

I en overgangsperiode vil der være to internationale olieerstatningsfonde. Olieimportørerne vil være forpligtet til at betale til begge disse fonde. Efter overgangsperioden vil olieimportørerne kun være forpligtet til at betale til Den internationale erstatningsfond (1992).

Det er vanskeligt at fastslå størrelsen af den afgiftsforøgelse, dette vil medføre for olieimportørerne, idet den nye fonds udgifter vil variere med antallet og omfanget af ulykker og afhænge af, i hvor stor grad skaderne faktisk erstattes af skibenes ansvarsforsikringselskaber. Hertil kommer, at udgifterne for olieimportørerne i de enkelte lande vil afhænge af, hvor mange lande, som tilslutter sig 1992-fonds-konventionen. Derimod er det muligt at sig noget om danske olieselskabers relative andel af 1992-fondens udgifter. Pr. 1. december 1994 har 6 lande, der tilsammen importerer 504.135.837 tons olie, ratificeret 1992-fonds-konventionen. Hertil kommer, at de nordiske landes samlede olieimport udgør 59.684.362 tons. Den samlede mængde bidragspligtige olie udgør herefter 563.820.199 tons. Danmarks andel heraf er 6.550.104 tons, dvs. 1,16% (i 1993-tal).

Udbetaling af erstatning fra 1992-fonden vil i overgangsperioden være begrænset, idet erstatning kun skal udbetales i den udstrækning skadelidte ikke har kunnet få sine krav dækket efter 1969-ansvarsreglerne, Den internationale erstatningsfond (1971) eller 1992-ansvarsreglerne.

*Til § 1, nr. 5, 6 og 7*

*Til § 231, stk. 1, § 232, stk. 2, og § 244, stk. 1*

Ændringerne heri er alene konsekvensrettelser som følge af, at der i en overgangsperiode vil gælde et dobbeltsporet ansvars- og erstatningssystem. Det er derfor nødvendigt både at henvise til de relevante bestemmelser i kapitel 10 og kapitel 10 a.

*Til § 1, nr. 8*

*Til § 441. Definitioner*

Stk. 1 indeholder definitioner af fire centrale begreber i kapitlet: bjærgning, fartøj, genstand og miljøskade. Bestemmelsen er ny og svarer til bjærgningskonventionens artikel 1.

Litra a definerer bjærgning. I konventionen anvendes »salvage operations«, men udvalget har til trods herfor valgt »bjærgning«, da dette er et velkendt og almindeligt anvendt begreb, selvom det kunne lede tanken hen på noget, der er vellykket.

Det er forudsat, at der er tale om en »handling«, hvilket er en oversættelse af konventionens ord »act or activity«. Handlingen skal foretages for at »assi-

stere« fartøjer eller genstande i fare. Den tidligere sondring ved nordiske domstole mellem assistance, der var en mild grad af hjælp, som kun gav ret til såkaldt assistance-godtgørelse, og bjærgning blev fjernet ved sølovsændringerne i 1964, se herom sølovsudvalgets betænkning nr. 315/1962, s. 11-12 og Brækhus »Bjærgning«, Oslo 1967, s. 11-12.

I modsætning til den gældende sølov er det ikke kun fartøj og last, der kan bjærges, men ethvert »fartøj eller anden genstand i fare«. Den pågældende fare skal være noget mere alvorlig end de ordinære farer, der til stadighed truer skibsfarten.

Med ordene »forulykket eller stedt i fare« ville det være naturligt at antage, at forulykkede fartøjer, der ikke længere er udsat for yderligere beskadigelser, fx sunkne vrage, ikke er omfattet af bjærgningsbestemmelserne. I nordisk ret har man imidlertid altid anvendt bjærgningsreglerne på hævnning af vrage og lignende, hvilket ikke blev anset for at være i strid med bjærgnings-konventionen.

Også genstande og ejendom, der er i fare på indre vandveje, floder, søer og lignende er omfattet. Det må tillige understreges, at det ikke er en betingelse, at et fartøj er involveret som bjærges eller havarist. Også bjærgning fra fx helikoptere vil være omfattet af kapitlets bestemmelser, (bortset fra § 451). I denne forbindelse mindes om bestemmelsen i den gældende sølovs § 175, stk. 5, der fastsætter særlige ansvarsgrænser, hvor der ikke bjærges fra skib. Det afgørende er, hvor genstanden i fare befinder sig, ikke hvorfra bjærgningsaktiviteten finder sted, hvilket vil sige, at også bjærgningsoperationer, der foretages fra land, er omfattet.

Ordet »waters« i konventionen har udvalget valgt at oversætte til »farvande«, hvorved det er et krav, at der kan ske en vis besejling af vandet. Dermed er der foretaget en begrænsning, som udelukker »bjærgning« i fx damme, vandhuller eller lignende, og en sådan begrænsning er efter udvalgets mening berettiget og i overensstemmelse med konventionens formål. Denne begrænsning antages ikke at nødvendig-gøre en reservation fra dansk side i medfør af konventionens artikel 30.

Bjærgningskonventionens artikel 30 indeholder 2 reservationsmuligheder af betydning i denne forbindelse, jf. artikel 30 (1)(a-b). Reservationsmulighederne vedrører dels tilfælde, hvor bjærgningen finder sted i indre farvande og hvor ingen af de involverede fartøjer er oceangående fartøjer, dels tilfælde, hvor bjærgningen finder sted i indre farvande, og hvor ingen fartøjer er involverede i bjærgningsoperationen. Danmark vil ikke tage sådanne reservationer ved ratifikationen, men andre lande vil formentlig gøre