

F. t. l. vedr. søloven

600 mill. tons. Efter 1969-ansvarskonventionen og 1971-fondskonventionen var der dækning op til 60 mill. SDR (ca. 531 mill. kr.), og i starten kun op til 30 mill. SDR (ca. 265 mill. kr.).

I 1992-ansvarskonventionen er der desuden foretaget ændringer med hensyn til, hvilke skibe, hvilke olier, hvilke skader m.v., der er omfattet af konventionen. Der er også foretaget ændringer i konventionens geografiske anvendelsesområde samt i bestemmelsen om ansvarskanalisering. Det fremgår af bemærkningerne til de enkelte lovbestemmelser, hvad disse ændringer nærmere går ud på. De to protokoller er optrykt som bilag 1.

1992-ansvarskonventionen træder i kraft 12 måneder efter, den er blevet tiltrådt af 10 stater, heraf 4 stater med hver en tankskibstonnage på mindst 1 mill. bruttotons, jf. 1992-ansvarskonventionens art. 13. 1992-fondskonventionen træder i kraft 12 måneder efter, den er blevet tiltrådt af 8 stater og IMO's generalsekretær har modtaget oplysninger om at man i disse stater i løbet af det foregående kalenderår har modtaget en samlet mængde på mindst 450 mill. tons afgiftspligtig olie, jf. 1992-fondskonventionens art. 30.

Selvom det er meningen, at de nye konventioner skal erstatte 1969-ansvarskonventionen og 1971-fondskonventionen, indebærer ikrafttrædelsesbestemmelserne i 1992-konventionerne, at staterne i en overgangsperiode samtidig kan tilhøre både det gamle og det nye ansvars- og erstatningssystem. Et sådant dobbeltsporet system skal dog kun gælde, indtil 1992-fondskonventionen er tiltrådt af så mange stater, at 1992-fonden vil være fuldt økonomisk bæredygtig. Art. 31 i 1992-fondskonventionen bestemmer således, at staternes pligt til at opsiges de gamle konventioner først indtræder 6 måneder efter at 8 stater, hvor man ialt modtager 750 mill. tons afgiftspligtig olie, har tiltrådt konventionen.

1992-konventionernes tiltrædelse og deres indarbejdelse i national ret, har været drøftet på en række nordiske møder. De nordiske lande har været enige om at ratificere konventionerne så hurtigt som muligt, og så vidt muligt på en sådan måde, at de to konventioner træder i kraft samtidig. Formålet med dette lovforslag er således at give Danmark mulighed for at ratificere 1992-ansvarskonventionen og 1992-fondskonventionen, og dermed være med til at få konventionerne sat i kraft. Der har endvidere været nordisk enighed om, at man skulle vente med at opsiges 1969-ansvarskonventionen og 1971-fondskonventionen, til der var pligt dertil. 1992-konventionerne giver mulighed for denne tiltrædelsesmåde. Som følge heraf kommer Danmark sammen med de øvrige nordiske lande i en overgangsperiode til at

tilhøre såvel 1969/71-konventionernes erstatnings- og ansvarssystem som 1992-konventionernes erstatnings- og ansvarssystem. Ved således at tiltræde de nye konventioner, men vente med at opsiges de gamle opnår man, at skadelidte så hurtigt som muligt sikres de forbedrede erstatningsmuligheder, samtidig med at man undgår, at stå uden en konvention i forhold til de lande, som har tilsluttet sig 1969/71-konventionerne, men endnu ikke 1992-konventionerne.

For at tage højde for denne overgangsperiode foreslås det, at 1992-konventionerne implementeres i sølovens kapitel 10, mens de nugældende regler, som implementerer 1969/71-konventionerne, ind sættes i et nyt kapitel 10 a. I et nyt kapitel 10 b fastsættes hvorledes de to regelsæt virker sammen i overgangsperioden. Når Danmark til sin tid bliver forpligtet til at opsiges 1969/71-konventionerne kan kapitel 10 a og 10 b ophæves. Det foreslås, at Erhvervsministeren bemyndiges hertil, jf. forslagens § 2, stk. 2.

3. Bjærgning

De nugældende regler om bjærgning findes i den gældende sølovs 16. kapitel. Reglerne bygger på konvention om tilvejebringelse af visse ensartede regler angående hjælp og bjærgning til søs fra 1910.

Når et fartøj har været forulykket eller i fare, opstår der efter de nugældende regler ret til bjærgeløn når fartøj, ladning eller fragt bjærges, jf. § 441, stk. 1 i den gældende sølov.

I mange tilfælde udgør det bjærgede fartøj eller ladningen imidlertid en betydelig fare for andre fartøjer, kysten eller for faste installationer. Bjærgningen fra sådanne farer tages i praksis i et vist omfang i betragtning ved fastsættelsen af bjærgelønnen, selvom disse ikke er medtaget i 1910-konventionen eller i sølovens regler. Såfremt de værdier, der anerkendes som bjærgningsobjekter, altså fartøj, ladning og fragt, går til grunde, fører gældende ret til, at bjærgeren ikke har krav på bjærgeløn, selvom andre værdier er blevet »reddet«. Der er altså intet incitament i de nugældende regler til at søge at hindre forurening, hvis bjærgning af det forulykkede fartøj er eller viser sig at være håbløst.

Lloyds Open Form, der er en kontraktsformular, som udgør et kompromis mellem erhvervets parter, åbnede dog ved en revision i 1980, altså 9 år før vedtagelsen af den nye bjærgningskonvention, mulighed herfor. Klausul 1A i LOF 80 bestemte således, at bjærgeren i tilfælde, hvor fartøjet, der blev bjærget, var en olietanker, skulle have sine rimelige omkostninger dækket samt have et tillæg på højst 15% af disse omkostninger, i de tilfælde hvor bjærgningen ikke lykkedes eller kun delvis lykkedes. Denne und-