelse med en nuklear skade.

Desuden skal lovforslagets bestemmelser ikke gælde for naturbegivenheder af usædvanlig, uundgåelig og uafværgelig art. Dette omfatter bl.a. ekstreme vejrhendelser som stormflod og orkan.

Videre skal lovforslagets bestemmelser ikke finde anvendelse i forhold til miljøskade eller overhængende fare for miljøskade, der forårsages af aktiviteter fra orlogsskibe og andre skibe, der ejes eller benyttes af en stat, i det omfang skibenes aktiviteter hovedsageligt tjener forsvarsformål eller den internationale sikkerhed eller udelukkende tjener til at beskytte mod naturkatastrofer.

Endelig skal lovforslagets bestemmelser ikke finde anvendelse i forhold til miljøskade eller overhængende fare for miljøskade, som opstår som følge af begivenheder, der er omfattet af de i bestemmelsens stk. 1, litra 6 nævnte konventioner om ansvaret for forureningsskader på havet. Det er i denne sammenhæng dog en forudsætning, at disse konventioner er trådt i kraft og er ratificeret af og gennemført i medlemslandet. Olieforureningskonventionerne er trådt i kraft og er ratificeret af og gennemført i Danmark, i sølovens kapitel 10. HNS- og Bunkerskonventionerne er endnu ikke trådt i kraft. De materielle regler til gennemførelse af disse 2 konventioner er gennemført i sølovens kapitel 9 a og 11, men ikrafttrædelsen af disse regler afventer den danske ratifikation af de to konventioner, og at de træder i kraft internationalt. Det forventes, at konventionerne vil træde i kraft i løbet af 1-2 år. Når det sker, kan miljøministeren efter forhandling med

økonomi- og erhvervsministeren lade bestemmelserne i § 4, stk. 1, nr. 6, litra c og d træde i kraft, jf. § 58, stk. 2.

Til stk. 2

Det foreslås her i overensstemmelse med miljøansvarsdirektivets artikel 4, stk. 2, at også begivenheder omfattet af alle fremtidige ændringer af konventionerne vil falde udenfor anvendelsesområdet for lovforslagets bestemmelser, når ændringerne er gennemført i dansk lovgivning. En gennemførelse i dansk lovgivning forudsætter, at ændringerne er trådt i kraft internationalt. Sådanne ændringer vil ikke altid skulle gennemføres i form af lovændringer, men vil i visse tilfælde kunne ske ved udstedelse af en bekendtgørelse, eller kan følge umiddelbart af den pågældende konvention. Således vil Danmark, når HNS-konventionen ratificeres, blive forpligtet til at acceptere, at den liste af stoffer, der optræder i de konventioner og koder om farlige og forurenende stoffer, som der henvises til i HNS-konventionen, løbende blive justeret. Dette sker internationalt i de relevante organer i FN's søfartsorganisation, IMO, med det nødvendige flertal af de kontraherende stater. Når disse ændringer er trådt i kraft internationalt, vil de også skulle gælde for Danmark og for danske skibe. Dette vil ske uden lovændring og uden en særskilt bekendtgørelse, jf. sølovens § 212, stk. 2.

Det bemærkes, at en hævelse af beløbsgrænsen for rederens ansvar eller de internationale olieskadeerstatningsfonde ifølge konventionen af 27. november 1992 om det privatretlige ansvar for skader ved olieforurening og konventionen af 27. november 1992 om oprettelse af en international fond for erstatning af skader ved olieforurening kan ligeledes ske uden ændring af den danske lovgivning, hvis dette sker internationalt i de relevante organer i FN's søfartsorganisation, IMO, med det nødvendige flertal af de kontraherende stater. Det tilsvarende gælder vedrørende konventionen af 3. maj 1996 om ansvar og erstatning for skader opstået i forbindelse med søtransport af farlige og skadelige stoffer. Dette følger af sølovens § 194, stk. 5, § 201, stk. 3 og § 215, stk. 4. De nye ansvarsgrænser vil blive offentliggjort i en bekendtgørelse. Sådanne ændringer af beløbsgrænser ændrer ikke hvilke begivenheder, der vil eller ikke vil være omfattet af de nævnte konventioner og har dermed ingen selvstændig betydning for dette lovforslags anvendelsesområde.

Til stk. 3

Ændringer af de koder eller konventioner, som angiver hvilke farlige og skadelige stoffer, der er omfat-