

det. Derfor kan bjærgningsbegrebet være indskrænket i andre jurisdiktioner.

Litra b definerer »fartøj«. Fartøjsbegrebet omfatter skibe og andre enheder, der kan navigeres. Det er selvsagt uden betydning, at fartøjet på grund af havariet ikke længere kan navigeres. Under udarbejdelsen af bjærgningskonventionen har det været diskuteret, om det bør kræves, at fartøj er forsynet med eget fremdriftsmaskineri (self-propelled). Man valgte bevidst at undlade at tage stilling til dette spørgsmål, og det må derfor bero på en konkret fortolkning. Bevægelige platforme vil efter definitionen være omfattet af fartøjsbegrebet, mens produktionsplatforme vil være omfattet af genstandsbegrebet, jf. litra c. I denne forbindelse skal man dog være opmærksom på undtagelsen i § 442, stk. 4, der undtager visse platforme og boreenheder fra bjærgningskapitlets område.

Litra c definerer »genstand«. Bestemmelsen præciserer, at fysiske formuegoder, der er permanent fastgjort til kystlinien, ikke anerkendes som bjærgningsobjekter. Ordene »permanent fastgjort« anser udvalget for en passende oversættelse af konventionens »permanently and intentionally attached«, idet det i ordet »fastgjort« ligger, at genstanden ikke tilfældigt er tilknyttet kystlinien. Under forhandlingerne af bjærgningskonventionen i 1989 var der dog enighed om, at olieledninger (»pipelines«) er omfattet af konventionen og således her omfattet af litra c.

Begrebet inkluderer fragt i risiko. Lastens værdi beregnes i forhold til dens bjærgede værdi, dvs. værdien på det tidspunkt, hvor bjærgningsoperationen er gennemført, og det bjærgede er bragt til et sikkert sted. Den eneste fragt, der kan udgøre en yderligere bjærget værdi, er fragt, som rederen vil tjene ved godsets ankomst til destinationshavnen, og som han ville have tabt, hvis godset ikke var bjærget. En fragt, som rederen ikke bærer risikoen for, indgår ikke som en selvstændig post i de bjærgede værdier, men derimod efter omstændighederne i lastens værdi fx. i forbindelse med cif-køb (cost, insurance, freight). Tidshyre mv. er således ikke omfattet af begrebet »fragt«. Tilsvarende giver undgået tidstab og ansvarsbjærgning ikke ret til bjærgeløn.

Selv med de nævnte undtagelser, vil bjærgningsreglerne med de nye definitioner af »bjærgning« og »genstand« få et videre anvendelsesområde, end de har idag. Det er vanskeligt præcist at vurdere konsekvenserne af denne udvidelse, men det skal bemærkes, at vilkårene om at genstanden skal være »i fare eller forulykket« og at bjærgningen skal finde sted i et »farvand«, sætter visse grænser for bjærgningsreglernes anvendelsesområde. Derudover vil det være et spørgsmål hvilke regler, der skal følges, ved ud-

målingen af vederlag til den, der har bjærget værdier for en anden. Andre regler, som kan tænkes at komme til anvendelse i sådanne situationer, er reglerne om uanmodet forretningsførelse og findeløn. I situationer, som ikke har tilknytning til egentlig skibsfart, vil det oftest være naturligt at anvende sådanne regler i stedet for bjærgningsreglerne, fx. hvis en dykker finder en diamantring, som er tabt i havnen.

Litra d definerer miljøskade. Denne definition er et slags »nøgle-begreb« i kapitlet, idet begrebet anvendes i blandt andre §§ 444, 446 og 449, hvor det ikke er skaden, der er afgørende, men faren herfor. Definitionen omfatter skader ved eksplosion og brand, der kun sjældent i almindelig forstand ville blive betegnet som miljøskade. På CMI-konferencen i Montreal 1981, hvor CMI (Comité Maritime International) vedtog sit konventionsudkast, blev tilføjet ordene »fysisk skade på menneskeligt helbred eller på maritimt liv eller ressourcer« (»to human health or to marine life or resources«). Denne tilføjelse sigter på at undtage tilfælde, hvor der kun er risiko for væsentlig fysisk skade på trediemands ejendom såsom bygninger og havneanlæg.

Udtrykkene »omfattende« (»substantial«) og »alvorlige hændelser« (»major incidents«) samt »forurening, kontaminering, brand, eksplosion« (»pollution, contamination, fire, explosion«) indebærer ifølge CMI's rapport, at definitionen ikke omfatter risiko for skade på enkeltpersoner eller installationer m.v. Der må være tale om risiko for skade af mere generel karakter, og risikoen må vedrøre en ganske væsentlig skade. Udvalget har valgt at følge den forståelse, som CMI's rapport giver udtryk for, hvilket bl.a. er kommet til udtryk ved formuleringen »mere omfattende«.

Det fremgår af CMI's rapport, at ordene »i kystfarvande, indenlandske farvande eller områder i umiddelbar nærhed af disse farvande« (»coastal or inland waters or areas adjacent there to«) udelukker tilfælde, hvor der er en risiko for miljøskade på det åbne hav. Dette blev bekræftet under diplomatkonferencen. Udtrykket indebærer, at reglerne, afhængig af arten og omfanget af den konkrete risiko, kan få en fra sag til sag varierende geografisk udstrækning, og hensigten er ikke, at formuleringen skal angive, i hvilket omfang den økonomiske zone er omfattet. Truslen om skader indenfor søterritoriet eller de indre farvande, der skyldes et havari på det åbne hav, er dog omfattet, hvis skader må anses for en påregnelig følge af havariet.

Definitionen omfatter ifølge CMI's rapport langt flere forureningsstilfælde end den olieforurening, der truer fra et lastet tankskib, således f.eks. risikoen for forgiftninger af havmiljøet eller af vand fra radioak-