

Til § 1, nr. 4

Til § 191

Forslaget ændrer § 191 således, at bestemmelsen bringes i overensstemmelse med 1992-ansvarsprotokollens art. 2. I forhold til den gældende § 191 pålægges skibets ejer fortsat et objektivt ansvar, men forslaget indeholder nye og ændrede definitioner af de centrale begreber. Ændringerne medfører en vis udvidelse af ansvarsområdet.

I den gældende § 191 er det en betingelse, at skaden er sket under transport af »olie i bulk som last«. Denne betingelse foreslås fjernet fra stk. 1, idet 1992-ansvarsprotokollen også fastsætter ansvar for ikke lastede tankskibe og visse andre skibe uden last (ballast-rejser), jf. nærmere definitionen af »skib« i stk. 3.

1992-ansvarsprotokollen indeholder en ny bestemmelse, der nærmere definerer begrebet forureningsskade, jf. art. 2, nr. 3. Baggrunden for denne artikel var ønsket om at foretage en nærmere afgrænsning af skadesbegrebet. Hovedreglen er som hidtil, at skade uden for skibet som skyldes forurening forårsaget af olie, der udtømmes eller udflyder fra skibet er omfattet af skadesbegrebet og dermed erstattes. Som noget nyt præciseres det som en modifikation til denne hovedregel, at ved forringelse af miljøet (»impairment of the environment«) erstattes, ud over tabt fortjeneste ved forurening, kun udgifter til rimelige forholdsregler ved genopretning, jf. artikel 2, nr. 3, litra a i 1992-ansvarsprotokollen. Ved denne definition afskæres krav, som måtte hvile på hypotetiske beregninger.

Det foreslås, at begrebet »forureningsskade« indføres i stk. 1, og derefter defineres i stk. 2.

I forslagens § 191, stk. 2, in fine, fastsættes, at der ved forureningsskade også forstås »udgifter, skade eller tab, som følger af rimelige forholdsregler truffet for at afværge eller begrænse forureningsskade efter at hændelser, som forårsager forureningsskade eller medfører alvorlig og umiddelbar fare for forureningsskade, er indtruffet«. Denne bestemmelse bygger på protokollens art. 2, nr. 4, der indeholder en ændret definition af begrebet »hændelse«. Denne definition afklarer et tidligere omdiskuteret spørgsmål om hvorvidt olie, som betingelse for erstatning for afværgeforanstaltninger, rent faktisk skulle være udtømt eller udflydt fra skibet. Dette spørgsmål er nu 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 (»grave and imminent threat of causing such damage«). Det er dog fortsat en betingelse, at

der skal være indtruffet en »begivenhed« med de pågældende skibe. Det er således ikke tilstrækkelig, at et skibs almindelige (dårlige) tilstand anses at udgøre en risiko.

I den gældende § 191, stk. 1, defineres »skib«. Denne definition er blevet udvidet i 1992-ansvarsprotokollens artikel 2, nr. 1. Det følger heraf, at som »skib« anses for det første ethvert søgående fartøj og flydende indretning af en hvilken som helst type konstrueret eller indrettet til transport af olie i bulk som last, uanset om skibet rent faktisk transporterer olie. For det andet anses som »skib« erhvert skib, der kan transportere olie og anden last, når det transporterer olie i bulk som last og under enhver rejse et sådant skib udfører derefter, medmindre det godtgøres, at der ikke findes nogen rester ombord fra en sådan transport af olie i bulk. Med andre ord anses for »skib« fartøjer beregnet til olietransport (dvs. olietankskibe) samt kombinationsfartøjer som i den konkrete situation transporterer olie. Desuden anses for »skib« et sådan kombinationsfartøj på dets efterfølgende rejser, medmindre det bevises fra kombinationsfartøjets side, at der ikke er olierester ombord fra en foregående rejse med olie. Bevisbyrden for, at der på et givet tidspunkt ikke findes olierester ombord, påhviler herefter skibets ejer (reder).

Da den ændrede definition af »skib« er ganske omfattende, findes det naturligt at placere definitionen af skib i et selvstændigt stykke. Det foreslås at indsætte definitionen i et nyt stk. 3.

I 1992-ansvarsprotokollen foretages også en mindre ændring af definitionen af »olie«. Efter protokollens artikel 2, nr. 2, forstås ved »olie« enhver bestandig mineralisk olie med carbonhydrider, hvad enten den medtages ombord i skibet som last eller som bunkers. Denne ændring medfører, at hvalolie udgår. Den ændrede definition er indarbejdet i forslagens artikel 191, stk. 4.

§ 191, stk. 5, svarer til den nugældende § 191, stk. 3.

Som konsekvens af indførelsen af begrebet forureningsskade, anvendes dette nu i § 191, stk. 6, som ellers svarer til den gældende § 191, stk. 4.

I § 191, stk. 7, defineres »1992-ansvarskonventionen«.

I § 191, stk. 8, defineres »1992-fondskonventionen«.

Til § 192

Bestemmelsen er med enkelte sproglige ændringer identisk med den nuværende § 192.