

Lovforslag nr. L 121. Fremsat den 18. januar 1995 af erhvervsministeren (Mimi Jakobsen)

## Forslag

til

# Lov om ændring af søloven

### § 1

I søloven, jf. lov nr. 170 af 16. marts 1994, foretages følgende ændringer:

1. I § 173, nr. 1 indsættes efter »bjærgeløn«: », herunder særligt vederlag«.

2. § 173, nr. 2 affattes således:

»2) krav i anledning af skade eller udgifter af den art, som er nævnte i § 191 eller § 210, og som er omfattet af henholdsvis § 206, stk. 1, eller § 225, stk. 1,«.

3. Overskriften til *Kapitel 10* affattes således:

#### »Kapitel 10

*Om ansvar for olieskade efter reglerne i 1992-ansvarskonventionen og 1992-fondskonventionen*

4. §§ 191-230 affattes således:

§ 191. Ejeren af et skib er uden hensyn til skyld ansvarlig for enhver forureningsskade.

*Stk. 2.* Ved forureningsskade forstås tab eller skade uden for skibet, som skyldes forurening forårsaget af olie, der udtømmes eller udflyder fra skibet, dog således at erstatning for forringelse af miljøet, ud over tabt fortjeneste ved en sådan forringelse, begrænses til udgifterne ved rimelige forholdsregler for genopretning, der allerede er taget eller som skal tages. Ved forureningsskade forstås endvidere 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.

*Stk. 3.* Ved skib forstås i dette kapitel, jf. dog § 206, stk. 2, enhver flydende indretning konstrueret eller indrettet til transport af olie i bulk som last, dog således at et skib, der kan transportere olie og anden last, udelukkende anses for et skib, når det faktisk transporterer olie i bulk som last, og under enhver efterfølgende rejse, medmindre det godtgøres, at der ikke findes nogen rester ombord fra en sådan transport.

*Stk. 4.* Ved olie forstås i dette kapitel enhver bestandig mineralsk olie med carbonhydrider herunder råolie, brændselsolie, tung dieselolie, og smøreolie.

*Stk. 5.* Ved ejer forstås for registrerede skibes vedkommende den, der til skibsregisteret er anmeldt som ejer. Ejerskab af et skib af en stat, men benyttes det af et selskab, der i denne stat er registreret som skibets bruger, anses selskabet som skibets ejer.

*Stk. 6.* Forvoldes forureningsskade ved en række af hændelser, der har samme oprindelse, påhviler ansvaret den, som på tidspunktet for den første af disse hændelser var ejer af skibet.

*Stk. 7.* Ved 1992-ansvarskonventionen forstås Den internationale konvention om det private retlige ansvar for skade ved olieforurening 1992.

*Stk. 8.* Ved 1992-fondskonventionen forstås Den internationale konvention om oprettelse af en international fond for erstatning af skader ved olieforurening 1992.

§ 192. Ejeren er ikke ansvarlig, såfremt vedkommende godtgør, at skaden er en følge af:

- a) krigshandlinger, krigslignende handlinger, borgerkrig, oprør eller en naturbegivenhed af en usædvanlig, uundgåelig og uafværge- lig karakter,
- b) i det hele skyldes en handling foretaget af tredjemand med fortsæt til at volde skade eller
- c) i det hele skyldes fejl eller forsømmelse af nogen offentlig myndighed med hensyn til at vedligeholde fyr eller andre hjælpemid- lerne for navigeringen.

*Stk. 2.* Ejerens ansvar kan nedsættes eller helt bortfalde, såfremt denne godtgør, at ska- delidte forsætligt eller uagtsomt har medvirket til skaden.

**§ 193.** Krav mod ejeren om erstatning for forureningsskade kan alene rejses efter regler- ne i dette kapitel.

*Stk. 2.* Ansvar for forureningsskade kan ikke gøres gældende mod:

- a) besætningsmedlemmer, ejerens agenter el- lere personer, der er ansat i ejerens tjeneste,
- b) lodsens eller andre personer, der udfører tje- nester for skibet,
- c) skibets reder eller disponent, hvor denne ikke er ejer af skibet, enhver befragter, aflas- ter, afsender, ejer eller modtager af lasten.
- d) enhver person, der udfører bjærgning med ejers, reders eller skibsførers samtykke eller efter den kompetente offentlige myndig- heds instrukser,
- e) enhver person, der træffer rimelige for- holdsregler for at afværge eller begrænse forureningsskade,
- f) ansatte eller agenter for de i litra b, c, d eller e nævnte personer,

medmindre vedkommende har forvoldt ska- den forsætligt eller groft uagtsomt og med for- ståelse af, at sådan skade sandsynligvis ville blive forårsaget.

*Stk. 3.* Regresansvar for forureningsskade kan ikke gøres gældende mod nogen, som er nævnt i stk. 2, litra a, b, d, e eller f medmindre vedkommende har forvoldt skaden forsætligt eller groft uagtsomt og med forståelse af, at så- dan skade sandsynligvis ville blive forårsaget. Om regres iøvrigt gælder almindelige retsreg- lerne.

**§ 194.** Ejeren har ret til at begrænse sit an- svar efter § 191 til 3 millioner SDR for et skib, hvis drægtighed ikke overstiger 5.000 tonnage- enheder. For et skib med større tonnage forhø-

jes dette beløb med yderligere 420 SDR for hver ekstra tonnageenhed. Det samlede erstat- ningsbeløb kan dog ikke i noget tilfælde over- stige 59,7 mill. SDR. For renter og sagsomkost- ninger hæfter ejeren uden begrænsning.

*Stk. 2.* Den nævnte ansvarsgrænse gælder for alt ansvar, som er opstået ved én og samme hændelse eller ved en række hændelser, der har samme oprindelse.

*Stk. 3.* Ansvar kan dog ikke begrænses, hvis det grunder sig på, at ejeren selv har for- voldt forureningsskaden forsætligt eller groft uagtsomt og med forståelse af, at sådan skade sandsynligvis ville blive forårsaget.

*Stk. 4.* Ved SDR forstås den i § 505 omhand- lede regneenhed. Ved drægtighed forstås ski- bets bruttotonnage beregnet i overensstemmel- se med tonnagemålingsbestemmelserne i bilag 1 til den internationale skibsmålingskonven- tion af 1969.

**§ 195.** Såfremt ejeren ønsker at begrænse sit ansvar i overensstemmelse med § 194, må den- ne oprette en begrænsningsfond, i Danmark ved Sø- og Handelsretten i København, og el- lers ved en domstol eller anden kompetent myndighed, hvor sag er anlagt eller kan anlæg- ges.

*Stk. 2.* Fonden fordeles forholdsmæssigt mellem alle fordringer opstået ved en og sam- me begivenhed eller række af begivenheder, der har samme oprindelse. § 176, stk. 3 og 4, gælder tilsvarende.

*Stk. 3.* Krav, som vedrører rimelige udgifter til forholdsregler eller opofrelser, som ejeren frivillig har foretaget med henblik på at afvær- ge eller begrænse forureningsskade, er ligestil- let med andre krav ved fordelingen af fonden.

*Stk. 4.* De nærmere regler om fondens opret- telse og fordeling m.v. følger af kapitel 12.

*Stk. 5.* Har ejeren i overensstemmelse med 1992-ansvarskonventionen oprettet begræns- ningsfond i en fremmed stat, som har tilsluttet sig konventionen, har det samme virkning for vedkommendes ret til ansvarsbegrænsning som oprettelse af en fond ved Sø- og Handels- retten i København.

**§ 196.** Har ejeren ret til at begrænse sit an- svar efter § 194, og har denne oprettet en fond i overensstemmelse med § 195, kan der ikke gø- res arrest eller udlæg i eller udøves andre ret- tigheder over for skib eller anden ejendom, som tilhører ejeren, for krav, som kan gøres

gældende mod fonden. Er der foretaget arrest i skib eller anden ejendom, som tilhører ejeren, for sådanne krav, eller har ejeren stillet sikkerhed for at undgå arrest, skal i sådanne tilfælde arresten, ophæves eller sikkerheden frigives.

*Stk. 2.* Bestemmelsen i stk. 1 finder tilsvarende anvendelse, når ejeren i overensstemmelse med 1992-ansvarskonventionen har oprettet en begrænsningsfond i en fremmed stat, som har tilsluttet sig denne konvention, forudsat at fordringshaveren har adgang til den domstol eller anden myndighed, der administrerer fonden, og denne faktisk er tilgængelig for vedkommende.

§ 197. Ejeren af et dansk skib, som medfører over 2.000 tons olie i bulk som last, skal have en godkendt forsikring eller anden garanti til dækning af ansvar som nævnt i § 191 og inden for den ansvarsgrænse, der er anført i § 194. Der skal udstedes certifikat, som bekræfter, at der foreligger en sådan forsikring eller garanti. Uden gyldigt certifikat må skibet ikke benyttes.

*Stk. 2.* Bestemmelsen i stk. 1 finder tilsvarende anvendelse for skibe, der ikke er hjemmehørende her i riget, og som anløber eller forlader dansk havn eller anden laste- eller losseplads i Danmark eller på den danske kontinentalsokkel, såfremt sådanne skibe medfører over 2.000 tons olie i bulk som last. Skibe, der er registreret i en stat, som har tilsluttet sig 1992-ansvarskonventionen, skal have det i konventionen fastsatte certifikat, som viser, at der foreligger forsikring eller anden garanti.

*Stk. 3.* Med de undtagelser, der følger af § 207, finder bestemmelserne i stk. 1 og 2 også anvendelse på skibe, som ejes af den danske stat eller af en anden stat, idet dog disse skibe i stedet for at være udstyret med den ovennævnte forsikring eller garanti kan være udstyret med et certifikat udstedt af vedkommende myndighed, som bekræfter, at skibet er stats-ejet, og at dets ansvar er dækket inden for de i § 194 anførte begrænsningsbeløb.

§ 198. Erhvervsministeren fastsætter i overensstemmelse med 1992-ansvarskonventionen de nærmere regler om forsikring og garanti, herunder om, hvilke krav forsikringen eller garantien skal opfylde, for at den kan godkendes, samt om certifikatet, dets form, indhold, udstedelse og gyldighed.

§ 199. Såfremt et skib ikke er udstyret med den i § 197, jf. § 198, påbudte forsikring eller garanti eller med det påbudte certifikat, kan skibstilsynet eller andre myndigheder, som af erhvervsministeren er bemyndiget hertil, nægte skibet adgang til eller forbyde det at forlade dansk havn eller anden laste- og losseplads i Danmark eller på den danske kontinentalsokkel eller påbyde, at det bliver losset eller forhallet.

§ 200. Krav om erstatning for forurenings-skade kan rettes direkte mod forsikringsgiveren, herunder mod den som har stillet garanti for ejerens erstatningsansvar. Forsikringsgiveren kan påberåbe sig bestemmelserne om ansvarsbegrænsning efter § 194, selv om ejeren ikke har ret til ansvarsbegrænsning. Forsikringsgiveren kan endvidere påberåbe sig de bestemmelser om ansvarsfritagelse, som ejeren selv kunne have gjort gældende. Derimod kan forsikringsgiveren ikke overfor fordringshaver påberåbe sig indsigelser, som vedkommende ville kunne påberåbe sig over for ejeren med undtagelse af indsigelsen om, at skaden er forårsaget forsætligt af ejeren selv. Forsikringsgiveren har ret til at addicere ejeren.

*Stk. 2.* Forsikringsgiveren kan oprette en begrænsningsfond i medfør af § 195 med samme virkning, som hvis den var oprettet af ejeren selv. En sådan fond kan oprettes, uanset at ejeren ikke har ret til ansvarsbegrænsning, men oprettelsen begrænser i sådanne tilfælde ikke fordringshaverens krav mod ejeren.

§ 201. Reglerne i 1992-fondskonventionen gælder her i riget og bekendtgøres ved erhvervsministerens foranstaltning i dens engelske og franske originaltekst og i dansk oversættelse.

*Stk. 2.* Bestemmelserne om regres i § 193 finder tilsvarende anvendelse på fondens regreskrav imod andre end skibets ejer og vedkommendes forsikringsgiver.

§ 202. Den, som i danske havne eller olieterminaler i alt pr. år modtager mere end 150.000 tons råolie, tung brændselolie eller tunge destillater, som bestemt i 1992-fondskonventionens art. 1, stk. 3, skal betale bidrag til den internationale fond oprettet i medfør af 1992-fondskonventionen, samt stille sikkerhed for disse bidrag efter regler, der fastsættes af erhvervsministeren. Den nævnte olie omfatter

olie, som ad søvejen transporteres til Danmark eller inden for Danmark, samt olie, som kommer til Danmark på anden måde, men som har været transporteret ad søvejen til en stat, der ikke har tilsluttet sig 1992-fondskonventionen, og derfra videre i en anden stat, der har tilsluttet sig konventionen. Afgørelse af, om det modtagne kvantum overstiger 150.000 tons olie, træffes i overensstemmelse med 1992-fondskonventionens artikel 10, stk. 2.

*Stk. 2.* Den, som modtager olie her i landet, er pligtig at give oplysninger om det modtagne kvantum i overensstemmelse med forskrifter, der fastsættes af erhvervsministeren.

*Stk. 3.* Med de begrænsninger, der følger af lovmæssige forpligtelser, skal enhver iagttagelse af tavshed om, hvad vedkommende får kundskab om i medfør af nærværende bestemmelse, for så vidt angår oplysninger om tekniske indretninger og fremgangsmåder samt vedrørende drifts- eller forretningsforhold, som det af konkurrencemæssige grunde ville være af betydning at hemmeligholde af hensyn til den, oplysningerne vedrører.

**§ 203.** Sag mod skibets ejer eller dennes forsikringsgiver om ansvar for forureningsskade kan kun anlægges for dansk domstol, såfremt forureningsskade er opstået på dansk territorium eller et område, hvor Danmark i overensstemmelse med folkeretten kan fastsætte en eksklusiv økonomisk zone, eller forholdsregler er truffet med henblik på at afværge eller begrænse forureningsskade på sådant område, uden hensyn til hvor de nævnte forholdsregler er truffet.

*Stk. 2.* Når dansk domstol er kompetent i henhold til stk. 1, omfatter kompetencen tillige sagsanlæg vedrørende forureningsskade, der skyldes samme hændelse eller række af hændelser, der har samme oprindelse, og som er indtruffet i en fremmed stat, der har tilsluttet sig 1992-ansvarskonventionen eller i dennes eksklusive økonomiske zone eller andet område fastlagt i overensstemmelse med folkeretten, eller som skyldes forholdsregler, der er taget for at afværge eller begrænse skade på en sådan stats territorium, uden hensyn til hvor de nævnte forholdsregler er truffet.

*Stk. 3.* Krav om fordeling af og udbetaling af en begrænsningsfond nævnt i § 195 kan ikke rejses ved danske domstole, når fonden er oprettet i en anden stat, der har tilsluttet sig 1992-ansvarskonventionen.

*Stk. 4.* Når dansk domstol er kompetent efter denne paragraf, skal sagen anlægges ved Sø- og handelsretten i København.

**§ 204.** Sag om erstatning efter 1992-fondskonventionen kan kun anlægges ved dansk domstol i de i § 203, stk. 1 og 2, nævnte tilfælde, og kun dersom sag i anledning af samme forureningsskade mod skibets ejer eller forsikringsgiveren ikke er rejst i en anden stat, der er tilsluttet 1992-fondskonventionen.

*Stk. 2.* Sag mod Den internationale erstatningsfond (1992) skal her i landet anlægges ved Sø- og Handelsretten i København.

*Stk. 3.* Den internationale erstatningsfond (1992) kan indtræde som hovedintervenient i enhver sag mod skibets ejer eller dennes forsikringsgiver om erstatning efter dette kapitel. Dommen får bindende virkning for fonden, når den er retskraftig og eksigibel.

*Stk. 4.* Når sag om erstatning efter dette kapitel er anlagt mod ejeren, eller dennes forsikringsgiver, kan hver af sagens parter adcite Den internationale erstatningsfond (1992). Har adcitation fundet sted i så god tid, at fonden effektivt har kunnet varetage sine interesser, får dommen bindende virkning for fonden, når den er retskraftig og eksigibel.

**§ 205.** Retskraftig og eksigibel dom mod skibets ejer eller dennes forsikringsgiver, som er afsagt i en stat, som har tilsluttet sig 1992-ansvarskonventionen, har bindende virkning og kan fuldbyrdes her i riget, når dommen er afsagt af en domstol, der er kompetent i henhold til 1992-ansvarskonventionens artikel IX.

*Stk. 2.* Tilsvarende gælder for domme afsagt mod Den internationale erstatningsfond (1992) i en stat, som har tilsluttet sig 1992-fondskonventionen, eller hvor fonden har sit sæde, af en domstol, der er kompetent i henhold til 1992-fondskonventionens artikel 7, nr. 1 og 3.

**§ 206.** Bestemmelserne i §§ 191 – 196, 200 og 203 – 205 om ansvar for forureningsskade finder anvendelse på forureningsskade, som er opstået her i riget, eller i et område, hvor Danmark i overensstemmelse med folkeretten kan fastsætte en eksklusiv økonomisk zone eller i en anden stat, som har tilsluttet sig 1992-ansvarskonventionen, eller i dennes eksklusive økonomiske zone eller andet område fastlagt i overensstemmelse med folkeretten, samt på

forholdsregler, der tages med henblik på at afværge eller begrænse sådan forureningsskade uden hensyn til, hvor de nævnte forholdsregler er truffet.

*Stk. 2.* Endvidere finder bestemmelserne i §§ 191 og 192 tilsvarende anvendelse i alle tilfælde, hvor der her i riget eller i et område, hvor Danmark i overensstemmelse med folkeretten kan fastsætte en eksklusiv økonomisk zone, er opstået forureningsskade som nævnt i § 191, stk. 2, som udtømmes eller udflyder fra andet skib end nævnt i § 191, stk. 3, eller hvor der er truffet forholdsregler for at afværge eller begrænse sådan skade, uden hensyn til hvor de nævnte forholdsregler er truffet. Ejeren har i disse tilfælde ret til at begrænse ansvaret efter reglerne i kapitel 9.

§ 207. For krigsskibe eller andre skibe, som ejes eller benyttes af en stat, og som på det tidspunkt, da olien udtømmes eller udflyder fra skibet, udelukkende anvendes i statsligt, ikke-kommercielt øjemed, finder dette kapitel ikke anvendelse. Dog finder §§ 191-194 og 206, stk. 2, anvendelse i tilfælde, hvor der her i riget eller i et område, hvor Danmark i overensstemmelse med folkeretten kan fastsætte en eksklusiv økonomisk zone, er opstået forureningsskade forårsaget af olie som nævnt i § 191, stk. 2, eller hvor der er truffet forholdsregler med henblik på at afværge eller begrænse sådan skade, uden hensyn til hvor de nævnte forholdsregler er truffet.

§ 208. Bestemmelserne i nærværende kapitel finder ikke anvendelse, såfremt dette ville stride mod Danmarks konventionsmæssige forpligtelser over for stater, som ikke har tilsluttet sig 1992-ansvarskonventionen.

§ 209. (ubenyttet).

#### Kapitel 10 a

##### *Om ansvar for olieskade efter reglerne i 1969-ansvarskonventionen og 1971-fondskonventionen*

§ 210. Ejeren af et skib, der transporterer olie i bulk som last, er uden hensyn til skyld ansvarlig for enhver skade uden for skibet, som skyldes forurening forårsaget af olie, herunder bunkersolie, der udtømmes eller udflyder fra skibet, samt for udgifter eller skade, som forårsages af rimelige forholdsregler, der

tages, efter at den pågældende hændelse er indtruffet, med henblik på at afværge eller begrænse den nævnte skade. Ved »skib« forstår også andet fartøj, der er indrettet til transport af olie i bulk som last.

*Stk. 2.* Ved »olie« forstår i dette kapitel enhver bestandig olie, herunder råolie, brændselsolie, tung diesellole, smøreolie og hvalolie.

*Stk. 3.* Ved »ejers« forstår for registrerede skibes vedkommende den, der til skibsregistret er anmeldt som ejer. Ejers et skib af en stat, men benyttes af et selskab, der i denne stat er registreret som skibets bruger, anses selskabet som skibets ejer.

*Stk. 4.* Forvoldes de i stk. 1 nævnte skader eller udgifter ved en række af hændelser, der har samme oprindelse, påhviler ansvaret den, som på tidspunktet for den første af disse hændelser var ejer af skibet.

*Stk. 5.* Ved »1969-ansvarskonventionen« forstår Bruxelles-konventionen af 29. november 1969 om ansvar for skade ved olieforurening eller konventionen som ændret ved protokol af 19. november 1976.

*Stk. 6.* Ved »1971-fondskonventionen« forstår Bruxelles-konventionen af 18. december 1971 om oprettelse af en international fond for erstatning af skader ved olieforurening som ændret ved protokol af 19. november 1976.

§ 211. Ejeren er ikke ansvarlig, såfremt vedkommende godtgør, at skaden er en følge af:

- krigshandlinger, krigslignende handlinger, borgerkrig, oprør eller en naturbegivenhed af en usædvanlig, uundgåelig og uafværkelig karakter,
- i det hele skyldes en handling foretaget af tredjemand med fortsæt til at volde skade eller
- i det hele skyldes fejl eller forsømmelse af nogen offentlig myndighed med hensyn til at vedligeholde fyr eller andre hjælpemidler for navigeringen.

*Stk. 2.* Ejers ansvar kan nedsættes eller helt bortfalde, såfremt denne godtgør, at skadelidte forsætligt eller uagtsomt har medvirket til skaden.

§ 212. Krav mod ejeren om erstatning for skade eller udgifter som nævnt i § 210 kan alene rejses efter reglerne i dette kapitel.

*Stk. 2.* Ansvar for skade eller udgifter som nævnt i § 210 kan ikke gøres gældende mod skibets reder eller disponent, hvor denne ikke

er ejer af skibet, eller mod befragteren eller mod aflader, ejer eller modtager af lasten eller mod nogen, som udfører arbejde i skibets tjeneste.

*Stk. 3.* Såfremt olie udtømmes eller udflyder under bjærgning af skib eller last, finder bestemmelsen i stk. 2 tilsvarende anvendelse på bjærgeren. Bestemmelsen i stk. 2 finder endvidere anvendelse på den, der for at afværge eller begrænse skade tager de i § 210 nævnte forholdsregler. Ansvar kan dog gøres gældende, såfremt bjærgningen eller de nævnte forholdsregler udføres i strid med et forbud udstedt af en offentlig myndighed eller udføres af andre end en offentlig myndighed i strid med et udtrykkeligt og beføjet forbud af skibets eller lastens ejer.

*Stk. 4.* Ansvar for skade eller udgifter som nævnt i § 210 kan ej heller gøres gældende mod den, som er ansat hos skibets ejer eller hos nogen, som er nævnt i stk. 2 eller stk. 3, eller mod skibets lods.

*Stk. 5.* Regresansvar for skade eller udgifter som nævnt i § 210 kan ikke gøres gældende mod nogen, som er nævnt i stk. 3 eller stk. 4, medmindre vedkommende har handlet forsættigt eller groft uagtsomt. Om regres i øvrigt gælder almindelige retsregler.

**§ 213.** Ejeren har ret til at begrænse sit ansvar efter § 210 til 133 SDR pr. ton af skibets drægtighed. Har ejeren begrænset sit ansvar, kan det samlede erstatningsbeløb dog ikke i noget tilfælde overstige 14 mill. SDR. Den nævnte ansvarsgrænse gælder for alt ansvar, som er opstået ved én og samme hændelse eller ved en række af hændelser, der har samme oprindelse.

*Stk. 2.* Ejeren kan dog ikke begrænse sit ansvar, hvis det grunder sig på fejl eller forsømmelse af ejeren selv, medmindre denne gjorde tjeneste som fører eller medlem i øvrigt af skibets besætning og fejlen eller forsømmelsen blev begået i en sådan egenskab.

*Stk. 3.* For renter og sagsomkostninger hæfter ejeren uden begrænsning.

*Stk. 4.* Ved særlige trækningsrettigheder forstås den i § 505 omhandlede regneenhed. Ved drægtighed forstås skibets nettotonnage med tillæg af det rum for maskineriet, der ved beregningen af nettotonnagen er trukket fra brutotonnagen. Kan skibet ikke måles ved anvendelse af de almindelige målingsregler, skal ski-

bets drægtighed bestemmes som 40 pct. af vægten i tons af den olie, som skibet kan laste.

**§ 214.** Såfremt der her i landet anlægges sag i anledning af krav, som ejeren ønsker at begrænse sit ansvar for i medfør af § 213, må den oprette en begrænsningsfond ved Sø- og Handelsretten i København.

*Stk. 2.* Fonden fordeles forholdsmæssigt mellem alle fordringer opstået ved en og samme begivenhed eller række af begivenheder, der har samme oprindelse. § 176, stk. 3 og 4, gælder tilsvarende.

*Stk. 3.* Krav, som vedrører rimelige udgifter til forholdsregler eller opførelser, som ejeren frivillig har foretaget med henblik på at afværge eller begrænse skade som nævnt i § 210, er ligestillet med andre krav ved fordelingen af fonden.

*Stk. 4.* De nærmere regler om fondens oprettelse og fordeling m.v. følger af kapitel 12.

*Stk. 5.* Har ejeren i overensstemmelse med 1969-ansvarskonventionen oprettet en begrænsningsfond i en fremmed stat, som har tilsluttet sig konventionen, har det samme virkning for vedkommendes ret til ansvarsbegrænsning som oprettelse af en fond ved Sø- og Handelsretten i København.

**§ 215.** Har ejeren ret til at begrænse sit ansvar efter § 213, og har denne oprettet en fond i overensstemmelse med § 214, kan der ikke gøres arrest eller udlæg i eller udøves andre retligheder over for anden ejendom, som tilhører ejeren, for krav, som kan gøres gældende mod fonden. Er der foretaget arrest i skib eller anden ejendom, som tilhører ejeren, for sådanne krav, eller har ejeren stillet sikkerhed for at undgå arrest, skal i sådanne tilfælde arresten ophæves eller sikkerheden frigives.

*Stk. 2.* Bestemmelsen i stk. 1 finder tilsvarende anvendelse, når ejeren i overensstemmelse med 1969-ansvarskonventionen har oprettet en begrænsningsfond i en fremmed stat, som har tilsluttet sig denne konvention, forudsat at fordringshaveren har adgang til den domstol eller anden myndighed, der administrerer fonden, og denne faktisk er tilgængelig for vedkommende.

**§ 216.** Ejeren af et dansk skib, som medfører over 2.000 tons olie i bulk som last, skal have en godkendt forsikring eller anden garanti til dækning af ansvar som nævnt i § 210 og inden

for den ansvarsgrænse, der er anført i § 194. Der skal udstedes certifikat, som bekræfter, at der foreligger en sådan forsikring eller garanti. Uden gyldigt certifikat må skibet ikke benyttes.

*Stk. 2.* Bestemmelsen i stk. 1 finder tilsvarende anvendelse for skibe, der ikke er hjemmehørende her i riget, og som anløber eller forlader dansk havn eller anden laste- eller losseplads i Danmark eller på den danske kontinentalsokkel, såfremt sådanne skibe medfører over 2.000 tons olie i bulk som last. Skibe, der er registreret i en stat, som har tilsluttet sig ansvarskonventionen, skal have det i konventionen fastsatte certifikat, som viser, at der foreligger forsikring eller anden garanti.

*Stk. 3.* Med de undtagelser, der følger af § 226, finder bestemmelserne i stk. 1 og 2 også anvendelse på skibe, som ejes af den danske stat eller af en anden stat, idet dog disse skibe i stedet for at være udstyret med den ovennævnte forsikring eller garanti kan være udstyret med et certifikat udstedt af vedkommende myndighed, som bekræfter, at skibet er stats-ejet, og at dets ansvar er dækket inden for de i § 213 anførte begrænsningsbeløb.

§ 217. Erhvervsministeren fastsætter i overensstemmelse med ansvarskonventionen de nærmere regler om forsikring og garanti, herunder om, hvilke krav forsikringen eller garantien skal opfylde, for at den kan godkendes, samt om certifikatet, dets form, indhold, udstedelse og gyldighed.

§ 218. Såfremt et skib ikke er udstyret med den i § 216, jf. § 217, påbudte forsikring eller garanti eller med det påbudte certifikat, kan skibstilsynet eller andre myndigheder, som af erhvervsministeren er bemyndiget hertil, nægte skibet adgang til eller forbyde det at forlade dansk havn eller anden laste- og losseplads i Danmark eller på den danske kontinentalsokkel eller påbyde, at det bliver losset eller forhælet.

§ 219. Krav om erstatning for skade eller udgifter som nævnt i § 210 kan rettes direkte mod forsikringsgiveren, herunder mod den som har stillet garanti for ejerens erstatningsansvar. Forsikringsgiveren kan påberåbe sig bestemmelserne om ansvarsbegrænsning efter § 213, selv om ejeren har udvist fejl eller forsømmelse. Forsikringsgiveren kan endvidere påberåbe

sig de bestemmelser om ansvarsfritagelse, som ejeren selv kunne have gjort gældende. Derimod kan denne ikke påberåbe sig indsigelser, som vedkommende ville kunne påberåbe sig over for ejeren, med undtagelse af indsigelse om, at skaden er forårsaget forsætligt af ejeren selv. Forsikringsgiveren har ret til at adcitere ejeren.

*Stk. 2.* Forsikringsgiveren kan oprette en begrænsningsfond i medfør af § 214 med samme virkning, som hvis den var oprettet af ejeren selv. En sådan fond kan oprettes, uanset at skaden er forårsaget af ejerens egen fejl eller forsømmelse, men oprettelsen begrænser i sådanne tilfælde ikke fordringshaverens krav mod ejeren.

§ 220. Reglerne i 1971-fondskonventionen gælder her i riget og bekendtgøres ved erhvervsministerens foranstaltning i dens engelske og franske originaltekst og i dansk oversættelse.

*Stk. 2.* Bestemmelserne om regres i § 212 finder tilsvarende anvendelse på fondens regreskrav imod andre end skibets ejer og vedkommendes forsikringsgiver.

§ 221. Den, som i danske havne eller olieterminaler i alt pr. år modtager mere end 150.000 tons råolie eller tung brændselolie eller tunge destillater som bestemt i 1971-fondskonventionens artikel 1, stk. 3, skal betale bidrag til den internationale fond (1971) for erstatning for skade ved olieforurening samt stille sikkerhed for disse bidrag efter regler, der fastsættes af erhvervsministeren. Den nævnte olie omfatter olie, som ad søvejen transporteres til Danmark eller inden for Danmark, samt olie, som kommer til Danmark på anden måde, men som har været transporteret ad søvejen til en stat, der ikke har tilsluttet sig 1971-fondskonventionen, og derfra videretransporteres til Danmark uden omlastning i modtagelses anlæg i en anden stat, der har tilsluttet sig konventionen. Afgørelse af, om det modtagne kvantum overstiger 150.000 tons olie, træffes i overensstemmelse med 1971-fondskonventionens artikel 10, stk. 2.

*Stk. 2.* Den, som modtager olie her i landet, er pligtig at give oplysninger om det modtagne kvantum i overensstemmelse med forskrifter, der fastsættes af erhvervsministeren.

*Stk. 3.* Med de begrænsninger, der følger af lovmæssige forpligtelser, skal enhver iagttagelse

tavshed om, hvad vedkommende får kundskab om i medfør af nærværende bestemmelse, for så vidt angår oplysninger om tekniske indretninger og fremgangsmåder samt vedrørende drifts- eller forretningsforhold, som det af konkurrencemæssige grunde ville være af betydning at hemmeligholde af hensyn til den, oplysningerne vedrører.

§ 222. Sag mod skibets ejer eller dennes forsikringsgiver om ansvar for skade eller udgifter af den art, som er nævnt i § 210, kan kun anlægges for dansk domstol, såfremt skade er opstået på dansk territorium, eller skaden eller udgifterne skyldes forholdsregler, der er truffet med henblik på at afværge eller begrænse skade på dansk territorium, uden hensyn til hvor de nævnte forholdsregler er truffet.

Stk. 2. Når dansk domstol er kompetent i henhold til stk. 1, omfatter kompetencen tillige sagsanlæg vedrørende skade eller udgifter, der skyldes samme hændelse eller række af hændelser, der har samme oprindelse, og som er indtruffet i en fremmed stat, der har tilsluttet sig 1969-ansvarskonventionen, eller som skyldes forholdsregler, der er truffet for at afværge eller begrænse skade på en sådan stats territorium, uden hensyn til hvor de nævnte forholdsregler er truffet.

Stk. 3. Krav om fordeling af og udbetaling af en begrænsningsfond kan ikke rejses ved danske domstole, når fonden er oprettet i en anden stat, der har tilsluttet sig 1969-ansvarskonventionen.

Stk. 4. Sag om erstatning eller refusion efter 1971-fondskonventionen kan kun anlægges ved dansk domstol i de i stk. 1 og 2 nævnte tilfælde, og kun dersom sag i anledning af samme skade mod skibets ejer eller forsikringsgiveren ikke er rejst i en anden stat, der er tilsluttet 1971-fondskonventionen.

§ 223. Når dansk domstol er kompetent efter § 222, skal sagen anlægges ved Sø- og Handelsretten i København.

Stk. 2. Sag mod den internationale erstatningsfond (1971) skal her i landet anlægges ved Sø- og Handelsretten i København.

Stk. 3. Den internationale erstatningsfond (1971) kan indtræde som hovedintervenient i enhver sag mod skibets ejer eller dennes forsikringsgiver om erstatning efter dette kapitel. Dommen får bindende virkning for fonden, når den er retskraftig og kan gennemtvinges.

Stk. 4. Når sag om erstatning efter dette kapitel er anlagt mod ejeren, eller dennes forsikringsgiver, kan hver af sagens parter adcitere den internationale erstatningsfond (1971). Har adcitation fundet sted i så god tid, at fonden effektivt har kunnet varetage sine interesser, får dommen bindende virkning for fonden, når den er retskraftig og kan gennemtvinges.

§ 224. Retskraftig og gennemtvungelig dom mod skibets ejer eller dennes forsikringsgiver, som er afsagt i en stat, som har tilsluttet sig 1969-ansvarskonventionen, har bindende virkning og kan fuldbyrdes her i riget, når dommen er afsagt af en domstol, der er kompetent i henhold til 1969-ansvarskonventionens artikel IX.

Stk. 2. Tilsvarende gælder for domme afsagt mod den internationale erstatningsfond (1971) i en stat, som har tilsluttet sig 1971-fondskonventionen, eller hvor fonden har sit sæde, af en domstol, der er kompetent i henhold til 1971-fondskonventionens artikel 7, nr. 1 og 3.

§ 225. Bestemmelserne i §§ 210 – 215, 219 og 222 – 224 om ansvar for skade eller udgifter af den art, som er nævnt i § 210, finder anvendelse på skade, som er opstået her i riget eller i en anden stat, som har tilsluttet sig ansvarskonventionen, samt på forholdsregler, der tages med henblik på at afværge eller begrænse skade her i riget eller i en sådan stat, uden hensyn til, hvor de nævnte forholdsregler er taget.

Stk. 2. Endvidere finder bestemmelserne i §§ 210 og 211 tilsvarende anvendelse i alle tilfælde, hvor der her i riget er opstået skade ved forurening forårsaget af olie som nævnt i § 210, stk. 2, som udtømmes eller udflyder fra skib, uanset om skibet transporterer olie i bulk som last, eller hvor der er taget forholdsregler for at afværge eller begrænse skade på dansk territorium. Ejeren har i disse tilfælde ret til at begrænse ansvaret efter reglerne i kapitel 9.

§ 226. For krigsskibe eller andre skibe, som ejes eller benyttes af en stat, og som på det tidspunkt, da olien udtømmes eller udflyder fra skibet, udelukkende anvendes i statsligt, ikke-kommercielt øjemed, finder dette kapitel ikke anvendelse. Dog finder §§ 210 – 213 og 206, stk. 2, anvendelse i tilfælde, hvor der her i riget er opstået skade ved forurening forårsaget af olie som nævnt i § 210, stk. 2, eller hvor der er taget forholdsregler med henblik på at



afværge eller begrænse tab eller skade på dansk territorium, uden hensyn til hvor de nævnte forholdsregler er truffet.

§ 227. Bestemmelserne i dette kapitel finder ikke anvendelse, såfremt dette ville stride mod Danmarks konventionsmæssige forpligtelser over for stater, som ikke har tilsluttet sig 1969-ansvarskonventionen.

§ 228. Ubenyttet.

### Kapitel 10 b

#### Anvendelsesområdet for reglerne i kapitel 10 og kapitel 10 a

§ 229. For skib, som er registreret i en stat, som er bundet af såvel 1969-ansvarskonventionen som 1992-ansvarskonventionen, gælder ansvarsreglerne i kapitel 10 tillige med ansvarsreglerne i kapitel 10 a på følgende måde:

- 1) Hvis en hændelse har medført forureningsskade som nævnt i § 191, opstår erstatningsansvar efter reglerne i kapitel 10 kun i de tilfælde hvor
  - a) ansvaret overstiger erstatningsansvaret efter ansvarsreglerne i kapitel 10 a eller ikke omfattes deraf, og
  - b) forureningsskaden ikke er fuldt erstattet i henhold til 1971- fondskonventionen, jf. § 220.

*Stk. 2.* Begrænsningsfonden, som er omtalt i § 195 skal i det i stk. 1 nævnte tilfælde dække det erstatningsansvar, som overstiger ansvaret efter ansvarsreglerne i kapitel 10 a eller som ikke omfattes deraf.

*Stk. 3.* For skib, som er registreret i en stat, som er bundet af 1969-ansvarskonventionen, men ikke 1992-ansvarskonventionen, gælder ansvarsreglerne i kapitel 10 a.

*Stk. 4.* For skib, som er registreret i en stat, som er bundet af 1992-ansvarskonventionen men ikke 1969-ansvarskonventionen, gælder ansvarsreglerne i kapitel 10.

*Stk. 5.* For skib, som er registreret i en stat, som hverken er bundet af 1969-ansvarskonventionen eller 1992-ansvarskonventionen, gælder ansvarsreglerne i kapitel 10 tillige med ansvarsreglerne i kapitel 10 a. Hvis en hændelse har medført forureningsskade, som nævnt i § 191, skal erstatningsansvaret efter ansvarsreglerne i kapitel 10 anses for bortfaldet såfremt der også opstår ansvar efter ansvarsreglerne i kapitel 10 a.

*Stk. 6.* Ved ansvarsreglerne forstås §§ 191 – 200, 203, 205, stk. 1 og 206 – 209 i kapitel 10 og §§ 210 – 219, 222, 224, stk. 1 og 225 – 229 i kapitel 10 a.

§ 230. Reglerne om Fonden (1992) i kapitel 10 finder anvendelse samtidig med reglerne om Fonden i kapitel 10 a. Hvis en hændelse har medført forureningsskade, som nævnt i § 191, skal Den internationale erstatningsfond (1992) dog kun betale erstatning til skadelidte efter § 201 i det omfang, skadelidte ikke har kunnet få fuld erstatning for skaden efter ansvars- og fondsreglerne i kapitel 10 a og efter ansvarsreglerne i kapitel 10.

*Stk. 2.* Ved fondsregler forstås §§ 201, 202, 204 og 205, stk. 2 i kapitel 10 og §§ 220, 221, 223 og 224, stk. 2 i kapitel 10 a.

5. I § 231, *stk. 1*, ændres »§§ 177 og 195.« til: »§§ 177, 195 og 214.«

6. I § 232, *stk. 2*, indsættes efter » § 194«: »med fradrag som nævnt i § 229, stk. 2. En begrænsningsfond efter § 214 skal svare til begrænsningsbeløbet efter § 213.«

7. I § 244, *stk. 1*, ændres »§ 176 eller § 195« til: »§§ 176, 195 eller 214.«

8. 16. kapitel affattes således:

### »16. kapitel

#### Om bjærgning

##### Definitioner

§ 441. I dette kapitel forstås ved:

- a) »Bjærgning«, enhver handling, der foretages for at assistere et fartøj eller enhver anden genstand, der er forulykket eller stedt i fare i sejlbare farvande eller i ethvert andet farvand.
- b) »Fartøj«, ethvert skib eller fartøj, eller enhver konstruktion, der kan navigeres.
- c) »Genstand«, ethvert fysisk formuegode, der ikke er permanent fastgjort til kystlinjen, dog således at også fragt i risiko er inkluderet.
- d) »Miljøskade«, omfattende fysisk skade på menneskeligt helbred eller på maritimt liv eller ressourcer i kystfarvande, indenlandske farvande eller områder i umiddelbar nærhed af disse farvande, forårsaget af for-

urening, kontaminering, brand, eksplosion eller lignende alvorlige hændelser.

#### *Anvendelsesområde*

§ 442. Bestemmelserne i dette kapitel, bortset fra § 451, finder anvendelse i alle tilfælde, hvor sag om bjærgning afgøres af dansk domstol eller voldgiftsret.

*Stk. 2.* Bestemmelserne i dette kapitel finder anvendelse, uanset om det bjærgede fartøj og det fartøj, der har udført bjærgningen, tilhører samme ejer.

*Stk. 3.* Selvom bjærgning er udført af eller under kontrol af offentlige myndigheder, afgøres bjærgerens ret til betaling efter reglerne i dette kapitel.

*Stk. 4.* Bestemmelserne i dette kapitel finder ikke anvendelse på faste eller flydende platforme eller på mobile offshore borenheder, når sådanne platforme eller enheder er på plads med henblik på undersøgelser, udnyttelse eller produktion af havbundens mineralforekomster.

#### *Bjærgningskontrakter*

§ 443. Bestemmelserne i dette kapitel kan fraviges ved aftale. Der kan dog ikke aftales indskrænkninger i pligten til at forhindre eller begrænse miljøskade.

*Stk. 2.* En bjærgningskontrakt eller enhver klausul heri kan tilsidesættes eller ændres, såfremt kontrakten er indgået under urimelig påvirkning eller påvirkning af en faresituation og kontrakten er ubillig, eller såfremt bjærgelønnen i henhold til kontrakten står i misforhold til den ydede hjælp.

*Stk. 3.* Skibsføreren har fuldmagt til at indgå bjærgningskontrakter på ejerens vegne. Skibsføreren, rederen og ejeren har fuldmagt til at indgå sådanne kontrakter på vegne af ejeren af den ladning, der er ombord på fartøjet.

#### *Bjærgerens, skibsførerens, ejerens og rederens pligter*

§ 444. Bjærgeren har overfor rederen og ejeren af et fartøj og ejeren af andre genstande i fare pligt til:

- a) at udføre bjærgningen med fornøden omhu,
- b) at udvise fornøden omhu ved udførelsen af bjærgningen for at forhindre eller begrænse miljøskade,

- c) at søge assistance fra andre bjærgere, når dette efter omstændighederne er rimeligt og
- d) at acceptere andre bjærgeres assistance, hvis dette med rimelighed er begæret af skibsføreren, reder eller ejer af fartøjet, eller ejeren af andre genstande i fare; det skal dog ikke påvirke størrelsen af hans betaling, hvis begæringen findes urimelig.

*Stk. 2.* Ejeren, rederen og skibsføreren af et fartøj eller ejeren af andre genstande i fare har overfor bjærgeren pligt til:

- a) at samarbejde fuldt ud med bjærgeren ved bjærgningen,
- b) at udvise fornøden omhu under udførelsen af bjærgningen for at forhindre eller begrænse miljøskade og
- c) at acceptere tilbagelevering, efter at fartøjet eller anden genstand er blevet bragt til et sikkert sted, når dette med rimelighed er begæret af bjærgeren.

#### *Betingelser for bjærgeløn*

§ 445. Kun bjærgning, der fører til et nyttigt resultat, giver ret til bjærgeløn. Bjærgeløn, bortset fra renter og omkostninger, må ikke overstige det bjærgedes værdi.

*Stk. 2.* Redning af menneskeliv giver ikke i sig selv ret til bjærgeløn eller særligt vederlag. Den, der har reddet menneskeliv under den fare, der har givet anledning til bjærgningen eller har medvirket dertil, har ret til en rimelig andel af den bjærgeløn eller det særlige vederlag, som bjærgeren har fået for bjærgning af fartøj eller andre genstande eller for forhindring eller begrænsning af miljøskade.

#### *Kriterier ved fastsættelse af bjærgelønnen*

§ 446. Bjærgeløn skal fastsættes med henblik på at opmuntre til bjærgning, idet følgende kriterier skal tages i betragtning:

- a) Det bjærgedes værdi.
- b) Den dygtighed og de anstrengelser som bjærgeren har udvist for at forhindre eller begrænse miljøskade.
- c) I hvor høj grad bjærgningen er lykkedes.
- d) Farens karakter og grad.
- e) Den dygtighed og de anstrengelser som bjærgeren har udvist for at bjærge fartøjet, andre genstande og menneskeliv.
- f) Den tid bjærgeren har anvendt, samt hans omkostninger og tab.

- g) Risikoen for at pådrage sig erstatningsansvar samt anden risiko for bjærgeren eller dennes udstyr.
- h) Hvor hurtigt bistanden blev ydet.
- i) Tilgængelighed og anvendelse af fartøjer eller andet udstyr beregnet til brug for bjærgninger.
- j) Beredskab, effektivitet og værdi af bjærgernes udstyr.

#### *Ansvaret for bjærgelønnen*

§ 447. Bjærgeløn betales af ejer af fartøjet og ejer af andre genstande i forhold til de bjærgede værdier. Ejer af fartøjet og ejer af andre genstande hæfter hver for sin del af bjærgelønnen.

#### *Bjærgelønnens fordeling mellem flere bjærgere*

§ 448. Er bjærgere indbyrdes uenige om bjærgelønnens fordeling, bestemmes denne under hensyn til de i § 446 angivne kriterier.

#### *Særligt vederlag*

§ 449. Hvis bjærgeren har udført bjærgning med hensyn til et fartøj, som selv eller på grund af sin ladning udgjorde en trussel for miljøskade, har han ret til som særligt vederlag fra ejeren af fartøjet eller rederen at få betalt sine omkostninger.

Stk. 2. Hvis bjærgeren under omstændigheder som anført i stk. 1 ved udførelsen af bjærgning har forhindret eller begrænset miljøskade, kan det særlige vederlag som ejeren eller rederen skal betale i henhold til stk. 1, forøges med højst 30% af bjærgernes omkostninger. Retten kan dog, hvis den finder det rimeligt og retfærdigt og under hensyn til de relevante kriterier i § 446, forøge det særlige vederlag yderligere, dog således at den samlede forøgelse aldrig må overstige 100% af bjærgernes omkostninger.

Stk. 3. Det samlede særlige vederlag i henhold til denne paragraf skal kun komme til betaling, hvis og i det omfang sådant vederlag overstiger bjærgeløn, som bjærgeren har ret til i henhold til § 445 og § 446.

Stk. 4. Bjærgernes omkostninger, som omtalt i stk. 1 og 2, er de faktiske udgifter, som bjærgeren med føje har afholdt i forbindelse med bjærgningen, samt en rimelig betaling for det udstyr og mandskab, som er anvendt med

føje under bjærgningen, fastsat under hensyn til kriterierne i § 446, litra h, i og j.

Stk. 5. Hvis bjærgeren har optrådt uagtsomt og derved undladt at forhindre eller begrænse miljøskade kan det særlige vederlag, som han måtte være berettiget til efter denne paragraf, nedsættes eller bortfalde.

Stk. 6. Intet i denne paragraf hindrer nogen ret til regres, som ejeren af fartøjet eller rederen måtte have.

#### *Særlige undtagelser*

§ 450. Der er ikke ret til bjærgeløn eller særligt vederlag efter bestemmelserne i dette kapitel, hvis den ydede bistand må anses for at ligge indenfor, hvad der med rimelighed kan forventes som normal opfyldelse af en kontrakt, der er indgået før faren opstod.

Stk. 2. Der er ikke ret til bjærgeløn eller særligt vederlag for bistand, der er ydet mod et udtrykkeligt og beføjet forbud fra ejer, reder eller skibsfører. Tilsvarende gælder for bistand, der er ydet mod et udtrykkeligt og beføjet forbud fra ejeren af andre genstande i fare, som ikke er eller har været ombord på fartøjet.

Stk. 3. Bjærgelønnen eller det særlige vederlag kan nedsættes eller bortfalde, hvis bjærgningen er foranlediget eller vanskeliggjort af bjærgernes fejl eller forsømmelse, eller hvis bjærgeren har gjort sig skyldig i bedrageri eller anden uhæderlig adfærd.

#### *Bjærgelønnens fordeling på det bjærgende fartøj*

§ 451. Har et fartøj på rejsen bjærget noget, godtgøres forlods af bjærgelønnen den skade, som bjærgningen måtte have medført for fartøj, ladning eller anden ejendom om bord, samt de udgifter til brændsel og hyre og kost til skibsfører og mandskab, der er påløbet i anledning af bjærgningen. Forlods udredes endvidere godtgørelse i henhold til stk. 3.

Stk. 2. Af den resterende del af bjærgelønnen tilfalder tre femtedele rederiet, medens resten fordeles med en tredjedel til skibsføreren og to tredjedele til det egentlige mandskab. Mandskabets part fordeles i forhold til den enkeltes hyre. Skibsførerens andel skal dog mindst udgøre det dobbelte af den højstlønnede sømands andel. En lods om bord i det bjærgende fartøj deltager i fordeling, selv om han ikke er ansat i rederiets tjeneste. Der tillægges

ham i så fald samme andel som højeste styrmand.

*Stk. 3.* Har nogen under bjærgningen gjort en særlig fortjenstfuld indsats eller udsat sig for en ganske særlig fare, kan der ydes den pågældende særskilt godtgørelse. Begrundet begæring herom må indsendes til rederen inden en måned, efter at bjærgningen er afsluttet.

*Stk. 4.* Bestemmelserne i stk. 1 og 2 om bjærgelønnens fordeling kan ikke ved forudgående aftale fraviges til ugunst for skibsfører eller mandskab. Dette gælder dog ikke, hvis de pågældende er forhyret med et fartøj, der driver bjærgningsvirksomhed og er særlig udrustet hertil, eller aftalen er indgået i forbindelse med forhyringen og gælder udførelsen af et bestemt bjærgningsforetagende.

*Stk. 5.* Bjærgeløn kan fordeles på anden måde end fastsat i stk. 1 og 2, såfremt særlige grunde, såsom formålet med fartøjets anvendelse eller den måde, hvorpå de ombordværende er aflønnet, taler for en anden fordeling.

*Stk. 6.* Så snart bjærgelønnen er fastsat ved aftale eller endelig dom, sender rederen ved anbefalet brev enhver, der er berettiget til andel i bjærgelønnen, underretning om dennes størrelse tillige med en plan for bjærgelønnens fordeling efter bestemmelserne i denne paragraf.

*Stk. 7.* Indsigelse mod fordelingen af bjærgelønnen skal fremsættes overfor rederen inden tre måneder, efter at den i stk. 6 omhandlede meddelelse er afsendt.

*Stk. 8.* Fordelingen mellem ethvert bjærgende fartøjs reder, skibsfører og andre ansatte ombord skal ske i henhold til flagstatens lovgivning. Hvis bjærgningen ikke er udført fra et fartøj, skal fordelingen ske i henhold til den lovgivning, der gælder for retsforholdet mellem bjærgeren og hans ansatte.

#### *Sikkerhedsstillelse og foreløbig betaling*

§ 452. På begæring af bjærgeren skal den, der hæfter for betaling i henhold til dette kapitel, stille sikkerhed for kravet, herunder for renter og omkostninger. Når en sådan sikkerhed er stillet, kan bjærgeren ikke søge sig fyldestgjort i sin søpanteret.

*Stk. 2.* Det bjærgede fartøjs reder skal medvirke til at sikre, at ladningsejeren stiller sikkerhed for kravet imod denne, herunder for renter og omkostninger, før lasten bliver frigivet.

*Stk. 3.* Det bjærgede fartøj og andre genstande må ikke uden bjærgerens tilladelse, fjernes fra den havn eller det sted, hvortil det bjærgede er blevet bragt umiddelbart efter bjærgningens afslutning, førend sikkerhed er blevet stillet for bjærgerens krav, herunder for renter og omkostninger, mod det pågældende fartøj eller de pågældende genstande.

*Stk. 4.* Den domstol eller voldgiftsret, som har jurisdiktion over bjærgerens krav, kan ved en foreløbig afgørelse bestemme, at bjærgeren skal have udbetalt et rimeligt á conto beløb, på sådanne betingelser, herunder betingelser vedrørende sikkerhed, som følger af sagens omstændigheder.

#### *Havarerede statsfartøjer samt statsejede og humanitære laster*

§ 453. Ingen bestemmelser i dette kapitel kan danne grundlag for retsskridt mod fremmed stat om bjærgning af krigsskib eller andet fartøj, som den fremmede stat ejer eller benytter, og som på bjærgningstidspunktet anvendes udelukkende i statsøjemed af ikke-forretningsmæssig art, medmindre vedkommende stat har bestemt noget andet.

*Stk. 2.* Ingen bestemmelser i dette kapitel kan danne grundlag for beslaglæggelse, arrest eller tilbageholdelse af en ikke-forretningsmæssig last, som ejes af en stat og som på bjærgningstidspunktet havde krav på suveræn immunitet efter de almindelige principper i folkeretten, medmindre den fremmede stat samtykker.

*Stk. 3.* Ingen bestemmelser i dette kapitel kan danne grundlag for beslaglæggelse, arrest eller tilbageholdelse af en humanitær last, der er doneret af en stat, hvis denne stat har indvilget i at betale for udført bjærgning af denne last.

#### *Bjærgende statsfartøjer*

§ 454. Er bjærgningen udført af et dansk statsfartøj, der anvendes i statsøjemed af ikke-forretningsmæssig art, finder bestemmelserne i § 451 tilsvarende anvendelse. Erhvervsministeren kan dog fastsætte særlige regler om fordelingen af den del af bjærgelønnen, som ikke tilfalder staten.

9. I § 501, stk. 1, nr. 1 indsættes efter »bjærgeløn«: » og særligt vederlag«.

**10. § 502** affattes således:

»§ 502. Krav for skade eller udgifter af den art, som er nævnt i §§ 191, 206, stk. 2, eller 207, eller om erstatning eller refusion fra Den internationale erstatningsfond (1992) forældes, såfremt der ikke er anlagt sag inden 3 år regnet fra den dag, skaden eller udgifterne opstod. Det samme gælder krav om erstatning for skade eller udgifter af den art, som er nævnt i §§ 210, 225, stk. 2 eller 226, eller om erstatning eller refusion fra Den internationale erstatningsfond (1971). Dog kan krav ikke i noget tilfælde rejses, når der er forløbet 6 år fra den dag, på hvilken den hændelse opstod, som forårsagede den nævnte begivenhed. Forvoldes skaden eller udgifterne ved en række hændelser, der har samme oprindelse, regnes 6-årsfristen fra den første af disse hændelser.

*Stk. 2.* Forældelsesfristen vedrørende krav mod Den internationale erstatningsfond (1992) afbrydes foruden ved sagsanlæg ved retsskridt

i medfør af § 204, stk. 4. Forældelsesfristen vedrørende krav mod Den internationale erstatningsfond (1971) afbrydes foruden ved sagsanlæg ved retsskridt i medfør af § 223, stk. 4.

*Stk. 3.* Fartøjets ejer eller dennes forsikringsgiver kan uanset bestemmelsen i stk. 1 søge refusion fra Den internationale erstatningsfond (1971) inden 6 måneder fra den dag, vedkommende får kendskab til, at der er rejst søgsmål mod denne om ansvar for skade eller udgifter af den art, som er nævnt i § 210.«

**§ 2**

Tidspunktet for lovens eller dele af lovens ikrafttræden fastsættes af erhvervsministeren.

*Stk. 2.* Erhvervsministeren kan ophæve kapitel 10 a og kapitel 10 b, som affattet ved denne lovs § 1, nr. 4, ved nærmere bekendtgørelse herom.

## Bemærkninger til lovforslaget

### 1. Indledning

Det i 1977 nedsatte Sølovsudvalg har siden 1991 arbejdet med en revision af sølovens kapitler om henholdsvis ansvar for olieskade og bjærgning. Denne revision er foretaget på baggrund af vedtagelsen af internationale konventioner om de to emner. I 1989 blev således vedtaget en ny konvention om bjærgning, og i 1992 ændringsprotokoller til olieansvarskonventionen fra 1969 og fondskonventionen fra 1971. Danmark medvirkede sammen de øvrige nordiske lande aktivt til vedtagelsen af disse internationale aftaler. Vigtige miljøhensyn lå bag ændringen af bjærgningsreglerne, som nu giver større incitament til at iværksætte bjærgning ved fare for miljøskade. Oliekonventionerne blev først og fremmest ændret for at skaffe ofrene for en olieforureningsulykke bedre kompensation.

Samtidig med arbejdet i det danske sølovsudvalg har man på nordisk departementsplan bearbejdet de nordiske udkast til lovforslag med henblik på at opnå den størst mulige nordiske retsenhed i forbindelse med den nationale gennemførelse af ovennævnte internationale søretskonventioner. Nærværende lovforslag følger det af udvalget udarbejdede lovudkast, hvorom der i udvalget har været enighed, idet erhvervsministeren kan tilslutte sig dette.

De to olie-protokoller er optrykt som bilag 1, mens bjærgningskonventionen er optrykt som bilag 2.

### 2. Ansvar for olieskader

I 1969 vedtog en diplomatkonference på baggrund af en række alvorlige olieforureningssager indtruffet i løbet af 1960'erne en konvention om det privatretlige erstatningsansvar for skader ved olieforurening (1969-ansvarskonventionen). Den umiddelbare anledning til, at man dengang tog spørgsmålet om ansvar for olieforurening fra skibe, herunder ansvar for udgifter til forebyggelse og bekæmpelse af olieforurening, op til behandling på internationalt plan var dog den omfattende olieskade på både den engelske og den franske kyst, som indtraf da tankskibet »TORREY CANYON« strandede på et rev ud for Lands End i Cornwall i marts 1967.

Inden vedtagelsen af ansvarskonventionen var spørgsmålet om ansvar og erstatning for olieforurening reguleret af dansk rets almindelige regler om ansvar for skadevoldende handlinger (culpereglen), og af sølovens almindelige regler om ansvarsbegrænsning, dengang baseret på en konvention fra 1957. Disse regler viste sig utilstrækkelige til at sikre erstatning ved store olieforureningsulykker.

Allerede da ansvarskonventionen blev vedtaget, var man klar over, at den ikke ville give skadelidte ved en olieulykke tilstrækkelig kompensation i alle tilfælde, enten fordi begrænsningsbeløbet i visse tilfælde ville være for lavt eller fordi konventionens undtagelser fra det objektive ansvar (ansvar uden hensyn til skyld) ville kunne påberåbes. Skibets ejer bliver således fri for ansvar, når skaden skyldes en krigshandling, sabotage eller en naturkatastrofe. Konventionen pålagde skibets ejer en økonomisk byrde, som da gik ud over det som gjaldt for anden transport, og fra bl.a. nordisk side mente man, at i hvertfald en del af udgifterne i tilfælde af olieforurening måtte dækkes af olieindustrien. Som en følge af dette og som et forsøg på at sikre de skadelidte fuld erstatning blev der i 1971 vedtaget en fondskonvention (1971-fondskonventionen) som supplement til ansvarskonventionen. Fondskonventionen opretter en international fond for erstatning af olieskade gennem opkrævning af afgifter fra alle større modtagere i de kontraherende stater af olie transporteret til søs.

Ansvarskonventionen og fondskonventionen har gennem årene opnået en betydelig international tilslutning. Således har ansvarskonventionen, som trådte i kraft 19. juni 1975, pr. 10. oktober 1994 opnået tilslutning af 88 stater. Fondskonventionen, som trådte i kraft 16. oktober 1978, har pr. 10. oktober 1994 opnået tilslutning af 62 stater. Baggrunden for denne tilslutning er den meget store succes de to konventioner har haft i og med at langt de fleste erstatninger udbetales særdeles hurtigt og effektivt. Erstatningssystemet sikrer, at ofrene for en olieulykke har sikkerhed for en betydelig erstatning uanset skyld hos skibets ejer i forbindelse med ulykken og uanset om ejer skulle vise sig insolvent.

Regler, som implementerer konventionerne, blev

indføjet i den danske sølov ved lov nr. 227 af 24. april 1974. Disse regler trådte i kraft den 19. juni 1975, bortset fra bestemmelsen vedrørende Fonden, som trådte i kraft den 16. oktober 1978.

Ved siden af det konventionsbaserede erstatnings-system har tankskibsrederierne og olieselskaberne vedtaget en privat erstatningsordning TOVALOP (Tank Owners' Voluntary Agreement concerning Liability for Oil Pollution) og CRISTAL (Contract Regarding a Supplement to Tanker Liability for Oil Pollution), som løbende gennem årene er blev ændret, og som idag sikrer erstatning i en række tilfælde, hvor det konventionsfastsatte erstatningssystem ikke eller kun delvis dækker skaderne.

Inflationsudviklingen samt en række meget store tankskibssulykker, heriblandt forliset af AMOCO CADIZ ud for Frankrigs vestkyst i 1978, har imidlertid vist, at erstatningsmulighederne selv ikke med fondskonventionen var tilstrækkelige, og der var derfor behov for en revision af konventionerne. Der var især behov for en væsentlig forhøjelse af erstatningsbeløbene.

På en diplomat-konference i 1984 indkaldt med henblik på en revision af de to konventioner, vedtog man ændringsprotokoller til disse konventioner. Danmark stemte sammen med de øvrige nordiske lande for begge protokoller. Der blev vedtaget forskellige ændringer, hvoraf den væsentligste ændring var en forhøjelse af erstatningsbeløbene.

På konferencen i 1984 talte især USA for en væsentlig forhøjelse af erstatningsbeløbenes størrelse, der ifølge USA's delegation på konferencen var en forudsætning for, at USA ville kunne tiltræde olieerstatningssystemet. For at gøre det muligt for USA at indtræde i det internationale olieerstatningssystem, vedtog man således væsentlige stigninger i erstatningsbeløbene. På konferencen stemte USA for konventionen.

Efter konferencen i 1984 viste det sig imidlertid, at USA af indenrigspolitiske grunde ikke kunne tilslutte sig konventionerne, men i stedet valgte at gennemføre en føderal olieansvarslovgivning (OPA 90), hvorved man blandt andet opretholdt de amerikanske enkeltstaters ret til at fastsætte deres egne regler på området, som i realiteten ofte medfører ubegrænset ansvar. Hertil kom, at også den føderale ansvarsbegrænsningsret let kunne tabes.

Da USA således ikke indtrådte i olieerstatningssystemet, blev det klart, at 1984-protokollerne ville have meget vanskeligt ved at træde i kraft, idet ikrafttrædelsesbestemmelserne i realiteten kun kunne opfyldes, hvis USA ratificerede protokollerne. Pr. 1. oktober 1992 var således protokollen til ansvarskon-

ventionen kun tiltrådt af 8 stater og protokollen til fondskonventionen kun tiltrådt af 3 stater.

På baggrund af ikrafttrædelsesproblemerne med 1984-protokollerne blev der den 23. - 27. november 1992 i IMO's hovedsæde i London afholdt en international søretskonference, hvor man vedtog to protokoller til afløsning af 1984-protokollerne: 1992-ansvarsprotokollen og 1992-fondskonventionen. Eneste materielle ændring i forhold til 1984-protokollerne var, udover de ændrede ikrafttrædelsesbestemmelser jf. nedenfor, indførelsen af en grænse for, hvor stor en andel af Fondens udgifter, der skal bæres af et enkelt land. Denne ændring blev medtaget efter ønske fra Japan, som idag er den største bidragsyder til Fonden. Grænsen blev fastsat til 27,5%, som skal gælde i højst 5 år efter, at 1992-fondskonventionen er trådt i kraft, dog ikke udover det tidspunkt hvor konventionen har opnået en tilslutning fra stater der samlet modtager 750 mill. tons bidragspligtig olie.

1969-ansvarskonventionen og 1971-fondskonventionen bliver med de nye protokoller ændret på en række vigtige punkter. De gamle konventioner, som ændret ved protokollerne, betegnes 1992-ansvarskonventionen og 1992-fondskonventionen, jf. henholdsvis art. 11 i 1992-ansvarsprotokollen og art. 27 i 1992-fondskonventionen.

Ændringerne medfører for det første, at ansvarsbeløbene for både skibets ejer og for Fonden er hævet betydeligt, hvilket bevirker, at de erstatningsbeløb, der kan udbetales til ofrene for en olieulykke, stiger tilsvarende. Efter de hidtil gældende regler har ejeren ret til at begrænse sit ansvar til 133 SDR (ca. 1177 kr. efter kursen på SDR pr. 15. november 1994: 1 SDR = 8,85 d.kr.) pr. ton af skibets drægtighed med hensyn til alt ansvar opstået ved én hændelse eller ved en række af hændelser, der har samme oprindelse. Det samlede erstatningsbeløb kan dog ikke i noget tilfælde overstige 14 mill. SDR (ca. 124 mill. kr.). 1992-ansvarskonventionen fastsætter som noget nyt et minimum for ejerens ansvar på 3 mill. SDR (ca. 26 mill. kr.) for et skib, som ikke er større end 5000 ton. For skibe med en tonnage herover øges ansvaret med 420 SDR (ca. 3717 kr.) pr. ton indtil 59,7 mill. SDR (ca. 528 mill. kr.), som er det maksimale erstatningsansvar for skibets ejer.

Ændringen af 1971-fondskonventionen indebærer, at der som supplement til erstatning under ansvarskonventionen kan opnås et samlet erstatningsbeløb uanset skibets størrelse på op til 135 mill. SDR (ca. 1,2 mia. kr.). Dette beløb stiger til 200 mill. SDR (ca. 1,8 mia. kr.) så snart 1992-fondskonventionen er ratificeret af tre stater, hvor den samlede mængde afgiftspligtige olie, modtaget i disse stater i løbet af det foregående kalenderår, er lig med eller overstiger

## 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 opsigte 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 opsigte 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 opsigte 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 opsigte 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-



tagelse fra »no cure – no pay«-princippet var almindelig kendt under betegnelsen »sikkerhedsnettet« og den gjaldt kun delvis eller fuldt lastede olietankere. Godtgørelsen til bjærgeren skulle betales fuldt ud af rederen.

I marts 1978 stødte »AMOCO CADIZ« på grund ud for den franske kyst og forårsagede den hidtil største olieforureningsulykke. IMO's Legal Committee fremkom i september 1978 med en rapport om ulykken og de juridiske aspekter heraf, som rejste spørgsmålet, hvorvidt bjærgningskonventionen fra 1910 burde revideres.

Et udkast til en ny bjærgningskonvention blev, efter anmodning fra Legal Committee i 1979, udarbejdet af CMI (Comite Maritime International) og vedtaget på en CMI-konference i Montreal i 1981. Forslaget blev herefter revideret i IMO's Legal Committee og endelig vedtaget på en diplomatisk konference i London i april 1989.

Den væsentligste ændring i den nye bjærgningskonvention er en større miljøbevidsthed. Det er således nu et af de centrale principper, at bjærgelønnen skal fastsættes med det formål for øje, at bjærgere generelt skal opmuntres til at give sig i kast med bjærgningsoperationer, der tjener til beskyttelse af miljøet. Endvidere skal der, hvor bjærgningen af ejendommen har været vellykket, gives bjærgeren en belønning for dennes dygtighed og bestræbelser for at afværge miljøskader.

Endvidere kan der efter 1989-konventionen gives en speciel godtgørelse til bjærgere, som uden held har forsøgt at bjærge fartøj og ladning, der truede med at skade miljøet. Lykkes afværgelsen af skade på miljøet ikke, får bjærgeren kun sine omkostninger dækket. Hvis bjærgeren faktisk afværger en miljøskade, kan bjærgeren, udover en dækning af omkostningerne, få ret til en speciel godtgørelse. Denne kan som udgangspunkt gå op til 30% af omkostningerne, men hvis retten finder det rimeligt, kan der gives helt op til 100% af omkostningerne. Bjærgerens krav på denne specielle godtgørelse skal ligesom i LOF 80 dækkes af rederen. I denne forbindelse skal desuden bemærkes, at Lloyds Open Form senest er blevet ændret i 1990, så denne nu direkte har indarbejdet 1989-bjærgningskonventionens artikel 14 om den særlige kompensation med henblik på at forhindre eller begrænse miljøskade. LOF er fortiden under revision med henblik på inkorporering af hele bjærgningskonventionen.

1989-konventionen har dannet grundlag for sølovsudvalgets arbejde med revision af de nugældende regler om bjærgning.

Sølovsudvalget kan tilslutte sig principperne i 1989-konventionen og har udarbejdet forslag til æn-

dring af søloven, der indarbejder konventionens bestemmelser i dansk ret. En vedtagelse af dette forslag til ændring af søloven vil således muliggøre en dansk ratifikation af bjærgningskonventionen fra 1989. Konventionen er optrykt som bilag 2.

4. Loven skønnes ikke at få statsfinansielle eller administrative konsekvenser.

Det er vanskeligt præcist at skønne over lovens erhvervsøkonomiske konsekvenser. For så vidt angår reglerne om olieansvar vil de medføre, at rederne skal kunne dække et større erstatningsansvar, hvilket må antages af medføre forhøjede forsikringspræmier. Fondsreglerne må antages at medføre, at olieimportørernes bidrag til fonden forøges. På den anden side medfører loven, at ofrene for en olieforureningsulykke – det være sig enkeltpersoner eller virksomheder – sikres betydeligt forøgede erstatningsmuligheder. For så vidt angår bjærgningsreglerne vil de i visse bjærgningssituationer medføre, at rederne og ejerne af det bjærgede gennem deres forsikring skal kunne dække flere af bjærgernes omkostninger end hidtil.

#### *Bemærkninger til forslaget enkelte bestemmelser:*

##### *Til § 1, nr. 1*

##### *Til § 173, nr. 1*

Ændringen medfører, at bjærgers krav på særligt vederlag ikke omfattes af begrænsningsretten, som er reguleret i sølovens 9. kapitel. Efter den nugældende bestemmelse er bjærgeløn undtaget fra retten til ansvarsbegrænsning, hvilket er i overensstemmelse med art. 3, litra a i Globalbegrænsningskonventionen fra 1976. Med indførelsen af det særlige vederlag i bjærgningskonventionen i 1989 må en formålsfortolkning af Globalbegrænsningskonventionen føre til, at også det særlige vederlag kan undtages fra begrænsningsretten. Det særlige vederlag må her anses for en form for bjærgløn. Endvidere ville det særlige vederlags betydning med hensyn til at forhindre miljøskade væsentlig forspildes, hvis reder har ret til at begrænse sig ansvar for det særlige vederlag i forhold til bjærgere.

##### *Til § 1 nr. 2*

##### *Til § 173, nr. 2*

Ændringen medfører, at både krav efter § 191 og § 210 er undtaget fra begrænsningsreglerne. Som konsekvens heraf gælder det samme for krav som er omfattet af henholdsvis § 206, stk. 1, og § 225, stk. 1.

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.

## Til § 193

Ligesom efter den gældende § 193 kanaliseres efter forslaget ansvaret til skibets ejer. I forhold til 1969-ansvarskonventionen er listen over persongrupper, som er beskyttet mod krav, udvidet betydeligt ved 1992-ansvarsprotokollens artikel 4, nr. 2. Erstatningskrav kan dog uanset kanaliseringens bestemmelse gøres gældende mod en person, der har forvoldt skaden forsætligt eller groft uagtsomt ved forståelse af, at sådan skade sandsynligvis ville blive forårsaget. Formuleringen »forvoldt skaden forsætligt eller groft uagtsomt og med forståelse af, at sådan skade sandsynligvis ville blive forårsaget« er kendt fra andre bestemmelser i søloven, f.eks. § 174, og findes i en række andre konventioner ud over olieansvarskonventionen.

Bestemmelsen om kanalisering fra 1969-ansvarskonventionen er gennemført i den nugældende § 193. Ved udformningen af denne bestemmelse fandt man dog, at konventionen ikke var til hinder for, at man foretog en stærkere kanalisering til ejeren. 1992-ansvarsprotokollens kanaliseringens bestemmelse svarer i høj grad til de nordiske landes nugældende § 193. Det foreslås at ændre § 193, så den i det væsentlige svarer til 1992-ansvarsprotokollen både i indhold og opbygning. Også i nærværende forslag er kanaliseringen dog stærkere end under 1992-ansvarsprotokollen. Aflaster, ejer eller modtager af lasten er dog ikke med i 1992-ansvarsprotokollens personopregning, men foreslås bibeholdt i § 193, jf. § 193, stk. 2, litra c. Konventionen anses fortsat ikke at være til hinder for en sådan videregående kanalisering. I og med at litra f, som vedrører ansatte og agenter, også henviser til litra b, er det hermed direkte angivet, at også lodsmedhjælperen er omfattet af kanaliseringen. Dette anses alene for at være en præcisering i forhold til gældende ret.

§ 193, stk. 3, i forslaget omhandler ejers ret til at gøre regres gældende. Ligesom 1969-ansvarskonventionen regulerer 1992-ansvarskonventionen ikke spørgsmålet om regres. Under nordiske departementsmøder har det været diskuteret, om ejers regresadgang bør tilsvare skadelidtes adgang til at gøre det kanaliserede ansvar gældende. Det er fundet rimeligt at give ejer mulighed for at gøre regres gældende i tilfælde, hvor skadevolder har handlet forsætligt eller groft uagtsomt. Det foreslås derfor, at ejer kan gøre regres gældende mod alle de persongrupper, der er opregnet i stk. 2, litra a, b, d, e og f, når disse har forvoldt skaden forsætligt eller groft uagtsomt og med forståelse af, at skaden sandsynligvis ville blive forårsaget. De i stk. 2, litra a, b, d, e og f, opregnede personer er: besætningsmedlemmer,

ejerens agenter eller personer, der er ansat i ejerens tjeneste; lodsen eller andre personer, der udfører tjenester for skibet; skibets reder eller disponent, hvor denne ikke er ejer af skibet, enhver befragter, aflaster, afsender, ejer eller modtager af lasten; enhver person, der udfører bjærgning med ejers eller reders samtykke eller efter den kompetente offentlige myndigheds instrukser; enhver person, der træffer rimelige forholdsregler for at afværge eller begrænse forureningsskade samt ansatte eller agenter for en række af disse personer. For så vidt angår de under litra c nævnte personer (skibets reder eller disponent, hvor denne ikke er ejer af skibet) gælder, at ejer kan gøre regres gældende efter almindelige regler, dvs. som udgangspunkt når der foreligger en culpøs handling.

## Til § 194

Bestemmelsen vedrører ansvarsbegrænsning og foreslås ændret i overensstemmelse med de ændringer, der er foretaget i 1992-ansvarsprotokollen, jf. artikel 6, nr. 1. Herefter er ansvarsgrænsen for skib, der ikke overstiger 5000 tonnageenheder 3 mio. SDR (ca. 26 mio. kr). For et skib større end 5000 tonnageenheder forøges beløbsgrænsen med yderligere 420 SDR (ca. 3.700 kr.) pr. tonnageenhed, dog således at ansvaret ikke kan overstige 59,7 mio. SDR (ca. 528 mio. kr).

Sidste punktum i den nugældende § 194, stk. 1, foreslås udskilt til et selvstændigt stykke, for at gøre bestemmelsen mere overskuelig, jf. forslaget § 194, stk. 2.

§ 194, stk. 3, regulerer spørgsmålet om fejl fra ejerens side og virkningen heraf. Den er ændret i overensstemmelse med 1992-ansvarsprotokollens artikel 6, nr. 2. Efter den nugældende bestemmelse er det som hovedregel tilstrækkeligt, at ejeren har udvist fejl eller forsømmelse, for at han mister retten til ansvarsbegrænsning. Denne bestemmelse ændres således, at det dels kræves, at ejeren selv har forvoldt skaden og dels at dette er sket med forsæt eller grov uagtsomhed og med forståelse af, at skaden sandsynligvis ville blive forårsaget. Der skal således en mere grov adfærd fra ejers side til, før han mister retten til ansvarsbegrænsning. Med hensyn til udtrykket »ejeren selv« er der ikke taget endeligt stilling til identifikationsspørgsmålet, det vil sige spørgsmålet om, hvorvidt en ansvarspådragende handling foretaget af en ansat kan betragtes som udført af rederen personligt, men som nævnt i betænkning nr. 642/1972, side 22 og side 49, må man med rederen selv sidestille hans overordnede medarbejdere med selvstændigt ansvar for ledelsen. Rederen vil dog ikke kunne

identificeres med skibsføreren i denne relation, da dennes adgang til at tegne rederiet normalt vil være begrænset til de i sølovens 6. kapitel specificerede områder.

Efter den nugældende bestemmelse mister ejeren ikke sin ret til ansvarsbegrænsning, hvis han begår fejlen eller forsømmelsen i egenskab af skibets fører eller som medlem af besætningen. Baggrunden for denne bestemmelse er en fortolkning af 1969-ansvarskonventionen og dennes artikel 3, nr. 4, der fastsætter, at erstatningsansvar ikke kunne gøres gældende mod personer ansat i ejerens tjeneste. På baggrund af de ændringer, der er foretaget i 1992-ansvarsprotokollen, anses der ikke længere at være behov for en særregel i de tilfælde, hvor ejeren er fører af skibet eller medlem af mandskabet. Ændringen medfører som nævnt, at der nu skal foreligge en kvalificeret skyld fra ejers side for at retten til ansvarsbegrænsning mistes. Efter forslaget § 193 vil også besætningsmedlemmer kunne gøres ansvarlige i tilfælde, hvor der er udvist en sådan grad af skyld.

Det kan også nævnes, at man i globalbegrænsningskonventionen fra 1976 er gået bort fra en sådan særregel.

I § 194, stk. 4, foreslås definitionen af skibets tonnage (drægtighed) ændret. Ifølge artikel 6, nr. 5, i 1992-ansvarsprotokollen forstås ved skibets drægtighed skibets bruttotonnage beregnet i overensstemmelse med tonnagemålingsbestemmelserne i bilag 1 til den Internationale Konvention om Tonnagemåling af Skibe fra 1969. Tilsvarende definition findes allerede i sølovens § 175, stk. 6. Iøvrigt oplyser stk. 4 om, hvad der forstås ved SDR.

#### Til § 195

Efter stk. 1 skal ejeren, såfremt denne ønsker at begrænse sit ansvar, oprette en begrænsningsfond. Stk. 1 foreslås ændret i overensstemmelse med 1992-ansvarsprotokollens artikel 6, nr. 3, hvorefter ejeren kan oprette en fond, selvom der ikke er anlagt en erstatningssag. Såfremt ejeren benytter sig af denne mulighed, skal fonden oprettes ved en domstol, hvor sag kan anlægges.

I stk. 3 anvendes nu udtrykket »forurenings-skade«, som en konsekvens af ændringen i § 191.

I stk. 5 henvises nu til 1992-ansvarskonventionen, som er den relevante konvention i dette kapitel.

#### Til § 196

Bestemmelsen gør det klart, at der ikke kan gøres arrest, udlæg eller andre rettigheder gældende overfor den ejer, der har oprettet en begrænsningsfond. Ordet »skib« foreslås tilføjet for at gøre det klart, at

de nævnte foranstaltninger hverken kan gøres i ejers ejendom eller skib.

I stk. 2 præciseres, at den relevante konvention er 1992-ansvarskonventionen.

#### Til § 197

§ 197 indeholder reglen om ejers forsikringspligt. I stk. 1 bestemmes det, at ejeren af et dansk skib, som medfører mere end 2000 tons olie i bulk som last, er forpligtet til at have en godkendt forsikring eller anden garanti til dækning af ansvaret nævnt i § 191. Der skal udstedes certifikat, som bekræfter, at der foreligger en sådan forsikring eller garanti. I stk. 2 fastsættes at stk. 1 også gælder udenlandske skibe, mens stk. 3 regulerer, hvad der gælder for statsejede skibe.

#### Til § 198

Efter denne bestemmelse gælder som hidtil, at erhvervsministeren fastsætter de nærmere regler om forsikring og garanti. I den periode, hvor 1969-ansvarskonventionen (og 1971-fondskonventionen) gælder side om side med 1992-ansvarskonventionen (og 1992-fondskonventionen), er ejere fra lande, der er bundet af begge ansvarskonventioner, imidlertid forpligtet til at forsikre deres ansvar efter begge regelsæt. Størrelsen af ejers ansvar og dermed forsikrings- og certifikatpligt efter kapitel 10 vil i medfør af § 229 blive reduceret med ansvarsbeløbet i henhold til kapitel 10 a.

For så vidt angår udenlandske skibe gælder en tilsvarende forsikrings- og certifikatpligt. Certifikaterne udstedes for så vidt angår fremmede konventions-skibe af de kompetente myndigheder i den pågældende konventionsstat. For så vidt angår ikke-konventions-skibe vil danske myndigheder godkende certifikater udstedt af en konventionsstat i overensstemmelse med regler udstedt herom i henhold til § 198.

#### Til § 199

Bestemmelsen er identisk med den nugældende § 199.

#### Til § 200

Der er alene foretaget konsekvensrettelser i bestemmelsen, som følge af, at begrebet »forurenings-skade« er indført, jf. § 191, og som følge af den ændring, der findes i § 194, stk. 3, vedrørende tab af begrænsningsretten.

*Til § 201*

I denne bestemmelse inkorporeres 1992-fonds-konventionen i dansk ret. I en periode vil der således både eksistere den ny fond oprettet under 1992-fondskonventionen (International Oil Pollution Compensation Fund 1992), og fonden oprettet under 1971-fondskonventionen (International Oil Pollution Compensation Fund), jf. § 220.

*Til § 202*

I bestemmelsen er alene foretaget en konsekvensrettelse, idet der nu henvises til 1992-fondskonventionen.

*Til § 203*

I medfør af artikel 3 i 1992-ansvarsprotokollen udvides konventionens anvendelsesområde til også at omfatte forureningsskade i den eksklusiv økonomiske zone. Hvis en stat ikke har etableret en eksklusiv økonomisk zone, skal konventionen omfatte forureningsskade inden for en grænse på højst 200 sømil fra landets basislinier.

Ændringen af ansvarskonventionens anvendelsesområde har som konsekvens, at også domstolens kompetence ændres.

I Danmark er der endnu ikke etableret en eksklusiv økonomisk zone, hvorfor § 203 foreslås ændret, så også forureningsskade opstået i et område, hvor Danmark i overensstemmelse med folkeretten kan fastsætte en sådan, omfattes af danske domstoles kompetence. I overensstemmelse med såvel artikel 57 i FN's Havretskonvention (United Nations Convention on the Law of the Sea) som 1992-ansvars-konventionen, kan dette område højst strække sig 200 sømil fra de danske basislinier. Området må forventes i det væsentlige at svare til den nuværende fiskerizone, som er fastsat i henhold til lov nr. 597 af 17. december 1976 om Danmarks Riges fiskeriterritorium. For så vidt angår afgrænsningen af fiskeriterritoriet i forhold til fremmede stater, hvis kyster ligger over for de danske kyster i en afstand, der er mindre end 400 sømil, eller som grænser op til Danmark, er afgrænsningen sket ved særlig aftale med disse lande eller er beregnet efter den linie, der ligger lige langt fra de nærmeste punkter på basislinierne ved de to staters kyster (midterlinien).

Herefter kan sag mod skibets ejer eller forsikringsgiver kun anlægges ved en dansk domstol, såfremt forureningsskade er opstået på dansk territorium eller på et område, hvor Danmark i overensstemmelse med folkeretten kan fastsætte en eksklusiv økonomisk zone, eller forholdsregler er truffet, uanset

hvor, med henblik på at afværge eller begrænse forureningsskade inden for samme område.

*Til § 204*

I stk. 1 bestemmes, at sag om erstatning efter 1992-fondskonventionen kun kan anlægges ved dansk domstol i de i § 203, stk. 1 og stk. 2 tilfælde, dvs. hvis forureningsskade er opstået på dansk territorium eller i et område, hvor Danmark i overensstemmelse med folkeretten kan fastsætte en eksklusiv økonomisk zone, eller forholdsregler er truffet med henblik på at afværge skade inden for samme område. Sag kan dog ikke anlægges ved dansk domstol, hvis samme sag er rejst i en anden stat, der er tilsluttet 1992-fondskonventionen. I øvrigt er »fondskonventionen« ændret til »1992-fondskonventionen«, og »den internationale erstatningsfond« er ændret til »den internationale erstatningsfond (1992)« i § 204.

*Til § 205*

Ændringen af denne bestemmelse består alene i, at »ansvarskonventionen« er blevet til »1992-ansvars-konventionen«, »den internationale erstatningsfond« er blevet til »den internationale erstatningsfond (1992)« og »fondskonventionen« er blevet til »1992-fondskonventionen«.

*Til § 206*

Som konsekvens af, at art. 3 i 1992-ansvars-konventionen udvider konventionens anvendelsesområde til også at gælde forureningsskade i den eksklusiv økonomiske zone eller hvis en kontraherende stat ikke har oprettet en sådan zone, på et område, der ligger udover eller grænser op til denne stats søterritorium og som ikke strækker sig længere end 200 sømil fra de basislinier, hvorfra søterritoriet målet, ændres § 206 i overensstemmelse hermed.

*Til § 207*

I bestemmelsen er »skade« ændret til »forureningsskade« som konsekvens af begrebets indførelse i § 191.

*Til § 208*

I bestemmelsen er den relevante konvention nu 1992-ansvars-konventionen.

*Til § 209*

Denne bestemmelse skal ikke benyttes på nuværende tidspunkt.

*Til §§ 210 – 227 (Kapitel 10 a)*

Dette kapitel indeholder regler, der gennemfører 1969-ansvarskonventionen og 1971-fondskonventionen i dansk ret. Reglerne svarer til de nugældende regler i 10. kapitel, dog er der foretaget enkelte præciseringer for at undgå sammenblanding med 1992-reglerne. Det vil sige, at »ansvarskonventionen« er ændret til »1969-ansvarskonventionen«, »fondskonventionen« er ændret til »1971-fondskonventionen« og »Den internationale erstatningsfond« er ændret til »Den internationale erstatningsfond (1971)«.

*Til § 228*

Denne bestemmelse skal ikke anvendes på nuværende tidspunkt.

*Til § 229*

Som nærmere beskrevet i de almindelig bemærkninger vil Danmark i en overgangsperiode tilhøre både 1969/71-konventionerne og 1992-konventionerne. Dette indebærer, at anvendelsesområdet for de to regelsæt må afgrænses nærmere. Denne afgrænsning er foretaget i forslaget § 229.

§ 229 findes i kapitel 10 b, som regulerer anvendelsesområdet for ansvarsreglerne i kapitel 10 og kapitel 10 a. Med »ansvarsreglerne« menes alle de bestemmelser, som omfatter ansvaret for ejeren og evt. andre, jf. også § 229, stk. 5.

I stk. 1 fastsættes regler gældende i overgangsperioden for forureningsskade forvoldt af et skib, der er tilsluttet både 1969-ansvarskonventionen og 1992-ansvarskonventionen. Det fastsættes, at sådanne skibes ansvar efter kapitel 10 alene opstår i den udstrækning, hvor ansvaret går ud over erstatningsansvaret i kapitel 10 a, og kun for så vidt forureningsskaden ikke er fuldt erstattet i henhold til 1971-fondskonventionen. Bestemmelsen implementerer 1992-ansvarsprotokollens art. XII, bis, litra a og litra b.

Med hensyn til olieforureningsansvar, som ikke er omfattet af konventionerne, jf. §§ 206, stk. 2, og 225, stk. 2, er 2. led udformet således at de samme regler gælder, dvs. at ansvar efter kapitel 10 kun kan opstå i den udstrækning, det ikke opstår efter kapitel 10 a. Det skal understreges, at der kun bliver tale om én

begrænsningsfond selvom begge kapitler finder anvendelse.

Det skal bemærkes, at 1992-ansvarsprotokollens art. XII bis, litra c, ikke er medtaget idet bestemmelserne i §§ 193 og 212 i henholdsvis kapitel 10 og 10 a er udformet på en sådan måde, at ansvar efter kapitel 10 a ikke udelukker, at et supplerende ansvar kan gøres gældende efter kapitel 10 for ejeren.

I stk. 2 fastsættes, at den begrænsningsfond, som rederen skal oprette i henhold til § 195 for at begrænse sit ansvar efter kapitel 10 reduceres med et sådant beløb, som ejeren er ansvarlig for efter kapitel 10 a. Selv om erstatning fra 1971-fonden for så vidt kan reducere rederens ansvar efter kapitel 10, indebærer det ikke, at begrænsningsfonden i henhold til kapitel 10 skal reduceres med det beløb, der opnås via 1971-fonden, da man ikke på forhånd kan vide om erstatning efter 1971-fonden vil være tilstrækkelig.

I stk. 3 fastsættes det, at for skibe, der er registreret i en stat, der alene har tilsluttet sig 1969-ansvarskonventionen, men ikke 1992-ansvarskonventionen, finder reglerne i kapitel 10 a anvendelse. Det følger af Danmark folkeretlige forpligtelser, at så længe Danmark er tilsluttet 1969-ansvarskonventionen, skal vi anvende disse regler over for skibe, der alene er med i 1969-konventionen.

I stk. 4 fastsættes for skibe, der er registreret i en stat, der alene har tilsluttet sig 1992-ansvarskonventionen, men ikke 1969-ansvarskonventionen, at kun reglerne i kapitel 10 gælder.

I stk. 5 fastslås, hvad der gælder for skibe, der er registreret i stater, der hverken er deltagere i 1969-ansvarskonventionen eller 1992-ansvarskonventionen. Efter forslaget skal i disse tilfælde såvel kapitel 10 som 10 a gælde, således at ansvar efter kapitel 10 anses for bortfaldet i den udstrækning, der også opstår efter kapitel 10 a. I denne situation er det muligt, at 1971-fonden vil yde erstatning til de skadelidte på toppen af erstatningen fra rederen efter kapitel 10 a. Fonden vil i denne situation kunne gøre regres gældende mod rederen i det omfang de almindelige regresregler muliggør dette.

I stk. 6, fastslås hvad der i loven menes med »ansvarsreglerne«, dvs. hvilke paragraffer, det drejer sig om.

*Til § 230*

I § 230 reguleres anvendelsen af fondsreglerne i kapitel 10 og 10 a.

I stk. 2 fastslås hvad der i loven menes med »fondsreglerne«, dvs. hvilke paragraffer, det drejer sig om.

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

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 anvarsbjærgning 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-



tivt materiale eller farlige kemikalier. Definitionen omfatter også risikoen for, at en brand i et fartøj med en partlast af farlige kemikalier kan føre til en spredning af giftgas i en havneby samt, hvad der typisk kan blive væsentligt – risikoen for olieforurening fra fartøjets bunkerstanke.

#### *Til § 442. Anvendelsesområde*

Stk. 1 er en såkaldt lex-foi-regel og bestemmer, at kapitlets regler, bortset fra § 451, finder anvendelse, når sager om bjærgning indbringes for dansk domstol eller voldgiftsret. Bestemmelsen er ny og svarer til bjærgningskonventionens artikel 2. Konsekvensen af denne regel er, at dansk ret anvendes i enhver bjærgningssag for danske domstole eller voldgiftsretter, uanset hvor i verden bjærgningen har fundet sted, og uanset hvilken nationalitet de bjærgede genstande eller det bjærgede fartøj har.

Stk. 2 bestemmer, at kapitlets regler om bjærgning finder anvendelse, selvom det bjærgede fartøj og bjærgende fartøj tilhører den samme. Bestemmelsen svarer til den gældende sølovs § 441, stk. 3, og til bjærgningskonventionens artikel 12 (3).

Bestemmelsen har betydning i tilfælde, hvor national ret bestemmer, at der skal ske fordeling af bjærgelønnen mellem reder, skibsfører og andre personer ombord på det bjærgende fartøj. Reglen gør det endvidere klart, at ejeren af det bjærgende fartøj også i disse tilfælde er berettiget til at modtage en del af den på lasten hvilende andel af bjærgelønnen og normalt berettiget til at kræve en del af den på fartøjet hvilende andel fra sit eget forsikringselskab. Det skal bemærkes, at bestemmelsen til trods for anvendelsen af udtrykket »fartøj« vil finde analog anvendelse, hvor fx en helikopter ejes af den samme person som et fartøj, der bjærges af helikopteren.

Stk. 3 bestemmer, at bjærgerens ret til betaling afgøres efter kapitlets regler, selvom bjærgningen er udført af eller under kontrol af offentlige myndigheder. Bestemmelsen er ny og svarer til bjærgningskonventionens artikel 5 (2).

Dermed er det slået fast, at det forhold, at bjærgeren har udført en bjærgningsoperation under offentlige myndigheders kontrol, ikke hindrer denne i at påberåbe sig kapitlets bestemmelser overfor de private interesser, der har modtaget bjærgningsassistance. Spørgsmålet om bjærgeren har ret til bjærgeløn eller anden betaling fra disse private interesser må afgøres på grundlag af kapitlets bestemmelser.

Stk. 4 undtager fra kapitlets anvendelsesområde visse platforme og mobile havanlæg. Bestemmelsen er ny og svarer til bjærgningskonventionens artikel 3. Konventionens »fixed or floating platforms« er

valgt oversat med »faste eller flydende platforme«. »Faste eller flydende platforme« svarer i det væsentlige til, hvad der i Lov om visse havanlæg betegnes som »havanlæg«, jf. lov nr. 292 af 10. juni 1981. I § 1 i lov nr. 292 findes en definition af »havanlæg«. Det kan dog ikke udelukkes, at visse havanlæg omfattet af denne definition, ikke vil være omfattet af undtagelsen i § 442, stk. 4.

Bestemmelsen undtager faste og mobile havanlæg, når disse er »på plads« (»on location«) med henblik på undersøgelser, udnyttelse eller produktion af havbundens mineralforekomster (»sea bed mineral resources«).

Begrebet »on location« er for mobile havanlæg et velkendt begreb med en klar betydning inden for olieboringsbranchen. En »semi-submersible« vil være »on location« fra det første anker er i bund, indtil det sidste anker slipper bunden. En »jack-up« vil være »on location« fra dens bens første kontakt med havbunden, indtil dens ben er fri af havbunden.

Mobile havanlæg, som er »on location«, og som er beskæftiget med f.eks. vandinjektion, konstruktionsvirksomhed eller som indkvarteringsenhed, anses for at være på plads med henblik på undersøgelse, udnyttelse eller produktion, hvorfor de er undtaget fra kapitlet. Det samme gælder mobile havanlæg, som efter at have foretaget undersøgelse, udnyttelse eller produktion stadig »on location« afventer bedring i vejforhold eller andet engagement.

Heraf følger at mobile havanlæg kun er omfattet af bjærgningsreglerne, når de er under slæb eller forsejling eller er oplagt.

#### *Til § 443. Bjærgningskontrakter*

Stk. 1 bestemmer i 1. punktum, at kapitlets regler kan fraviges ved aftale. Vigtige regler, som fx § 445, stk. 1, (no-cure no-pay), § 446 (kriterier ved fastsættelsen af bjærgeløn) og § 448 (særligt vederlag) kan altså fraviges. Blandt andet vil det være muligt for parterne at vedtage en fast daglig rate for bjærgningen, eller et særligt vederlag, der er større end 100% af omkostningerne. Der er dog i 2. punktum anført en undtagelse fra hovedreglen om, at reglerne er deklatoriske, nemlig den vigtige modifikation, at pligten til at forhindre eller begrænse miljøskader ikke kan fraviges ved aftale.

Bestemmelsen i 1. punktum er i overensstemmelse med princippet i den gældende sølov og svarer til bjærgningskonventionens artikel 6 (1). Bestemmelsen i 2. punktum om, at pligten til at forhindre eller begrænse miljøskader ikke kan fraviges ved aftale, er ny og svarer til bjærgningskonventionens artikel 6 (3).

Stk. 2 indeholder en regel om tilsidesættelse eller ændring af kontrakter eller klausuler, hvis kontrakten er indgået under urimelig påvirkning eller påvirkning af en faresituation, og kontrakten er ubillig, eller hvis bjærgelønnen eller det særlige vederlag i henhold til kontrakten står i misforhold til den ydede hjælp. Bestemmelsen svarer til bjærgningskonventionens artikel 7, og er i det væsentlige i overensstemmelse med den gældende sølovs § 444, stk. 1 og 2. »Bjærgelønnen i henhold til kontrakten står i misforhold til den ydede hjælp« anser udvalget for en passende oversættelse af konventionens »the payment under the contract is in an excessive degree too large or too small for the services actually rendered«, jf. artikel 7, pkt. b). I den gældende sølovs § 444, stk. 4, findes en 2-måneders frist for indbringelse for retten af spørgsmål om tilsidesættelse eller ændring af kontrakter. Denne bestemmelse, som kom ind i søloven i 1910, er ikke medtaget i forslaget, da den må anses for forældet med aftalelovens vedtagelse i 1917. Endvidere må almindelige passivitetstraktninger være gældende.

Stk. 3 angiver, hvem der har fuldmagt til at indgå bjærgningskontrakter. Bestemmelsen er ny, selvom den er i overensstemmelse med gældende praksis, og den svarer til bjærgningskonventionens artikel 6 (2).

Det er bestemt, at skibsføreren har fuldmagt til at indgå en bjærgningskontrakt på vegne af ejeren af fartøjet, og at skibsføreren, ejeren og rederen har ret til at indgå en bjærgningskontrakt på vegne af den ejendom, der er ombord eller har været ombord på fartøjet. Dette gælder allerede i medfør af den gældende sølovs § 137, der giver skibsføreren en legal stillingsfuldmagt til på rederens vegne at indgå kontrakter, der angår »bevaring af skibet«. Samme ret har skibsføreren på vegne ladningsejeren i medfør af den gældende sølovs § 138. Reglen tilsigter en hurtigere indgåelse af bjærgningskontrakter, og der er et håb om, at reglen vil virke som en opmuntring til bjærgere. Gods, som er faldet overbord og siden drevet langt bort fra fartøjet, kan dog ikke anses for at være omfattet af rederens eller skibsførerens fuldmagt.

#### *Til § 444. Bjærgerens, skibsførerens, ejerens og rederens pligter*

Bestemmelserne i § 444 er nye og svarer til bjærgningskonventionens artikel 8. I konventionen anvendes begrebet »owner of the vessel«, hvilket udvalget har fundet her bør oversættes med både »ejer« og »reder«, da pligterne også må gælde en bareboat-befragter, da denne skal betragtes som »reder«. Det skal understreges, at reglerne er af privatretlig karakter,

hvilket indebærer, at en overtrædelse af pligterne i henhold til dette kapitel kun har konsekvenser inter partes, fx med hensyn til erstatningskrav eller bjærgelønnens størrelse. Visse lande havde under udarbejdelsen af konventionen et ønske om at inkludere offentligretlige regler, hvilket dog blev afvist af et flertal.

Stk. 1 indeholder regler om bjærgerens pligter overfor ejer af og reder for et fartøj og ejeren af andre genstande i fare. Litra a og b angiver bjærgeres pligt til at udføre bjærgningen med fornøden omhu og i denne forbindelse at udvise fornøden omhu for at forhindre eller begrænse miljøskaade. Udtrykket »ved udførelsen af bjærgningen« gør det klart, at kapitlets regler ikke finder anvendelse på bekæmpelse af miljøskaader i andre forbindelser end ved udførelsen af en bjærgning. Bjærgerens pligter har direkte sammenhæng med § 446 (kriterier ved fastsættelsen af bjærgelønnen). Formålet med pligterne i litra c og d er at opfordre til samarbejde mellem bjærgere. Ved bedømmelse af indsatsen, og dermed andelen af bjærgelønnen, må der i givet fald tages hensyn til, at en af bjærgerne har påbegyndt bjærgningen før de andre.

Stk. 2 indeholder regler om rederens, ejerens og skibsførerens pligt til at samarbejde med bjærgere, tage fornødent hensyn til miljøet, samt til at acceptere tilbagelevering af det bjærgede. Litra c regulerer bjærgerens ret til tilbagelevering, men siger ikke noget om hvornår bjærgere har pligt til at tilbagelevere det bjærgede. Specielt litra a og b skyldes i vidt omfang offentlig kritik efter »AMOCO CADIZ«-ulykken ud for den franske kyst i marts 1978, jf. også de almindelige bemærkninger.

#### *Til § 445. Betingelser for bjærgeløn*

Stk. 1, 1. punktum fastslår den hovedregel, at der ikke er ret til bjærgeløn, hvis bjærgningen ikke er lykkedes, det såkaldte »no-cure no-pay« princip. At bjærgningen skal føre til et »nyttigt resultat« betyder, at det bjærgede skal have en pengemæssig værdi. Dette fremgår endvidere forudsætningsvist af § 445, stk. 1, 2. punktum. Bestemmelsen svarer til princippet i den gældende sølovs § 441, stk. 1, 1. punktum, og til bjærgningskonventionens artikel 12 (2).

I forhold til den gældende sølov er der dog en meget vigtig modifikation til denne hovedregel. Hovedreglen modificeres således i tilfælde hvor et fartøj søges bjærget og hvor dette fartøj eller dets last udgør en risiko for skade på miljøet. I disse tilfælde har bjærgeren mulighed for at få et særligt vederlag, selvom bjærgningen af fartøj og ladning skulle være

helt eller delvis mislykket, jf. § 449. Det forhold, at bjærgere under no-cure no-pay systemet løber en risiko for ikke at få nogen betaling, er en faktor, der, ligesom ved nugældende praksis, skal tages i betragtning ved fastsættelsen af bjærgelønnen efter en vellykket bjærgningsoperation, jf. § 446, stk. 1, litra g.

Stk. 1, 2. punktum bestemmer, at bjærgelønnen ikke må overstige det bjærgedes værdi. Bestemmelsen svarer til den gældende sølovs § 443, stk. 1, og bjærgningskonventionens artikel 13 (3).

Stk. 2 indeholder regler om bjærgning af menneskeliv. Det følger af bestemmelsen, at bjærgning af menneskeliv kun giver ret til bjærgeløn eller særligt vederlag, hvis bjærgningen er sket i forbindelse med bjærgning af fartøj eller last eller i forbindelse med begrænsning af miljøskade. Bestemmelsen svarer til princippet i den gældende sølovs § 441, stk. 1, 2. punktum, og til bjærgningskonventionens artikel 16. Det må i øvrigt bemærkes, at bjærgning af menneskeliv indgår som et af kriterierne ved fastsættelse af bjærgelønnen, jf. § 442, stk. 1, litra e.

#### *Til § 446. Kriterier ved fastsættelse af bjærgelønnen*

Bestemmelserne i § 446 svarer delvis til den gældende sølovs § 442, stk. 1, men indeholder samtidig lovmæssigt nye kriterier vedrørende forhindring eller begrænsning af miljøskader, der bringer indholdet i overensstemmelse med bjærgningskonventionens artikel 13.

Stk. 1 indeholder en række til dels nye kriterier for fastsættelsen af bjærgelønnen. Det anføres i indledningen af stk. 1, at bjærgelønnen skal fastsættes således, at størrelsen vil opmuntre til bjærgningsoperationer. Rækkefølgen af litra a til j siger ikke noget om, hvilken vægt, der skal lægges på de enkelte kriterier ved fastsættelsen af bjærgelønnen. Dette må i den konkrete sag afgøres af domstolene. Der er hverken i konventionen eller under udarbejdelsen af dette kapitel taget stilling til, om de opregnede kriterier skal anses for at være udtømmende.

Litra a fastslår, at det afgørende er det bjærgedes værdi, ikke det beløb, værdierne er forsikret for. Der er således tale om den reelle værdi af fartøj og andre genstande på tidspunktet, hvor bjærgningen er fuldført.

Litra b anfører, at bjærgerens dygtighed og anstrengelser for at forhindre eller begrænse skade på miljøet skal tages i betragtning ved fastsættelsen af bjærgeløn. Dette kriterium findes allerede i en række retssystemer, ligesom det kendes i en række nordiske domme, jf. ND 1964.312, ND 1970.323 og ND 1976.391. Man har alligevel følt det vigtigt at nævne

kriteriet udtrykkeligt. I øvrigt må det være et domstolsspørgsmål hvilken vægt, der skal lægges på de enkelte kriterier, jf. også bemærkningerne til stk. 1.

Litra c fastslår, i modsætning til litra b, en objektiv vurdering af bjærgningsresultatet. Man skal således her vurdere det bjærgedes værdi, sat i forhold til de værdier, der har været truet.

Litra g angår den risiko, bjærgeren pådrager sig, for eventuelt erstatningsansvar eller andre risici for bjærgeren eller dennes udstyr. De risici, bjærgeren løber skal forstås i bred forstand, og i denne forbindelse er bestemmelsen vigtig på grund af no-cure no-pay systemet. På grund af dette system løber bjærgeren en risiko for ikke at få bjærgeløn, og denne faktor skal spille, og spiller ofte allerede, ind ved fastsættelsen af bjærgelønnen i tilfælde af vellykkede bjærgninger, specielt hvis omkostningerne har været betragtelige. Hvis der har været tale om fare for miljøet, og der er et fartøj, der søges bjærget, vil bjærgeren altid få dækket sine omkostninger i medfør af § 449, stk. 1, og det kunne derfor være nærliggende i så tilfælde ikke at tage hensyn til risikoen for fiasko. Dette stemmer dog ikke med forarbejderne til konventionen og har således heller ikke været hensigten med bestemmelsen i § 449, stk. 1.

Litra h omhandler den hurtighed hvormed bistanden blev ydet. Udvalget har her valgt at oversætte konventionens »promptness« med »hurtigt«, der her har både en subjektiv og en objektiv værdi. Således dækker begrebet »hurtigt« både, at bjærgningen blev sat i gang og udført så hurtigt som forholdene tillod det, og at bjærgningen objektivt set blev startet og udført hurtigt.

Litra i og j tager specielt hensyn til professionelle bjærgere, der skal belønnes for at have dyrt materiel liggende i lange perioder, hvilket gør dem i stand til at yde hurtig bistand, men med store omkostninger til følge.

Ifølge den gældende sølovs § 443, stk. 2, indbefatter bjærgelønnen tillige godtgørelse for at bringe det bjærgede i sikkerhed og for den dertil gjorte brug af fartøjer eller andre redskaber. Udvalget har ikke fundet det nødvendigt udtrykkeligt at gentage denne bestemmelse, men det er ikke herved hensigten at ændre retstilstanden.

#### *Til § 447. Ansvaret for bjærgelønnen*

Bestemmelsen svarer til, hvad der allerede antages at gælde i de fleste retssystemer, og til bjærgningskonventionens artikel 13 (2). Det er bestemt, at bjærgelønnen skal betales af de bjærgede interesser i forhold til deres bjærgede værdier, herunder fragt, hvis

en sådan fordeling efter national ret ikke allerede er sket ved bjærgelønnens fastsættelse.

Spørgsmålet om, hvem der over for bjærgere skal hæfte for bjærgelønnen er imidlertid overladt til national ret. En kontraherende stat kan altså i sin lovgivning bestemme, at bjærgelønnen i første omgang skal bæres af en af de bjærgede interesser, med ret for denne til at gøre regres mod de øvrige. I Danmark gælder imidlertid, at der er direkte pro rata rask hæftelse. Dette er nu direkte angivet i bestemmelsen 2. punktum.

Ifølge den gældende sølovs § 441, stk. 5, hæfter ejer af ladningen kun med de genstande, der har hørt til ladningen. Sølovsudvalget har ikke ønsket at opretholde denne bestemmelse, hvilket betyder, at både ejer af fartøj og ejer af ladning kommer til at hæfte personligt for bjærgelønnen. Udvalget har anset det for unødvendigt at nævne dette direkte i bestemmelsen, da det følger af almindelige regler, at hæftelse er personlig, medmindre der siges noget andet.

*Til § 448. Bjærgelønnens fordeling mellem flere bjærgere*

§ 448 indeholder en regel om bjærgeres indbyrdes tvist om bjærgelønnens fordeling, og den svarer indholdsmæssigt til den gældende sølovs § 445. Det er bestemt, at kriterierne i § 446 skal være vejledende for bjærgelønnens fordeling mellem flere bjærgere, hvis disse er uenige herom.

*Til § 449. Særligt vederlag*

Bestemmelserne i § 449 er nye og svarer til bjærgningskonventionens artikel 14.

Bestemmelsens formål er at opmuntre bjærgere til at yde assistance til fartøjer og last, som udgør en fare for forurening af miljøet. Bestemmelsen finder på den anden side kun anvendelse i netop disse tilfælde.

Bestemmelsen er måske den mest centrale i de nye bjærgningsregler, og den fraviger de tidligere regler, hvor det alene er skib og ombordværende ladning og fragt, der kan være genstand for bjærgning, og hvor bjærgningen skal have et nyttigt resultat, jf. den gældende sølovs § 441, stk. 1. Ifølge de gældende regler får bjærgeren ingen betaling, hvis skibet går til grund, uanset at han har forhindret forurening.

Konventionens art. 14 afværger disse problemer i de nye regler med et »sikkerhedsnet« eller særligt vederlag, inspireret af Lloyds Open Form 1980.

Stk. 1 bestemmer, at bjærgeren, hvor han har udført bjærgning, uanset resultatet har ret til betaling fra havaristens reder eller ejer af sine rimelige omkostninger (særligt vederlag) alene betinget af, at ha-

varisten selv eller dens last udgør en trussel om skade på miljøet. Bjærgeren har ret til betaling af sine omkostninger, uanset om bjærgningsforsøget viser sig fuldstændigt nytteløst, men forudsat at omkostningerne afholdes som led i bjærgningsoperationen. Dette gælder ikke blot omkostninger, der er påløbet i forbindelse med bjærgningen til afværgelse af miljøskaden, men også omkostninger ved bjærgning af fartøj og last. I denne bestemmelse er konventionens »owner of the vessel« oversat med både reder og ejer. I de tilfælde, hvor disse er forskellige personer (bareboat-befragtningsituationen), vil bjærgere kunne holde sig til begge. Ejer og reder vil således være solidarisk ansvarlige for det særlige vederlag. Grunden til at der på dette punkt gøres forskel på den almindelige bjærgeløn (§ 447) og det særlige vederlag, er blandt andet de forsikringsmæssige forhold: bjærgelønnen er knyttet til ejerens interesse i fartøjet, og vil normalt dækkes af kaskoforsikringen, som sædvanligvis tegnes af skibets ejer. Det er derfor naturligt, at ejeren hæfter for bjærgeløn, som relaterer sig til fartøjet. Det særlige vederlag er derimod knyttet til den, der har en interesse i at undgå ansvar overfor trediemand, som rammes af en miljøskade, og vil normalt blive dækket af P&I-forsikringen (P&I = Protection and Indemnity). Om det er ejer eller reder der tegner P&I-forsikringen, vil variere. For at sikre bjærgerens dækning for sit krav, er det derfor fundet hensigtsmæssigt at give bjærgeren et valg med hensyn til, hvem kravet skal rettes mod. Det er endvidere af betydning, at når det gælder bjærgeløn, er denne sikret ved søpant, arrest, tilbageholdsret o.lign. Disse regler har imidlertid ikke nogen betydning for det særlige vederlag, i de tilfælde hvor der ikke er bjærget noget af værdi.

Stk. 2 bestemmer, at i tilfælde, hvor bjærgeren faktisk afværger miljøskade, er han berettiget til et særligt vederlag udover sine omkostninger, der ligeledes betales af havaristens reder eller ejer. Dette særlige vederlag skal dog ikke overstige en bestemt grænse fastsat i forhold til bjærgerens omkostninger. Det særlige vederlag i henhold til stk. 1 kan forhøjes med op til 30% af disse omkostninger. Sølovsudvalget har fundet, at denne forhøjelse må skulle ske på baggrund af kriterierne i § 446, stk. 1, selvom konventionens artikel 14, 2 ikke er klar på dette punkt. Hvis retten finder det rimeligt og retfærdigt ved en vurdering af kriterierne i § 446, stk. 1, kan vederlaget forhøjes helt op til 100%. Det er overladt til domstolene i det konkrete tilfælde at bestemme, hvor meget der skal til for at forhøje op over de 30%.

Der skal understreges, at det er en betingelse for at de særlige vederlag i stk. 1 og 2 kan komme på tale, at bjærgeren har forsøgt at redde fartøj og/eller last.

Er der intet fartøj/last at redde, og derfor udelukkende tale om forureningsbekæmpelse, er der ikke tale om bjærgning i kapitlets forstand, og § 449-vederlag kan ikke komme på tale.

Stk. 3 fastslår, at det særlige vederlag i stk. 1 og 2 kun skal komme til udbetaling i det omfang den samlede godtgørelse overstiger en eventuel bjærgeløn i henhold til bestemmelserne i § 445 og § 446. I denne forbindelse skal man være opmærksom på, at det ikke er en betingelse for særligt vederlag i henhold til § 449, at der har været tale om bjærgeløn i henhold til § 446, der udtømmer de midler, der er til rådighed (værdien af det bjærgede). Dette er præciseret i en af den diplomatiske konference vedtaget resolution, der lyder således »It is the common understanding of the Conference that, in fixing a reward under article 13 and assessing special compensation under article 14 of the International Convention on Salvage, 1989 the tribunal is under no duty to fix a reward under article 13 up to the maximum saved value of the vessel and other property before assessing the special compensation to be paid under article 14.«.

Det følger af stk. 4, at samtlige omkostninger ved bjærgningen erstattes. Omkostningerne må imidlertid angå de forholdsregler, der er omfattet af bjærgningsoperationen. Som nævnt fastslår § 444, stk. 1, litra b, at bjærgeren ved udførelsen af bjærgningen har en forpligtelse til at gøre sit bedste for at undgå og begrænse miljøskade. Alt, hvad der foretages i så henseende ved bjærgningsoperationen, er således forholdsregler, hvis omkostninger er dækket af det særlige vederlag. Dette gælder f.eks. bjærgerens udlægning af oliespæringer ved havaristen, der er nødvendig for at gennemføre bjærgningen. Derimod er de egentlige »clean up costs« vedrørende forurening, der ikke har forbindelse med bjærgningen eller bjærgningsoperationen ikke omfattet. En bjærger af menneskeliv i forbindelse med den ulykke, der gav anledning til bjærgningen, har krav på en andel af bjærgelønnen efter § 445, stk. 2, herunder af en eventuel betaling af særligt vederlag.

Stk. 5 anfører, at bjærgeren kan miste en del af eller hele vederlaget i § 449, hvis han ved uagtsomhed ikke har været i stand til at hindre skade på miljøet. I øvrigt kan der henvises til § 450, stk. 3, om bjærgerens fejl og forsømmelse.

Som nævnt under stk. 1 er det havaristens reder eller ejer, der alene skal betale det særlige vederlag ifølge § 449. Lastens ejer er således ikke ansvarlig for betaling af hele eller dele af dette beløb. Efter omstændighederne kan rederen have regres mod ejeren af lasten, og formålet med stk. 6 er blot at præcisere, at en sådan regresadgang kan bestå. Stk. 6 tager ikke

stilling til, om der er regres. Den gældende sølovs §§ 290 og 291 afgør omfanget af lastejerens ansvar, hvor gods har forårsaget tab for rederen eller skade på skibet.

Den diplomatiske konference, der vedtog den nye bjærgningskonvention, vedtog også en resolution, hvori det fastslås, at det særlige vederlag, rederen skal betale i henhold til § 449 ikke kan gøres gældende i fælleshavari. Dette er nu sikret ved en ændring af fælleshavaribestemmelserne (York-Antwerpen-reglerne) i 1990.

#### *Til § 450. Særlige undtagelser*

Stk. 1 bestemmer, at der kun er ret til bjærgeløn eller særligt vederlag, hvis den ydede hjælp må anses for at ligge udenfor, hvad der kan forventes i henhold til en kontrakt, der er indgået før farens opståen. Bestemmelsen svarer til den gældende sølovs § 441, stk. 4, og til bjærgningskonventionens artikel 17. Besætning, lods eller slæbebåd har således ikke krav på bjærgeløn, hvis deres indsats ikke går udover, hvad de er forpligtet til i henhold til den indgåede aftale.

Stk. 2 bestemmer, at der ikke er ret til bjærgeløn, hvis hjælp er ydet uanset udtrykkelig og beføjet forbud herimod. Bestemmelsen svarer til den gældende sølovs § 441, stk. 2, og til bjærgningskonventionens artikel 19.

Reglen skal dog vurderes i sammenhæng med § 444, stk. 2, om ejerens, rederens og skibsførerens pligter. Bestemmelsen svarer stort set til den gældende sølovs § 441, stk. 2, idet der dog er medtaget en bestemmelse om, at ejere af anden ejendom, der ikke har været ombord på fartøjet, også kan modsætte sig bjærgning. Med denne formulering er det udelukket, at ladningsejere kan modsætte sig bjærgning af fx gods, der er faldet overbord og ligger og flyder ved siden af det havarerede fartøj. Skibsføreren ejeren eller rederen har fuldmagt til at bestemme over gods, der har været om bord på det havarerede fartøj, men er faldet over bord og ligger og flyder omkring det havarerede fartøj. Gods, som er faldet overbord og siden drevet langt bort fra fartøjet, kan dog ikke anses for at være omfattet af ejerens, rederens eller skibsførerens fuldmagt. Således overgår bestemmelsesretten over en genstand til ejeren, når rederens og skibsførerens omsorgspligt over genstanden ophører.

Stk. 3 angiver visse tilfælde, hvor bjærgelønnen kan nedsættes eller ophæves på grund af forhold på bjærgerens side. Bestemmelsen svarer til den gældende sølovs § 442, stk. 2, og til bjærgningskonventionens artikel 18.

Ifølge bestemmelsen kan bjærgeren helt eller delvist fortabe sin ret til bjærgeløn, hvis hans fejl eller forsømmelse har gjort bjærgningen nødvendig eller vanskeligere, eller hvis bjærgeren har udvist bedragerisk eller anden uhæderlig adfærd. Det må fremhæves, at bjærgeren tillige kan fortabe sin ret til bjærgeløn eller særligt vederlag, hvis han ikke har opfyldt sin forpligtelse til at forhindre eller begrænse skade på miljøet, se §§ 444 og 449, stk. 5.

*Til § 451. Bjærgelønnens fordeling på det bjærgende fartøj*

Bestemmelserne i § 451, stk. 1-5, svarer til den gældende sølovs § 446, stk. 1-5, mens § 451, stk. 6 og 7, svarer til den gældende sølovs § 448, stk. 1 og 2. § 451, stk. 8, svarer til bjærgningskonventionens artikel 15 (2). Eneste ændring er, at »fartøj« anvendes i stedet for »skib«. Der er ikke hermed tilsløget nogen indholdsmæssig ændring, men alene taget højde for, at dette udtryk anvendes i konventionen, jf. definitionen i konventionens art. 1, jf. § 441. § 451, stk. 5, tager højde for de særlige tilfælde, hvor bjærgningen er udført af et fartøj, som ikke er bemanded, som et skib normalt bemandedes, og bjærgelønnen derfor ikke kan fordeles efter § 451, stk. 1 og stk. 2.

Disse bestemmelser er ikke iøvrigt ændret, da de blev underkastet en omhyggelig behandling ved den seneste ændring af bjærgningsreglerne, jf. betænkning nr. 315/1962. Bestemmelserne angår kun fordeling af bjærgeløn, ikke det særlige vederlag, som alene tilkommer bjærgeren og ikke dennes ansatte m.v.

*Til § 452. Sikkerhedsstillelse og foreløbig betaling*

Bestemmelserne i § 452 er nye, bortset fra stk. 3. § 452, stk. 1-3, svarer til bjærgningskonventionens artikel 21, og stk. 3 svarer desuden til den gældende sølovs § 449. Stk. 4 svarer til artikel 22 (1).

Stk. 1 bestemmer, at de, der hæfter for bjærgelønnen, har en pligt til at stille fyldestgørende sikkerhed for bjærgelønnen, såfremt bjærgeren begærer det. Konventionens art. 21 taler om »satisfactory security«. Sikkerheden skal også dække påløbne renter og omkostninger. Stk. 1 bestemmer endvidere, at dersom der er stillet sikkerhed, kan bjærgeren ikke søge sig fyldestgjort i sin søpanteret, jf. sølovens § 51, stk. 1, nr. 5. Bestemmelsen er ny i forhold til den gældende lov, og svarer til konventionens artikel 20 (2). Grunden til at bestemmelsen kun nævner søpant for bjærgelønsskrav og ikke for det særlige vederlag er, at krav på særligt vederlag efter gældende ret ikke er sikret ved søpant. I forbindelse med den nye konvention om søpant (1993) blev det udtrykkeligt bestemt, at det særlige vederlag ikke skulle tages med i

søpantkataloget. Konventionen giver imidlertid mulighed for, at der nationalt kan gives søpant for andre krav end de, der er nævnt i konventionen. Hvorvidt der eventuelt bør gives søpant for det særlige vederlag, vil udvalget tage stilling til i forbindelse med den fremtidige implementering af konventionen om søpant.

Stk. 2 indfører som noget nyt en forpligtelse for rederen til at medvirke til at sikre, at ladningsejerne stiller tilfredsstillende sikkerhed. Dette får speciel betydning i lande, hvor det havarerede fartøjs ejer ikke er ansvarlig for lastens andel af bjærgelønnen. En vigtig konsekvens af reglerne er, at det bjærgede fartøjs rederi skal medvirke effektivt til identifikation af og kommunikation med ladningsinteresserne angående sikkerhedsstillelse. Reglen følger af konventionen art. 21(2). Sølovsudvalget valgte at oversætte konventionens »released« direkte med »frigivet«, i stedet for at anvende »udleveret«, som fx anvendes i den gældende Sølovs § 63 om søpant i ladningen. Sølovsudvalget fandt, at »udleveret« vil henvise til den aftalte udleveringshavn, mens der her ofte vil være tale om, at lasten skal »frigives« fra en nødhavn.

Stk. 3 fastslår, at den bjærgede ejendom ikke uden samtykke fra bjærgeren må fjernes fra det sted, hvor de bjærgede værdier er blevet anbragt, før der er stillet tilfredsstillende sikkerhed for bjærgelønnen. Bestemmelsen er i overensstemmelse med artikel 21(3) i konventionen og den gældende sølovs § 449, idet bl.a. den danske Sølov på dette punkt har været model for konventionen.

Sølovsudvalget valgte at formulere bestemmelsen efter konventionens ordlyd, men det må præciseres, at det ikke har været hensigten at foretage nogen ændring i forhold til den gældende sølov, selvom formuleringen er anderledes.

Stk. 4 er en hjemmel for retten til at tilkende bjærgeren en foreløbig betaling for bjærgningen. Bestemmelsen er ny, og svarer til konventionens artikel 22. Der har været praksis for i sager på grundlag af Lloyds Open Form 1980, at tilkende foreløbig betaling, der svarer til bjærgerens omkostninger. Hvis sagens omstændigheder kræver det, kan en sådan betaling gøres betinget af, at bjærgeren stiller sikkerhed eller lignende.

*Til § 453. Bjærgning af statsfartøjer, statsejede laster eller humanitære laster*

Stk. 1 indeholder en særlig regel om fremmede fartøjer. Bestemmelsen er ny og bygger på bjærgningskonventionens artikel 4 (1). Bestemmelsen er

dog i overensstemmelse med principperne i lov nr. 198 af 16. maj 1950 om fremmede statsfartøjer m.v.

Det bestemmes, at der ikke kan føres sag mod fremmede stater om bjærgningskrav vedrørende fartøjer, der har immunitet i henhold til folkeretten. Bestemmelsen fastholder sondringen mellem fartøjer, der anvendes i statsøjemed af ikke-forretningsmæssig art, og fartøjer, der anvendes til forretningsmæssige (kommercielle) formål, dvs. tilfælde, hvor en stat optræder som en kommerciel part; en sondring der blev fastslået i folkeretten med 1926-konventionen om immunitet for statsjede fartøjer. Der gøres undtagelse fra denne regel i tilfælde, hvor den pågældende stat har bestemt noget andet. Hvis en stat ønsker at bestemme noget andet, skal denne i henhold til bjærgningskonventionens artikel 4 (2) underrette IMO's Generalsekretær herom.

Stk. 2 indeholder en særregel for ladninger, der svarer til særreglen i stk. 1. Bestemmelsen er ny og bygger på bjærgningskonventionens artikel 25. Bestemmelsen er dog i overensstemmelse med principperne i lov nr. 198 af 16. maj 1950 om fremmede statsfartøjer m.v. Ifølge denne bestemmelse er statsjede ladninger, der har ret til immunitet i henhold til folkeretten, beskyttet mod retsskridt, medmindre den fremmede stat samtykker.

Stk. 3 indeholder et forbud mod beslaglæggelse, arrest eller tilbageholdelse på grundlag af kapitlets regler af såkaldt humanitære laster, hvis den stat, der har doneret den humanitære last, indvilliger i at betale for udført bjærgning af denne last. Der tænkes specielt på fødevarerhjælp og lignende. Bestemmelsen er ny og svarer til bjærgningskonventionens artikel 26.

#### *Til § 454. Bjærgende statsfartøjer*

Bestemmelsen svarer til den gældende sølovs § 447. Det bestemmes, at reglerne i § 451 om bjærgelønnens fordeling på det bjærgende fartøj skal finde anvendelse også i tilfælde, hvor bjærgningen er udført af et dansk statsfartøj, der anvendes i statsøjemed af ikke-forretningsmæssig art. Selvom det i princippet er klart, at offentlige organer og tjenestemænd har ret til bjærgeløn, må det dog forholde sig anderledes, når det gælder visse offentlige bjærgere. Offentlige myndigheder, der udfører deres primær-

opgave i forbindelse med bjærgningen, har således ikke krav på bjærgeløn. Udfører fx. brandvæsenet slukningsarbejde ombord på et fartøj, vil det normalt ikke have ret til bjærgeløn. Selvom erhvervsministeren også efter den gældende § 447 har hjemmel til at fastsætte særlige regler for den del af bjærgelønnen, som ikke tilfalder staten, er dette dog ikke hidtil sket.

#### *Til § 1, nr. 9*

##### *Til § 501, stk. 1, nr. 1*

Bestemmelsen foreslås ændret, således at reglen om, at fordring på bjærgeløn forældes to år fra den dag, bjærgningsoperationen blev afsluttet, også gælder fordring på det særlige vederlag efter § 449. Ændringen er i overensstemmelse med konventionens art. 23 nr. 1.

#### *Til § 1, nr. 10*

##### *Til § 502*

Bestemmelsen vedrører forældelse af krav om erstatning efter olieansvarsreglerne og krav om erstatning eller refusion fra Den internationale erstatningsfond. Ændringerne heri er en konsekvens af det dobbeltsporede erstatnings- og ansvarssystem, som skal gælde i en overgangsperiode, samt af at refusionsordningen ikke findes i 1992-fondskonventionen.

##### *Til § 2*

Bestemmelsen indeholder i stk. 1 en bemyndigelse til erhvervsministeren til at bestemme tidspunktet for lovens ikrafttræden.

Stk. 2 indeholder en bemyndigelse til erhvervsministeren til at ophæve kapitel 10 a og kapitel 10 b. Denne bemyndigelse vil ministeren benytte, når Danmark til sin tid er forpligtet til i medfør af artikel 31 i 1992-fondsprotokollen at opgive 1969-ansvarskonventionen og 1971-fondskonventionen. Denne pligt indtræder 6 måneder efter at 8 stater, som ialt modtager 750 mill. tons afgiftspligtig olie, har tiltrådt 1992-fondskonventionen. Virkningen af denne opsigelse indtræder 12 måneder efter udløbet af den nævnte 6-måneders frist.

**PROTOKOL AF 1992 OM ÆNDRING AF DEN INTERNATIONALE KONVENTION OM DET PRIVATRETTLIGE ANSVAR FOR SKADER VED OLIEFORURENING 1969**

**DELTAGERNE I DENNE PROTOKOL**

SOM HAR TAGET den internationale konvention om det privatretlige ansvar for skader ved olieforurening 1969, og protokollen hertil af 1984, OP TIL OVERVEJELSE

SOM HAR BEMÆRKET, at protokollen af 1984 til konventionen, der fastlægger et forbedret omfang og forøget erstatning, ikke er trådt i kraft,

SOM BEKRÆFTER, at det er vigtigt at opretholde det internationale ansvars- og erstatningssystem for olieforurening,

SOM ER BEVIDST OM, at det er nødvendigt at sikre, at indholdet af protokollen af 1984 træder i kraft så hurtigt som muligt,

SOM INDSER, at særlige bestemmelser er nødvendige i forbindelse med indførelsen af tilsvarende ændringer til den internationale konvention om oprettelse af en international fond for erstatning af skader ved olieforurening 1971,

ER BLEVET ENIGE om følgende:

*Artikel 1*

Konventionen, hvis bestemmelser ændres af denne protokol, er den internationale konvention om det privatretlige ansvar for skader ved olieforurening 1969, i det følgende kaldet »Ansvarskonventionen af 1969«. Stater, som er deltagere i protokollen af 1976 til Ansvarskonventionen af 1969, anses også for at være omfattet af Ansvarskonventionen af 1969 med de ændringer, der fulgte af protokollen.

**PROTOCOL OF 1992 TO AMEND THE INTERNATIONAL CONVENTION ON CIVIL LIABILITY FOR OIL POLLUTION DAMAGE, 1969**

**THE PARTIES TO THE PRESENT PROTOCOL,**

HAVING CONSIDERED the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969, and the 1984 Protocol thereto,

HAVING NOTED that the 1984 Protocol to that Convention, which provides for improved scope and enhanced compensation, has not entered into force,

AFFIRMING the importance of maintaining the viability of the international oil pollution liability and compensation system,

AWARE OF the need to ensure the entry into force of the content of the 1984 Protocol as soon as possible,

RECOGNIZING that special provisions are necessary in connection with the introduction of corresponding amendments to the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1971,

HAVE AGREED as follows:

*Article 1*

The Convention Which the provisions of this Protocol amend is the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969, hereinafter referred to as the »1969 Liability Convention«. For States Parties to the Protocol of 1976 to the 1969 Liability convention, such reference shall be deemed to include the 1969 Liability Convention as amended by that Protocol.



## Artikel 2

Artikel I i Ansvarskonventionen af 1969 ændres som følger:

1) Stk. 1 ændres som følger:

1. »Skib«: ethvert søgående fartøj og flydende indretning af en hvilken som helst type konstrueret eller indrettet til transport af olie i bulk som last, dog således at et skib, der kan transportere olie og anden last, udelukkende anses for at være et skib, når det i det givne tilfælde transporterer olie i bulk som last og under enhver rejse, der følger derefter, med mindre det godtgøres, at der ikke findes nogen rester ombord fra en sådan transport af olie i bulk.

2) Stk. 5 ændres som følger:

5. »Olie«: enhver bestandig mineralsk olie med carbonhydrider, såsom råolie, brændselsolie, tung dieselolie og smørelolie, hvad enten den medtages ombord i skibet som last eller i skibets brændselstank.

3) Stk. 6 ændres som følger:

6. »Forureningsskade«:

a) tab eller skade forårsaget uden for skibet ved forurening hidrørende fra udflydning eller udtømmning af olie fra skibet, uanset hvor sådan udflydning eller udtømmning måtte ske, dog således at erstatning for ødelæggelse af miljøet bortset fra tabt fortjeneste ved en sådan ødelæggelse, begrænses til udgifterne ved rimelige forholdsregler for genanskaffelse, der allerede er eller vil blive taget,

b) udgifterne ved forebyggende forholdsregler samt yderligere tab eller skade forårsaget af forebyggende forholdsregler.

4) Stk. 8 ændres som følger:

8. »Hændelse«: enhver begivenhed eller række af begivenheder, som har samme oprindelse, og som forårsager forureningsskade eller fremkalder alvorlig og overhængende fare for at forårsage en sådan skade.

5) Stk. 9 ændres som følger:

9. »Organisation«: den Internationale Søfartsorganisation.

## Article 2

Article I of the 1969 Liability Convention is amended as follows:

1. Paragraph 1 is replaced by the following text:

1. »Ship« means any sea-going vessel and seaborne craft of any type whatsoever constructed or adapted for the carriage of oil in bulk as cargo, provided that a ship capable of carrying oil and other cargoes shall be regarded as a ship only when it is actually carrying oil in bulk as cargo and during any voyage following such carriage unless it is proved that it has no residues of such carriage unless it is proved that it has no residues of such carriage of oil in bulk aboard.

2. Paragraph 5 is replaced by the following text:

5. »Oil« means any persistent hydrocarbon mineral oil such as crude oil, fuel oil, heavy diesel oil and lubricating oil, whether carried on board a ship as cargo or in the bunkers of such a ship.

3. Paragraph 6 is replaced by the following text:

6. »Pollution damage« means:

(a) loss or damage caused outside the ship by contamination resulting from the escape or discharge of oil from the ship, wherever such escape or discharge may occur, provided that compensation for impairment of the environment other than loss of profit from such impairment shall be limited to costs of reasonable measures of reinstatement actually undertaken or to be undertaken;

(b) the costs of preventive measures and further loss or damage caused by preventive measures.

4. Paragraph 8 is replaced by the following text:

8. »Incident« means any occurrence, or series of occurrences having the same origin, which causes pollution damage or creates a grave and imminent threat of causing such damage.

5. Paragraph 9 is replaced by the following text:

9. »Organization« means the International Maritime Organization.

6) Efter stk. 9 indsættes et nyt stykke, der lyder som følger:

10. »Ansvarskonventionen af 1969«: Den internationale konvention om det privatretlige ansvar for skader ved olieforurening 1969. For stater, som er deltagere i protokollen af 1976 til konventionen, skal udtrykket anses for at omfatte Ansvarskonventionen af 1969 med de ændringer, der fulgte af protokollen.

### Artikel 3

Artikel II i Ansvarskonventionen af 1969 ændres som følger:

Denne konventionen skal udelukkende finde anvendelse på:

- a) forurening forårsaget:
  - i) inden for en kontraherende stats territorium, herunder også søterritoriet, og
  - ii) inden for en kontraherende stats eksklusive økonomiske zone oprettet i overensstemmelse med international lovgivning eller, hvis en kontraherende stat ikke har oprettet en sådan zone, på et område, der ligger udover eller grænser op til denne stats søterritorium, der er fastlagt af staten i overensstemmelse med international lovgivning, og som ikke strækker sig længere end 200 sømil fra de basislinjer, hvorfra bredden af dens søterritorium måles,
- b) forebyggende forholdsregler, hvor de end tages, for at forhindre eller formindske sådan skade.

### Artikel 4

Artikel III i konventionen af 1969 ændres som følger:

1. Stk. 1 ændres som følger:

1. Med de i denne artikels stk. 2 og 3 gjorte undtagelser er den, som på tidspunktet for hændelsen eller, hvor hændelsen består af en række af begivenheder, på tidspunktet for den første af disse begivenheder var ejer af skibet, ansvarlig for enhver forureningsskade fremkaldt af skibet som følge af hændelsen.

2. Stk. 4 ændres som følger:

6. After paragraph 9 a new paragraph is inserted reading as follows:

10. »1969 Liability Convention« means the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969. For States Parties to the Protocol of 1976 to that Convention, the term shall be deemed to include the 1969 Liability Convention as amended by that Protocol.

### Article 3

Article II of the 1969 Liability Convention is replaced by the following text:

This Convention shall apply exclusively:

- (a) to pollution damage caused:
  - (i) in the territory, including the territorial sea, of a Contracting State, and
  - (ii) in the exclusive economic zone of a Contracting State, established in accordance with international law, or, if a Contracting State has not established such a zone, in an area beyond and adjacent to the territorial sea of that State determined by that State in accordance with international law and extending not more than 200 nautical miles from the baselines from which the breadth of its territorial sea is measured;
- (b) to preventive measures, wherever taken, to prevent or minimize such damage.

### Article 4

Article III of the 1969 Liability Convention is amended as follows:

1. Paragraph 1 is replaced by the following text:

1. Except as provided in paragraphs 2 and 3 of this Article, the owner of a ship at the time of an incident, or where the incident consists of a series of occurrences at the time of the first such occurrence, shall be liable for any pollution damage caused by the ship as a result of the incident.

2. Paragraph 4 is replaced by the following text:

4. Krav om erstatning for forureningsskade kan ikke rejses mod ejeren på anden måde end efter denne konvention. Med forbehold af denne artikels stk. 5 kan krav om erstatning for forureningsskade i henhold til denne konvention eller på andet grundlag ikke rejses mod:

- a) personer, som er ansat i ejerens tjeneste, eller ejerens agenter eller besætningsmedlemmer,
- b) lodsens eller andre personer, der udfører tjenesteydelser for skibet, men ikke er besætningsmedlemmer,
- c) enhver befragter (uanset beskrivelse, herunder en totalbefragter), leder eller driftsleder af skibet,
- d) enhver person, der udfører bjærgningsaktioner med ejerens samtykke eller efter instruks fra en kompetent offentlig myndighed,
- e) enhver person, der tager forebyggende forholdsregler,
- f) alle personer, som er ansat eller antaget som agenter hos de under litra c), d) og e) nævnte personer,

medmindre skaden sker som følge af en personlig handling eller undladelse med den hensigt at forvolde sådan skade, eller hensynsløst og vel vidende at en sådan skade sandsynligvis ville blive forvoldt.

#### Artikel 5

Artikel IV i Ansvarskonventionen af 1969 ændres som følger:

Når en hændelse indtræder, der omfatter to eller flere skibe, med forureningsskade til følge, er ejerne af de pågældende skibe, med mindre de er fritaget for ansvar ifølge bestemmelserne i artikel III, solidarisk ansvarlige for al sådan skade, som ikke med rimelighed kan henføres til et bestemt skib.

#### Artikel 6

Artikel V i Ansvarskonventionen af 1969 ændres som følger:

1. Stk. 1 ændres som følger:

1. Ejeren af et skib har ret til at begrænse sit ansvar i henhold til denne konvention for hver enkelt hændelse til et samlet beløb, der beregnes som følger:

4. No claim for compensation for pollution damage may be made against the owner otherwise than in accordance with this Convention. Subject to paragraph 5 of this Article, no claim for compensation for pollution damage under this Convention or otherwise may be made against:

- (a) the servants or agents of the owner or the members of the crew;
- (b) the pilot or any other person who, without being a member of the crew, performs services for the ship;
- (c) any charterer (howsoever described, including a bareboat charterer), manager or operator of the ship;
- (d) any person performing salvage operations with the consent of the owner or on the instructions of a competent public authority;
- (e) any person taking preventive measures;
- (f) all servants or agents of persons mentioned in subparagraphs (c), (d) and (e);

unless the damage resulted from their personal act or omission, committed with the intent to cause such damage, or recklessly and with knowledge that such damage would probably result.

#### Article 5

Article IV of the 1969 Liability Convention is replaced by the following text:

When an incident involving two or more ships occurs and pollution damage results therefrom, the owners of all the ships concerned, unless exonerated under Article III, shall be jointly and severally liable for all such damage which is not reasonably separable.

#### Article 6

Article V of the 1969 Liability convention is amended as follows:

1. Paragraph 1 is replaced by the following text:

1. The owner of a ship shall be entitled to limit his liability under this convention in respect of any one incident to an aggregate amount calculated as follows:

- a) 3 millioner regningsenheder for et skib, der ikke overstiger 5.000 tonnageenheder,
- b) for et skib med større tonnage, 420 regningsenheder for hver ekstra tonnageenhed udover det i punkt a) omhandlede beløb,

dog således, at det samlede beløb i intet tilfælde kan overstige 59,7 millioner regningsenheder.

2. Stk. 2 ændres som følger:

2. Ejeren er ikke berettiget til at begrænse sit ansvar i henhold til denne konvention, hvis det godtgøres, at forureningsskaden skyldtes dennes personlige handling eller undladelse begået i den hensigt at forvolde sådan skade, eller hensynsløst og vel vidende, at en sådan skade sandsynligvis ville blive forvoldt.

3. Stk. 3 ændres som følger:

3. For at kunne benytte sig af den ret til begrænsning, som er givet i denne artikels stk. 1, skal ejeren oprette en fond på et beløb svarende til det fulde begrænsningsbeløb ved en domstol eller anden kompetent myndighed i en hvilken som helst af de kontraherende stater, i hvilken sag er rejst i medfør af artikel IX eller, hvis der ikke rejses sag, ved enhver domstol eller anden kompetent myndighed i en hvilken som helst kontraherende stat, hvor sag kan rejses i medfør af artikel IX. Fonden kan oprettes enten ved deponering af beløbet eller ved, at der stilles en bankgaranti eller anden garanti, som kan anerkendes efter lovgivningen i den kontraherende stat, hvor fonden er oprettet, og som af domstolen eller anden kompetent myndighed betragtes som tilfredsstillende.

4. Stk. 9 ændres som følger:

9 a) Den i denne artikels stk. 1 nævnte »regningsenhed« er den særlige trækningsrettilighed defineret af den Internationale Valutafond. De i stk. 1 nævnte beløb skal omregnes til den nationale valuta på grundlag af denne valutas værdi i forhold til den særlige trækningsrettilighed på datoen for opret-

(a) 3 million units of account for a ship not exceeding 5,000 units of tonnage;

(b) for a ship with a tonnage in excess thereof, for each additional unit of tonnage, 420 units of account in addition to the amount mentioned in subparagraph (a);

provided, however, that this aggregate amount shall not in any event exceed 59,7 million units of account.

2. Paragraph 2 is replaced by the following text:

2. The owner shall not be intitled to limit his liability under this Convention if it is proved that the pollution damage resulted from his personal act or omission, committed with the intent to cause such damage, or recklessly and with knowledge that such damage would probably result.

3. Paragraph 3 is replaced by the following text:

3. For the purpose of availing himself of the benefit of limitation provided for in paragraph 1 of this Article the owner shall constitute a fund for the total sum representing the limit of his liability with the Court or other competent authority of any one of the contracting States in which action is brought under Article IX or, if no action is brought, with any Court or other competent authority in any one of the Contracting States in which an action can be brought under Article IX. The fund can be constituted either by depositing the sum or by producing a bank guarantee or other guarantee, acceptable under the legislation of the contracting State where the fund is constituted, and considered to be adequate by the Court or other competent authority.

4. Paragraph 9 is replaced by the following text:

9(a). The »unit of account« referred to in paragraph 1 of this article is the Special Drawing Right as defined by the International Monetary Fund. The amounts mentioned in paragraph 1 shall be converted into national currency on the basis of the value of that currency by reference to the

telsen af den i stk. 3 omhandlede fond. Den nationale valutas værdi udtrykt i den særlige trækningsrettighed for en kontraherende stat, som er medlem af den Internationale Valutafond, beregnes i henhold til den Internationale Valutafonds gældende metode til ansættelse af værdien af dens operationer og transaktioner på den pågældende dato. Beregningen af den nationale valutas værdi udtrykt i den særlige trækningsrettighed for en kontraherende stat, som ikke er medlem af den Internationale Valutafond, fastsættes af den pågældende stat.

**9 b)** En kontraherende stat, der ikke er medlem af den Internationale Valutafond og hvis lovgivning ikke tillader anvendelse af bestemmelserne i stk. 9 a), kan på tidspunktet for konventionens ratifikation, antagelse, godkendelse eller tiltrædelse eller på et hvilket som helst tidspunkt derefter alligevel erklære, at den i stk. 9 a) nævnte regningsenhed skal være lig med 15 guldfranc. Den i dette stykke omhandlede guldfranc svarer til 65,5 milligram guld af ni hundrede tusindedels finhed. Omregning af guldfranc til national valuta sker i henhold til den pågældende stats lovgivning.

**9 c)** Den i sidste punktum af stk. 9 a) nævnte beregning og den i stk. 9 b) nævnte omregning skal foregå på en sådan måde, at den så vidt muligt i den kontraherende stats nationale valuta udtrykker samme realværdi for beløbene i stk. 1, som ville fremkomme ved anvendelsen af de tre første punkummer i stk. 9 a). Kontraherende stater skal underrette depositaren om, hvorvidt de anvender beregningsmetoden i henhold til stk. 9 a) eller resultatet af den i stk. 9 b) nævnte omregning ved deponering af et ratifikations-, antagelses-, godkendelses- eller tiltrædelsesinstrument til denne konvention, og når der indtræder ændringer til nogen og disse.

Special Drawing Right on the date of the constitution of the fund referred to in paragraph 3. The value of the national currency, in terms of the Special Drawing Right, of a Contracting State which is a member of the International Monetary Fund, shall be calculated in accordance with the method of valuation applied by the International Monetary Fund in effect on the date in question for its operations and transactions. The value of the national currency, in terms of the Special Drawing Right, of a Contracting State which is not a member of the International Monetary Fund, shall be calculated in a manner determined by that state.

**9(b).** Nevertheless, a Contracting State which is not a member of the International Monetary Fund and whose law does not permit the application of the provisions of paragraph 9(a) may, at the time of ratification, acceptance, approval of or accession to this convention or at any time thereafter, declare that the unit of account referred to in paragraph 9(a) shall be equal to 15 gold francs. The gold franc referred to in this paragraph corresponds to sixty-five and a half milligrammes of gold of millesimal fineness nine hundred. The conversion of the gold franc into the national currency shall be made according to the law of the State concerned.

**9(c).** The calculation mentioned in the last sentence of paragraph 9(a) and the conversion mentioned in paragraph 9(b) shall be made in such manner as to express in the national currency of the Contracting State as far as possible the same real value for the amounts in paragraph 1 as would result from the application of the first three sentences of paragraph 9(a). Contracting States shall communicate to the depositary the manner of calculation pursuant to paragraph 9(a), or the result of the conversion in paragraph 9(b) as the case may be, when depositing an instrument of ratification, acceptance, approval of or accession to this convention and whenever there is a change in either.

5. Stk. 10 ændres som følger:

5. Paragraph 10 is replaced by the following text:

10. Ved anvendelsen af denne artikel skal skibets drægtighed forstås som skibets brutotonnage beregnet i overensstemmelse med tonnagemålingsbestemmelserne i bilag I til den internationale konvention om tonnagemåling af skibe 1969.

10. For the purpose of this Article the ship's tonnage shall be the gross tonnage calculated in accordance with the tonnage measurement regulations contained in Annex I of the International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969.

6. Andet punktum i stk. 11 ændres som følger:

En sådan fond kan oprettes også i tilfælde af, at ejeren i henhold til bestemmelserne i stk. 2 ikke er berettiget til at begrænse sit ansvar, men i så fald skal dens oprettelse være uden virkning for de rettigheder, som nogen fordringshaver har over for ejeren.

6. The second sentence of paragraph 11 is replaced by the following text:

Such a fund may be constituted even if, under the provisions of paragraph 2, the owner is not entitled to limit his liability, but its constitution shall in that case not prejudice the rights of any claimant against the owner.

*Artikel 7*

Artikel VII i Ansvarskonventionen af 1969 ændres som følger:

*Article 7*

Article VII of the 1969 Liability Convention is amended as follows:

1. De første to punktkummer i stk. 2 ændres som følger:

Til hvert skib udstedes et certifikat til bekræftelse af, at forsikring eller anden økonomisk sikkerhed er i kraft i overensstemmelse med bestemmelserne i denne konvention, når den kompetente myndighed i en kontraherende stat har forviset sig om, at kravene i denne artikels stk. 1 er opfyldt. For et skib, der er registreret i en kontraherende stat, skal et sådant certifikat udstedes eller bekræftes af den kompetente myndighed i skibets registreringsstat; for et skib, der ikke er registreret i en kontraherende stat, kan certifikatet udstedes eller bekræftes af den kompetente myndighed i enhver kontraherende stat.

1. The first two sentences of paragraph 2 are replaced by the following text:

A certificate attesting that insurance or other financial security is in force in accordance with the provisions of this Convention shall be issued to each ship after the appropriate authority of a Contracting State has determined that the requirements of paragraph 1 have been complied with. With respect to a ship registered in a Contracting State such certificate shall be issued or certified by the appropriate authority of the State of the ship's registry; with respect to a ship not registered in a Contracting State it may be issued or certified by the appropriate authority of any contracting State.

2. Stk. 4 ændres som følger:

4. Certifikatet skal medføres om bord på skibet, og en kopi skal deponeres hos skibets registreringsmyndighed eller, hvis skibet ikke er registreret i en kontraherende stat, hos myndighederne i den stat, der udsteder eller bekræfter certifikatet.

2. Paragraph 4 is replaced by the following text:

4. The certificate shall be carried on board the ship and a copy shall be deposited with the authorities who keep the record of the ship's registry or, if the ship is not registered in a Contracting State, with the authorities of the State issuing or certifying the certificate.

3. Første punktum i stk. 7 ændres som følger:

3. The first sentence of paragraph 7 is replaced by the following text:

Certifikater, der er udstedt eller bekræftet af myndigheden i en kontraherende stat i henhold til stk. 2, skal anerkendes af de andre kontraherende stater for så vidt angår anvendelsen af denne konvention og skal af de andre kontraherende stater anerkendes som havende samme gyldighed som de af dem udstedte eller bekræftede certifikater, også selv om disse er udstedt eller bekræftet for et skib, der ikke er registreret i en kontraherende stat.

4. I andet punktum af stk. 7 erstattes ordene »med et skibs registreringsstat« til »med den udstedende eller bekræftende stat«.

5. Andet punktum i stk. 8 ændres som følger:

I et sådant tilfælde kan den sagsøgte, uanset om ejeren ikke er berettiget til at begrænse sit ansvar i henhold til artikel V, stk. 2, påberåbe sig de i artikel V, stk. 1, foreskrevne ansvarsgrænser.

#### Artikel 8

Artikel IX i Ansvarskonventionen af 1969 ændres som følger:

Stk. 1 ændres som følger:

1. Har en hændelse medført forureningsskade på en eller flere kontraherende staters territorium, herunder søterritoriet eller et område nævnt i artikel II, eller er forebyggende foranstaltninger truffet for at forhindre eller formindske forureningsskade på et sådant territorium, herunder søterritoriet eller området, kan krav om erstatning kun rejses ved domstolene i en sådan kontraherende stat eller stater. Der skal i rimelig tid gives sagsøgte underretning om kravets fremsættelse.

#### Artikel 9

Efter artikel XII i Ansvarskonventionen af 1969 indsættes to nye artikler som følger:

Certificates issued or certified under the authority of a Contracting State in accordance with paragraph 2 shall be accepted by other Contracting States for the purposes of this Convention and shall be regarded by other Contracting States as having the same force as certificates issued or certified by them even if issued or certified in respect of a ship not registered in a Contracting State.

4. In the second sentence of paragraph 7 the words »with the State of a ship's registry« are replaced by the words »with the issuing or certifying State«.

5. The second sentence of paragraph 8 is replaced by the following text:

In such case the defendant may, even if the owner is not entitled to limit his liability according to Article V, paragraph 2, avail himself of the limits of liability prescribed in Article V, paragraph 1.

#### Article 8

Article IX of the 1969 Liability convention is amended as follows:

Paragraph 1 is replaced by the following text:

1. Where an incident has caused pollution damage in the territory, including the territorial sea or an area referred to in Article II, of one or more contracting States or preventive measures have been taken to prevent or minimize pollution damage in such territory including the territorial sea or area, actions for compensation may only be brought in the Courts of any such Contracting State or States. Reasonable notice of any such action shall be given to the defendant.

#### Article 9

After Article XII of the 1969 Liability Convention two new Articles are inserted as follows:

*Artikel XII bis**Overgangsbestemmelser*

Følgende overgangsbestemmelser skal gælde for en stat, der på tidspunktet for hændelsen både er deltager i denne konvention og i Ansvarskonventionen af 1969:

- a) når en hændelse har forårsaget forurenings-skade, der falder inden for denne konventions område, skal ansvaret anses for bortfaldet i henhold til denne konvention hvis, og i det omfang, ansvaret også opstår i henhold til Ansvarskonventionen af 1969,
- b) når en hændelse har forårsaget forurenings-skade, der falder inden for denne konventions område, og staten både er deltager i denne konvention og i den internationale konvention om oprettelse af en international fond for erstatning af skader ved olieforurening 1971, skal den del af ansvaret, der ikke bortfalder i medfør af litra a) i denne artikel, kunne gøres gældende i henhold til denne konvention alene i det omfang, forurenings-skaden ikke er blevet erstattet i medfør af den omtalte konvention af 1971,
- c) ved anvendelse af artikel III, stk. 4, i denne konvention, skal udtrykket »denne konvention« efter omstændighederne fortolkes som denne konvention eller Ansvarskonventionen af 1969,
- d) ved anvendelse af artikel V, stk. 3, i denne konvention, nedsættes det samlede beløb for den fond, der skal oprettes, med det beløb, hvormed ansvaret anses for frigjort i henhold til litra a) i denne artikel.

*Artikel XII ter**Afslutningsbestemmelser*

Denne konventions afslutningsbestemmelser er artiklerne i 12-18 i protokollen af 1992 om ændring af Ansvarskonventionen af 1969. Henvi-sning i denne konvention til kontraherende stater skal forstås som de stater, der del-tager i denne protokol.

*Article XII bis**Transitional provisions*

The following transitional provisions shall apply in the case of a State which at the time of an incident is a Party both to this convention and to the 1969 Liability Convention:

- (a) where an incident has caused pollution damage within the scope of this Convention, liability under this Convention shall be deemed to be discharged if, and to the extent that, it also arises under the 1969 Liability Convention;
- (b) where an incident has caused pollution damage within the scope of this Convention, and the State is a Party both to this Convention and to the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1971, liability remaining to be discharged after the application of subparagraph (a) of this Article shall arise under this Convention only to the extent that pollution damage remains uncompensated after application of the said 1971 Convention;
- (c) in the application of Article III, paragraph 4, of this Convention the expression »this Convention« shall be interpreted as referring to this convention or the 1969 Liability Convention, as appropriate;
- (d) in the application of Article V, paragraph 3, of this Convention the total sum of the fund to be constituted shall be reduced by the amount by which liability has been deemed to be discharged in accordance with subparagraph (a) of this Article.

*Article XII ter**Final clauses*

The final clauses of this convention shall be Articles 12 to 18 of the Protocol of 1992 to amend the 1969 Liability Convention. References in this Convention to Contracting States shall be taken to mean references to the Contracting States of that Protocol.



*Artikel 10*

Det eksempel på et certifikat, som er bilagt Ansvarskonventionen af 1969, erstattes af det eksempel, der er vedlagt som bilag til denne protokol.

*Artikel 11*

1. Ansvarskonventionen af 1969 og denne protokol skal af protokollens parter læses og fortolkes som et enkelt instrument.

2. Artiklerne I – XII ter, herunder eksemplet på certifikatet, i Ansvarskonventionen af 1969 med de ændringer, der følger af denne protokol, skal kaldes den internationale konvention om det privatretlige ansvar for skader ved olieforurening 1992 (Ansvarskonventionen af 1992).

## AFSLUTNINGSBESTEMMELSER

*Artikel 12*

*Undertegnelse, ratifikation, antagelse, godkendelse og tiltrædelse*

1. Denne protokol skal være åben for undertegnelse i London fra 15. januar 1993 til 14. januar 1994 for alle stater.

2. Med forbehold af stk. 4, kan stater blive deltagere i denne protokol ved:

- a) undertegnelse med forbehold af ratifikation, antagelse eller godkendelse efterfulgt af ratifikation, antagelse eller godkendelse, eller
- b) tiltrædelse.

3. Ratifikation, antagelse, godkendelse eller tiltrædelse sker ved deponering hos organisationens generalsekretær af et formelt instrument herom.

4. Enhver kontraherende stat i den internationale konvention om oprettelse af en international fond for erstatning af skader ved olieforurening 1971, i det følgende kaldet Fondskonventionen af 1971, kan kun ratificere, antage, godkende eller tiltræde denne protokol, hvis den samtidigt ratificerer, antager, godkender eller tiltræder protokollen af 1992 om ændring af den nævnte konvention, med mindre den opsiges Fondskonventionen af 1971 med virk-

*Article 10*

The model of a certificate annexed to the 1969 Liability Convention is replaced by the model annexed to this Protocol.

*Article 11*

1. The 1969 Liability Convention and this Protocol shall, as between the Parties to this Protocol, be read and interpreted together as one single instrument.

2. Articles I to XII ter, including the model certificate, of the 1969 Liability convention as amended by this Protocol shall be known as the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1992 (1992 Liability Convention).

## FINAL CLAUSES

*Article 12*

*Signature, ratification, acceptance, approval and accession*

1. This Protocol shall be open for signature at London from 15 January 1993 to 14 January 1994 by all States.

2. Subject to paragraph 4, any State may become a Party to this Protocol by:

- (a) signature subject to ratification, acceptance or approval followed by ratification, acceptance or approval; or
- (b) accession.

3. Ratification, acceptance, approval or accession shall be effected by the deposit of a formal instrument to that effect with the Secretary-General of the Organization.

4. Any Contracting State to the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1971, hereinafter referred to as the 1971 Fund Convention, may ratify, accept, approve or accede to this Protocol only if it ratifies, accepts, approves or accedes to the Protocol of 1992 to amend that convention at the same time, unless it denounces the 1971 Fund Convention to take effect on the date

ning fra datoen for denne protokols ikrafttræden for staten.

5. En stat, der deltager i denne protokol men ikke i Ansvarskonventionen af 1969, er bundet af bestemmelserne i Ansvarskonventionen af 1969 med de ændringer, der følger af denne protokol i forholdet til de andre stater, der er deltagere heri, men er ikke bundet af bestemmelserne i Ansvarskonventionen af 1969 i forhold til de stater, der er deltagere heri.

6. Ethvert ratifikations-, antagelses-, godkendelses- eller tiltrædelsesinstrument, der er deponeret efter ikrafttrædelse af en ændring til Ansvarskonventionen af 1969, som er ændret i henhold til denne protokol, skal anses for at gælde for den således ændrede konvention.

### *Artikel 13*

#### *Ikrafttrædelse*

1. Denne protokol træder i kraft tolv måneder efter den dato, på hvilken 10 stater, hvoraf fire stater hver har mindst én million brutto-tankskibstonnageenheder, har deponeret ratifikations-, antagelses-, godkendelses- eller tiltrædelsesinstrumenter hos organisationens generalsekretær.

2. Dog kan enhver stat, der er deltager i Fondskonventionen af 1971, på tidspunktet for deponering af et ratifikations-, antagelses-, godkendelses- eller tiltrædelsesinstrument til denne protokol erklære, at dette instrument ikke skal anses for at have virkning i henhold til denne artikel før afslutningen af den seks måneders periode, som angives i artikel 31 i protokollen af 1992, der ændrer Fondskonventionen af 1971. En stat, der ikke er en kontraherende stat i Fondskonventionen af 1971, men som deponerer et ratifikations-, antagelses-, godkendelses- eller tiltrædelsesinstrument til protokollen af 1992, der ændrer Fondskonventionen af 1971, kan også samtidigt afgive en erklæring i overensstemmelse med dette stykke.

3. Enhver stat, som har afgivet en erklæring i overensstemmelse med det foregående stykke, kan til enhver tid kalde denne tilbage ved en meddelelse stilet til organisationens generalsekretær. En sådan tilbagekaldelse skal have virkning fra den dato, hvorpå meddelelsen modtages under forudsætning af, at staten an-

when this Protocol enters into force for that State.

5. A State which is a Party to this Protocol but not a Party to the 1969 Liability Convention shall be bound by the provisions of the 1969 Liability Convention as amended by this Protocol in relation to other States Parties hereto, but shall not be bound by the provisions of the 1969 Liability convention in relation to States Parties thereto.

6. Any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited after the entry into force of an amendment to the 1969 Liability Convention as amended by this Protocol shall be deemed to apply to the Convention so amended, as modified by such amendment.

### *Article 13*

#### *Entry into force*

1. This Protocol shall enter into force twelve months following the date on which ten States including four States each with not less than one million units of gross tanker tonnage have deposited instruments of ratification, acceptance, approval or accession with the Secretary-General of the Organization.

2. However, any Contracting State to the 1971 Fund Convention may, at the time of the deposit of its instrument of ratification, acceptance, approval or accession in respect of this Protocol, declare that such instrument shall be deemed not to be effective for the purposes of this Article until the end of the six-month period in Article 31 of the Protocol of 1992 to amend the 1971 Fund Convention. A State which is not a Contracting State to the 1971 Fund Convention but which deposits an instrument of ratification, acceptance, approval or accession in respect of the Protocol of 1992 to amend the 1971 Fund Convention may also make a declaration in accordance with this paragraph at the same time.

3. Any State which has made a declaration in accordance with the preceding paragraph may withdraw it at any time by means of notification addressed to the Secretary-General of the Organization. Any such withdrawal shall take effect on the date the notification is received, provided that such State shall be deemed to

ses for at have deponeret et ratifikations-, antagelses-, godkendelses- eller tiltrædelsesinstrument til denne protokol på den pågældende dato.

4. Denne protokol skal for enhver stat, der ratificerer, antager, godkender eller tiltræder den, efter at betingelserne i stk. 1 for ikrafttrædelse er opfyldt, træde i kraft tolv måneder efter den dato, på hvilken staten deponerede det relevante instrument.

#### *Artikel 14*

##### *Revision og ændringer*

1. Organisationen kan indkalde til en konference med det formål at revidere eller ændre Ansvarskonventionen af 1992.

2. På begæring af mindst en trediedel af de deltagende stater indkalder organisationen til en konference for de kontraherende stater med henblik på at revidere eller ændre Ansvarskonventionen af 1992.

#### *Artikel 15*

##### *Ændring af beløbsgrænser*

1. På begæring af mindst en fjerdedel de kontraherende stater skal generalsekretæren til alle organisationens medlemmer og til alle kontraherende stater oversende ethvert forslag til ændring af ansvarsgrænser, der er fastsat i artikel V, stk. 1, i Ansvarskonventionen af 1969 med de ændringer, der følger af denne protokol.

2. Enhver ændring, der foreslås og oversendes som ovenfor anført, skal forelægges for organisationens juridiske komite til overvejelse mindst seks måneder efter datoen for oversendelsen.

3. Alle stater, der er deltagere i Ansvarskonventionen af 1969 med de ændringer, der følger af denne protokol, skal, uanset om de er medlem af organisationen, have ret til at deltage i den juridiske komites forhandlinger til overvejelse og vedtagelse af ændringer.

have deposited its instrument of ratification, acceptance, approval or accession in respect of this Protocol on that date.

4. For any State which ratifies, accepts, approves or accedes to it after the conditions in paragraph 1 for entry into force have been met, this Protocol shall enter into force twelve months following the date of deposit by such State of the appropriate instrument.

#### *Article 14*

##### *Revision and amendment*

1. A Conference for the purpose of revising or amending the 1992 Liability Convention may be convened by the Organization.

2. The Organization shall convene a Conference of Contracting States for the purpose of revising or amending the 1992 Liability Convention at the request of not less than one third of the Contracting States.

#### *Article 15*

##### *Amendments of limitation amounts*

1. Upon the request of at least one quarter of the Contracting States any proposal to amend the limits of liability laid down in Article V, paragraph 1, of the 1969 Liability Convention as amended by this Protocol shall be circulated by the Secretary-General to all Members of the Organization and to all Contracting States.

2. Any amendment proposed and circulated as above shall be submitted to the Legal Committee of the Organization for consideration at a date at least six months after the date of its circulation.

3. All Contracting States to the 1969 Liability Convention as amended by this Protocol, whether or not Members of the Organization, shall be entitled to participate in the proceedings of the Legal committee for the consideration and adoption of amendments.

4. Ændringer skal vedtages med to trediedels flertal af de kontraherende stater, der er til stede og afgiver stemme i den juridiske komite med den forøgelse, der følger af stk. 3, under forudsætning af, at mindst halvdelen af de kontraherende stater er til stede på afstemningstidspunktet.

5. Ved behandling af et forslag om at ændre ansvarsgrænserne skal den juridiske komite tage hensyn til erfaringerne fra indtrufne hændelser, og i særdeleshed omfanget af de skader, disse har forårsaget, ændringer i pengeværdierne og ændringsforslagets indvirkning på forsikringsomkostningerne. Komiteen skal også tage hensyn til forholdet mellem grænserne i artikel V, stk. 1, i Ansvarskonventionen af 1969 med de ændringer, der følger af denne protokol, og artikel 4, stk. 4, i den internationale konvention om oprettelse af en international fond for erstatning af skader ved olieforurening 1992.

6. a) Ændringer af ansvarsgrænser i henhold til denne artikel kan tidligst behandles den 15. januar 1998 eller mindst fem år efter den dato, på hvilken en tidligere ændring i henhold til denne artikel trådte i kraft. Ændringer i henhold til denne artikel kan først behandles, når denne protokol er trådt i kraft.

b) Ingen grænse kan hæves så meget, at den overstiger et beløb, der svarer til den i Ansvarskonventionen af 1969 fastsatte grænse med de ændringer, der følger af denne protokol, med tillæg af 6 procent pr. år beregnet samlet fra 15. januar 1993.

c) Ingen grænse kan hæves så meget, at den overstiger et beløb, der svarer til den grænse, der er fastsat i Ansvarskonventionen af 1969 med de ændringer, der følger af denne protokol, multipliceret med tre.

7. Organisationen skal underrette alle kontraherende stater om enhver ændring, der vedtages i henhold til stk. 4. En ændring skal anses for antaget efter udløbet af en periode på 18 måneder efter datoen for meddelelsen herom, med mindre mindst en fjerdedel af de stater, der var kontraherende stater på tidspunktet for den juridiske komites vedtagelse af ændringen, inden for denne periode har meddelt organisa-

4. Amendments shall be adopted by a two-thirds majority of the Contracting States present and voting in the Legal Committee, expanded as provided for in paragraph 3, on condition that at least one half of the Contracting States shall be present at the time of voting.

5. When acting on a proposal to amend the limits, the Legal Committee shall take into account the experience of incidents and in particular the amount of damage resulting therefrom, changes in the monetary values and the effect of the proposed amendment on the cost of insurance. It shall also take into account the relationship between the limits in Article V, paragraph 1, of the 1969 Liability Convention as amended by this Protocol and those in Article 4, paragraph 4, of the International convention on the Establishment of an International Fund for compensation for Oil Pollution Damage, 1992.

6 (a). No amendment of the limits of liability under this Article may be considered before 15 January 1998 nor less than five years from the date of entry into force of a previous amendment under this Article. No amendment under this Article shall be considered before this Protocol has entered into force.

(b). No limit may be increased so as to exceed an amount which corresponds to the limit laid down in the 1969 Liability Convention as amended by this Protocol increased by 6 per cent per year calculated on a compound basis from 15 January 1993.

(c) No limit may be increased so as to exceed an amount which corresponds to the limit laid down in the 1969 Liability Convention as amended by this Protocol multiplied by 3.

7. Any amendment adopted in accordance with paragraph 4 shall be notified by the Organization to all Contracting States. The amendment shall be deemed to have been accepted at the end of a period of eighteen months after the date of notification, unless within that period not less than one quarter of the States that were Contracting States at the time of the adoption of the amendment by the

tionen, at de ikke kan antage ændringen, i hvilket tilfælde den forkastes og ikke får nogen virkning.

8. En ændring, der anses for at være antaget i henhold til stk. 7, træder i kraft 18 måneder efter antagelsen.

9. Alle kontraherende stater skal være bundet af ændringen, med mindre de opsiges denne protokol i henhold til stk. 1 og 2 i artikel 16 mindst seks måneder inden ændringen træder i kraft. En sådan opsigelse får virkning, når ændringen træder i kraft.

10. Når en ændring er vedtaget af den juridiske komite, men perioden på 18 måneder for dens antagelse endnu ikke er udløbet, skal en stat, der i løbet af denne periode bliver en kontraherende stat, være bundet af ændringen, hvis den træder i kraft. En stat, der bliver en kontraherende stat efter denne periode, skal være bundet af en ændring, der er antaget i henhold til stk. 7. I de i dette stykke omhandlede tilfælde bliver en stat bundet af en ændring, når denne ændring træder i kraft, eller når denne protokol træder i kraft for staten, hvis dette sker på et senere tidspunkt.

#### *Artikel 16*

##### *Opsigelse*

1. Denne protokol kan opsiges af enhver deltagende stat på et hvilket som helst tidspunkt efter den dato, på hvilken den træder i kraft for den deltagende stat.

2. Opsigelsen sker ved deponering af et instrument hos organisationens generalsekretær.

3. En opsigelse får virkning tolv måneder efter deponering hos organisationens generalsekretær, eller efter en sådan længere periode, som måtte være angivet i instrumentet.

Legal Committee have communicated to the Organization that they do not accept the amendment in which case the amendment is rejected and shall have no effect.

8. An amendment deemed to have been accepted in accordance with paragraph 7 shall enter into force eighteen months after its acceptance.

9. All Contracting States shall be bound by the amendment, unless they denounce this Protocol in accordance with Article 16, paragraphs 1 and 2, at least six months before the amendment enters into force. Such denunciation shall take effect when the amendment enters into force.

10. When an amendment has been adopted by the Legal Committee but the eighteen-month period for its acceptance has not yet expired, a State Which becomes a Contracting State during that period shall be bound by the amendment if it enters into force. A State which becomes a Contracting State after that period shall be bound by an amendment which has been accepted in accordance with paragraph 7. In the cases referred to in this paragraph, a State becomes bound by an amendment when that amendment enters into force, or when this Protocol enters into force for that State, if later.

#### *Article 16*

##### *Denunciation*

1. This Protocol may be denounced by any Party at any time after the date on which it enters into force for that Party.

2. Denunciation shall be effected by the deposit of an instrument with the Secretary-General of the Organization.

3. A denunciation shall take effect twelve months, or such longer period as may be specified in the instrument of denunciation, after its deposit with the Secretary-General of the Organization.

4. I forholdet mellem deltagerne i denne protokol skal en opsigelse af Ansvarskonventionen af 1969 i henhold til konventionens artikel XVI af en af dem ikke fortolkes som en opsigelse af Ansvarskonventionen af 1969 som ændret ved denne protokol.

5. En opsigelse af protokollen af 1992, der ændrer Fondskonventionen af 1971, af en stat, der forbliver deltager i Fondskonventionen af 1971, anses for opsigelse af denne protokol. En sådan opsigelse har virkning fra den dato, på hvilken opsigelsen af protokollen af 1992, der ændrer Fondskonventionen af 1971, træder i kraft i henhold til protokollens artikel 34.

#### *Artikel 17*

##### *Deponering*

1. Denne protokol og ændringer antaget i henhold til artikel 15 skal deponeres hos organisationens generalsekretær.

2. Organisationens generalsekretæren skal:

- a) underrette alle stater, som har undertegnet eller tiltrådt protokollen, om:
  - i) enhver ny undertegnelse eller deponering af instrument med angivelse af datoen herfor,
  - ii) enhver erklæring og meddelelse i henhold til artikel 13 og enhver erklæring og meddelelse i henhold til artikel V, stk. 9, i Ansvarskonventionen af 1969,
  - iii) datoen for protokollens ikrafttrædelse,
  - iv) ethvert forslag til ændring af ansvarsgrænser fremsat i henhold til artikel 15, stk. 1,
  - v) enhver ændring vedtaget i henhold til artikel 15, stk. 4,
  - vi) enhver ændring, der anses for antaget i henhold til artikel 15, stk. 7, med angivelse af den dato, på hvilken ændringen skal træde i kraft i henhold til artiklens stk. 8 og 9,

4. As between the Parties to this Protocol, denunciation by any of them of the 1969 Liability Convention in accordance with Article XVI thereof shall not be construed in any way as a denunciation of the 1969 Liability convention as amended by this Protocol.

5. Denunciation of the Protocol of 1992 to amend the 1971 Fund Convention by a State which remains a Party to the 1971 Fund Convention shall be deemed to be a denunciation of this Protocol. Such denunciation shall take effect on the date on which denunciation of the Protocol of 1992 to amend the 1971 Fund Convention takes effect according to Article 34 of that Protocol.

#### *Article 17*

##### *Depositary*

1. This Protocol and any amendments accepted under Article 15 shall be deposited with the Secretary-General of the Organization.

2. The Secretary-General of the Organization shall:

- (a) Inform all States which have signed or acceded to this Protocol of:
  - (i) each new signature or deposit of an instrument together with the date thereof;
  - (ii) each declaration and notification under Article 13 and each declaration and communication under Article V, paragraph 9, of the 1992 Liability Convention;
  - (iii) the date of entry into force of this Protocol;
  - (iv) any proposal to amend limits of liability which has been made in accordance with Article 15, paragraph 1;
  - (v) any amendment which has been adopted in accordance with Article 15, paragraph 4
  - (vi) any amendment deemed to have been accepted under Article 15, paragraph 7, together with the date on which that amendment shall enter into force in accordance with paragraphs 8 and 9 of that Article;

- vii) deponering af ethvert instrument til opsigelse af denne protokol med angivelse af deponeringsdato og ikrafttrædelsesdato,
  - viii) enhver opsigelse, der anses for meddelt i henhold til artikel 16, stk. 5,
  - ix) enhver meddelelse, der kræves i medfør af en artikel i denne protokol,
- b) fremsende bekræftede genpartier af denne protokol til alle stater, som har undertegnet eller tiltrådt protokollen.

3. Så snart denne protokol træder i kraft, skal organisationens generalsekretær oversende teksten til De forenede Nationers sekretariat til registrering og offentliggørelse i overensstemmelse med artikel 102 i De forenede Nationers pagt.

#### *Artikel 18*

##### *Sprog*

Denne protokol er udfærdiget i et enkelt originaleksemplar på arabisk, kinesisk, engelsk, fransk, russisk og spansk, hvilke alle er lige autentiske.

UDFÆRDIGET I LONDON den syvogtyvende november 1992.

TIL BEKRÆFTELSE HERAF har undertegnede, behørigt befuldmægtigede hertil af deres respektive regeringer underskrevet denne protokol.

- (vii) the deposit of any instrument of denunciation of this Protocol together with the date of the deposit and the date on which it takes effect;
- (viii) any denunciation deemed to have been made under Article 16, paragraph 5;
- (ix) any communication called for by any Article of this Protocol.

- (b) transmit certified true copies of this Protocol to all Signatory States and to all States which accede to this Protocol.

3. As soon as this Protocol enters into force, the text shall be transmitted by the Secretary-General of the Organization to the Secretariat of the United Nations for registration and publication in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations.

#### *Article 18*

##### *Languages*

This Protocol is established in a single original in the Arabic, Chinese, English, French, Russian and Spanish languages, each text being equally authentic.

DONE AT LONDON, this ewenty-seventh day of November one thousand nine hundred and ninety-two.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned, being duly authorized by their respective Governments for that purpose, have signed this Protocol.

**CERTIFIKAT OM FORSIKRING ELLER ANDEN ØKONOMISK SIKKERHED  
FOR DET PRIVATRETTLIGE ANSVAR FOR OLIEFORURENINGSSKADE**

Udfærdiget i medfør af bestemmelserne i artikel VII i den internationale konvention om det privatretlige erstatningsansvar for skader ved olieforurening 1992.

Skibets navn	Kendingsbogstaver- eller -tal (registrerings- bogstaver- eller tal)	Hjemsted	Ejerens navn og adresse

Hermed attesteres, at der for ovennævnte skib foreligger forsikring eller anden økonomisk sikkerhed, som opfylder vilkårene i artikel VII i den internationale konvention af 1992 om det privatretlige ansvar for olieforureningsskade.

Sikkerhedens art \_\_\_\_\_

Sikkerhedens gyldighedsperiode \_\_\_\_\_

Navn og adresse på forsikringsgiveren og/eller den (de) person(er), som har stillet anden økonomisk sikkerhed

Navn \_\_\_\_\_

Adresse \_\_\_\_\_

Dette certifikat er gyldigt indtil \_\_\_\_\_

Udfærdiget eller bekræftet af regeringen i \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_ (statens fuldstændige navn)

\_\_\_\_\_ den \_\_\_\_\_ (sted) (dato)

\_\_\_\_\_  
(underskrift af og titel for den tjenestemand, som udfærdiger eller bekræfter certifikatet)



## Forklarende bemærkninger:

1. Om det findes ønskeligt, kan på det sted, hvor statens navn og adresse angives, også medtages oplysning om den kompetente myndighed i den stat, hvor certifikatet er udfærdiget.

2. Er den samlede sikkerhed stillet af mere end én person, skal det beløb, som er stillet af hver af dem, angives.

3. Er der stillet flere slags sikkerhed, skal disse nærmere angives.

4. Under rubrikken »sikkerhedens gyldighedsperiode« skal angives den dato, fra hvilken sikkerheden gælder.

## ANNEX

**CERTIFICATE OF INSURANCE OR OTHER FINANCIAL SECURITY IN RESPECT OF  
CIVIL LIABILITY FOR OIL POLLUTION DAMAGE**

Issued in accordance with the provisions of Article VII of the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1992.

Name of Ship	Distinctive number or Letters	Port of Registry	Name and Address of Owner

This is to certify that there is in force in respect of the above-named ship a policy of insurance or other financial security satisfying the requirements of Article VII of the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1992.

Type of Security \_\_\_\_\_

Duration of Security \_\_\_\_\_

Name and Address of the Insurer(s) and/or Guarantor(s)

Name \_\_\_\_\_

Address \_\_\_\_\_

This certificate is valid until \_\_\_\_\_

Issued or certified by the Government of \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_  
(Full designation of the State)

\_\_\_\_\_ at \_\_\_\_\_ On \_\_\_\_\_  
(place) (date)

\_\_\_\_\_  
(Signature and Title of issuing or certifying official)

**Explanatory Notes:**

1. If desired, the designation of the State may include a reference to the competent public authority of the country where the certificate is issued.

2. If the total amount of security has been

furnished by more than one source, the amount of each of them should be indicated.

3. If security is furnished in several forms, these should be enumerated.

4. The entry »Duration of Security« must stipulate the date on which such security takes effect.

**PROTOKOL AF 1992 OM ÆNDRING AF DEN INTERNATIONALE KONVENTION OM OPRETTELSE AF EN INTERNATIONAL FOND FOR ERSTATNING AF SKADER VED OLIEFORURENING 1971**

**DELTAGERNE I DENNE PROTOKOL**

SOM HAR TAGET den internationale konvention om oprettelse af en international fond for erstatning af skader ved olieforurening 1971, og protokollen hertil af 1984, OP TIL OVERVEJELSE,

SOM HAR BEMÆRKET, at protokollen af 1984 til konventionen, der søger at udvide konventionens virkeområde og forøge erstatningen, ikke er trådt i kraft,

SOM BEKRÆFTER vigtigheden af at opretholde det internationale ansvars- og erstatningssystem for olieforurening,

SOM ER BEVIDST OM nødvendigheden af at sikre, at indholdet af protokollen af 1984 træder i kraft så hurtigt som muligt,

SOM INDSER fordelene ved, at de deltagende stater sørger for, at den ændrede konvention gælder samtidig med og som tillæg til den originale konvention i en overgangsperiode,

SOM I FORVISNING OM, at de økonomiske konsekvenser af forureningsskade som følge af transport til søs af olie i bulk med skib fortsat skal deles mellem skibsfartserhvervet og olieladningsinteresserne,

SOM TAGER vedtagelsen af protokollen af 1992 om ændring af den internationale konvention om det privatretlige ansvar for skader ved olieforurening 1969 I BETRAGTNING,

ER BLEVET ENIGE om følgende:

**PROTOCOL OF 1992 TO AMEND THE INTERNATIONAL CONVENTION ON THE ESTABLISHMENT OF AN INTERNATIONAL FUND FOR COMPENSATION FOR OIL POLLUTION DAMAGE, 1971**

**THE PARTIES TO THE PRESENT PROTOCOL,**

HAVING CONSIDERED the International Convention on the Establishment of an International Fund for compensation for Oil Pollution Damage, 1971, and the 1984 Protocol thereto,

HAVING NOTED that the 1984 Protocol to that Convention, which provides for improved scope and enhanced compensation, has not entered into force,

AFFIRMING the importance of maintaining the viability of the international oil pollution liability and compensation system,

AWARE OF the need to ensure the entry into force of the content of the 1984 Protocol as soon as possible,

RECOGNIZING the advantage for the States Parties of arranging for the amended Convention to coexist with and be supplementary to the original Convention for a transitional period,

CONVINCED that the economic consequences of pollution damage resulting from the carriage of oil in bulk at sea by ships should continue to be shared by the shipping industry and by the oil cargo interests,

BEARING IN MIND the adoption of the Protocol of 1992 to amend the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969,

HAVE AGREED AS FOLLOWS:

*Artikel 1*

Konventionen, hvis bestemmelser ændres af denne protokol, er den internationale konvention om oprettelse af en international fond for erstatning af skader ved olieforurening 1971, i det følgende kaldet »Fondskonventionen af 1971«. Stater, som er deltagere i protokollen af 1976 til Fondskonventionen af 1971, anses også for at være omfattet af Fondskonventionen af 1971 med de ændringer, der fulgte af protokollen.

*Artikel 2*

Artikel 1 i Fondskonventionen af 1971 ændres som følger:

1) Stk. 1 ændres som følger:

1. »Ansvarskonventionen af 1992«: den internationale konvention om det privatretlige ansvar for skader ved olieforurening 1992.

2) Efter stk. 1 indsættes et nyt stykke som følger:

1. »Fondskonventionen af 1971«: den internationale konvention om oprettelse af en international fond for erstatning af skader ved olieforurening 1971. Stater, som er deltagere i protokollen af 1976 til denne konvention, anses også for at være omfattet af Fondskonvention af 1971 med de ændringer, der fulgte af protokollen.

3) Stk. 2 ændres som følger:

2. »Skib«, »person«, »ejer«, »olie«, »forureningsskade«, »forebyggende forholdsregler«, »hændelse« og »organisation«: har samme betydning som i artikel I i Ansvarskonventionen af 1992.

4) Stk. 4 ændres som følger:

4. »Regningsenhed«: har samme betydning som i artikel V, stk. 9, i Ansvarskonventionen af 1992.

5) Stk. 5 ændres som følger:

5. »Skibets drægtighed«: har samme betydning som i artikel V, stk. 10, i Ansvarskonventionen af 1992.

6) Stk. 7 ændres som følger:

*Article 1*

The Convention which the provisions of this Protocol amend is the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1971, hereinafter referred to as the »1971 Fund Convention«. For States Parties to the Protocol of 1976 to the 1971 Fund Convention, such reference shall be deemed to include the 1971 Fund Convention as amended by that Protocol.

*Article 2*

1. Paragraph 1 is replaced by the following text:

1. »1992 Liability Convention« means the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1992.

2. After paragraph 1 a new paragraph is inserted as follows:

1 bis. »1971 Fund Convention« means the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1971. For States Parties to the Protocol of 1976 to that Convention, the term shall be deemed to include the 1971 Fund Convention as amended by that Protocol.

3. Paragraph 2 is replaced by the following text:

2. »Ship«, »Person«, »Owner«, »Oil«, »Pollution Damage«, »Preventive Measures«, »Incident«, and »Organization« have the same meaning as in Article I of the 1992 Liability Convention.

4. Paragraph 4 is replaced by the following text:

4. »Unit of account« has the same meaning as in Article V, paragraph 9, of the 1992 Liability Convention.

5. Paragraph 5 is replaced by the following text:

5. »Ship's tonnage« has the same meaning as in Article V, paragraph 10, og the 1992 Liability Convention.

6. Paragraph 7 is replaced by the following text:

7. »Garant«: enhver person, som yder forsikring eller stiller anden økonomisk sikkerhed til dækning af ejerens ansvar i henhold til artikel VII, stk. 1, i Ansvarskonventionen af 1992.

#### Artikel 3

Artikel 2 i Fondskonventionen af 1971 ændres som følger:

Stk. 1 ændres som følger:

1. Hermed oprettes en international fond for erstatning for forureningsskade, kaldet »Den internationale fond for erstatning for skade ved olieforurening 1992« og i det følgende betegnet som »fonden«. Den skal have følgende formål:

- a) at yde erstatning for forureningsskade i det omfang den beskyttelse, som gives ved Ansvarskonventionen af 1992, er utilstrækkelig,
- b) at virke for de beslægtede formål, som anføres i denne konvention.

#### Artikel 4

Artikel 3 i Fondskonventionen af 1971 ændres som følger:

Denne konvention skal udelukkende finde anvendelse på:

- a) forurening forårsaget:
  - i) inden for en kontraherende stats territorium, herunder også søterritoriet, og
  - ii) inden for en kontraherende stats eksklusive økonomiske zone oprettet i overensstemmelse med international lovgivning eller, hvis en kontraherende stat ikke har oprettet en sådan zone, på et område fastlagt af staten i overensstemmelse med international lovgivning, hvilket område ligger udover eller grænser op til denne stats søterritorium, og ikke strækker sig længere end 200 sømil fra de baselinjer, hvorfra bredden af dens søterritorium måles,
- b) forebyggende forholdsregler, hvor de end tages, for at forhindre eller formindske sådan skade.

7. »Guarantor« means any person providing insurance or other financial security to cover an owner's liability in pursuance of Article VII, paragraph 1, of the 1992 Liability Convention.

#### Article 3

Article 2 of the 1971 Fund Convention is amended as follows:

1. An International Fund for compensation for pollution damage, to be named »The International Oil Pollution Compensation Fund 1992« and hereinafter referred to as »the Fund«, is hereby established with the following aims:

- (a) to provide compensation for pollution damage to the extent that the protection afforded by the 1992 Liability Convention is inadequate;
- (b) to give effect to the related purposes set out in this Convention.

#### Article 4

Article 3 of the 1971 Fund Convention is replaced by the following text:

This Convention shall apply exclusively:

- (a) to pollution damage caused:
  - (i) in the territory, including the territorial sea, of a Contracting State, and
  - (ii) in the exclusive economic zone of a Contracting State, established in accordance with international law, or, if a Contracting State has not established such a zone, in an area beyond and adjacent to the territorial sea of that State determined by that State in accordance with international law and extending not more than 200 nautical miles from the baselines from which the breadth of its territorial sea is measured;
- (b) to preventive measures, wherever taken, to prevent or minimize such damage.«

*Artikel 5*

Overskriften til artiklerne 4 – 9 i Fondskonventionen af 1971 ændres ved, at ordene »og godtgørelse« slettes.

*Artikel 6*

Artikel 4 i fondskonventionen af 1971 ændres som følger:

1. I stk. 1 ændres de fem henvisninger til »Ansvarskonventionen« til »Ansvarskonventionen af 1992«.

2. Stk. 3 ændres som følger:

3. Såfremt fonden beviser, at forureningsskaden helt eller delvis hidrører fra en handling eller undladelse, som kan henføres til den skadelidte som forsætlig eller uagtsom og med det formål at forvolde skade, kan fonden fritages helt eller delvis fra sin erstatningsforpligtelse over for denne person. Fonden er under alle omstændigheder fritaget for ansvar i samme omfang, som skibsrederen måtte være fritaget ifølge artikel III, stk. 3, i Ansvarskonventionen af 1992. Sådant fritagelse skal dog ikke gives med hensyn til forebyggende forholdsregler.

3. Stk. 4 ændres som følger:

4.a) Med mindre andet følger af bestemmelserne neden for under b) og c), er det samlede erstatningsbeløb, som skal betales af fonden ifølge denne artikel for hver enkelt hændelse, begrænset således, at summen af dette beløb og det erstatningsbeløb, som faktisk er betalt i henhold til Ansvarskonventionen af 1992 for forureningsskade forvoldt i henhold til denne konventionens anvendelsesområde som defineret i artikel 3, ikke kan overstige 135 millioner regningsenheder.

b) Med mindre andet følger af bestemmelserne neden for under c), kan det samlede erstatningsbeløb, som fonden ifølge denne artikel skal betale for forureningsskade, der skyldes en naturbeviden af usædvanlig, uundgåelig og uafværgelig karakter, ikke overstige 135 millioner regningsenheder.

*Article 5*

The heading to Articles 4 to 9 of the 1971 Fund Convention is amended by deleting the words »and indemnification«.

*Article 6*

Article 4 of the 1971 Fund Convention is amended as follows:

1. In paragraph 1 the five references to »the Liability Convention« are replaced by references to »the 1992 Liability Convention«.

2. Paragraph 3 is replaced by the following text:

3. If the Fund proves that the pollution damage resulted wholly or partially either from an act or omission done with the intent to cause damage by the person who suffered the damage or from the negligence of that person, the Fund may be exonerated wholly or partially from its obligation to pay compensation to such person. The fund shall in any event be exonerated to the extent that the shipowner may have been exonerated under Article III, paragraph 3, of the 1992 Liability Convention. However, there shall be no such exoneration of the Fund with regard to preventive measures.

3. Paragraph 4 is replaced by the following text:

4.(a) Except as otherwise provided in subparagraphs (b) and (c) of this paragraph, the aggregate amount of compensation payable by the Fund under this Article shall in respect of any one incident be limited, so that the total sum of that amount and the amount of compensation actually paid under the 1992 Liability Convention for pollution damage within the scope of application of this Convention as defined in Article 3 shall not exceed 135 million units of account.

(b) Except as otherwise provided in subparagraph (c), the aggregate amount of compensation payable by the Fund under this Article for pollution damage resulting from a natural phenomenon of an exceptional inevitable and irresistible character shall not exceed 135 million units of account.

- c) Det i litra a) og b) anførte maksimale erstatningsbeløb kan ikke overstige 200 millioner regningsenheder for hver enkel hændelse, som indtræffer i en periode, hvor der er tre stater, der deltager i denne konvention, og hvor den samlede mængde afgiftspligtige olie modtaget af personer indenfor disse staters territorier i løbet af det foregående kalenderår var lig med eller oversteg 600 millioner tons.
- d) Eventuelle renter, der påløber en fond, der er oprettet i overensstemmelse med artikel V, stk. 3, i Ansvarskonventionen af 1992, skal ikke tages i betragtning ved beregningen af det maksimale erstatningsbeløb, der skal betales af fonden i henhold til denne artikel.
- e) De i denne artikel omtalte beløb omregnes til den nationale valuta på grundlag af denne valutas værdi i forhold til den særlige trækningsrettighed på den dato, hvor fondens forsamling fastsætter tidspunktet for den første udbetaling af erstatning.
- (c) The maximum amount of compensation referred to in subparagraphs (a) and (b) shall be 200 million units of account with respect to any incident occurring during any period when there are three Parties to this Convention in respect of which the combined relevant quantity of contributing oil received by persons in the territories of such Parties, during the preceding calendar year, equalled or exceeded 600 million tons.
- (d) Interest accrued on a fund constituted in accordance with Article V, paragraph 3, of the 1992 Liability Convention, if any, shall not be taken into account for the computation of the maximum compensation payable by the Fund under this Article.
- (e) The amounts mentioned in this Article shall be converted into national currency on the basis of the value of that currency by reference to the Special Drawing Right on the date of the decision of the Assembly of the Fund as to the first date of payment of compensation.

4. Stk. 5 ændres som følger:

5. Såfremt summen af de anerkendte krav mod fonden overstiger det samlede erstatningsbeløb, som skal udbetales i medfør af stk. 4, skal det til rådighed værende beløb fordeles på en sådan måde, at forholdet mellem ethvert anerkendt krav og det erstatningsbeløb, som fordringshaver faktisk modtager i henhold til denne konvention, skal være det samme for alle fordringshavere.

5. Stk. 6 ændres som følger:

6. Fondens forsamling kan beslutte i specielle tilfælde at betale erstatning i henhold til denne konvention, selv om skibets ejer ikke har oprettet en fond i overensstemmelse med artikel V, stk. 3, i Ansvarskonventionen af 1992. I sådanne tilfælde gælder denne artikels stk. 4 (e).

4. Paragraphs 5 is replaced by the following text:

5. Where the amount of established claims against the Fund exceeds the aggregate amount of compensation payable under paragraph 4, the amount available shall be distributed in such a manner that the proportion between any established claim and the amount of compensation actually recovered by the claimant under this Convention shall be the same for all claimants.

5. Paragraph 6 is replaced by the following text:

6. The Assembly of the Fund may decide that, in exceptional cases, compensation in accordance with this Convention can be paid even if the owner of the ship has not constituted a fund in accordance with Article V, paragraph 3, of the 1992 Liability Convention. In such case paragraph 4(e) of this Article applies accordingly.



*Artikel 7*

Artikel 5 i Fondskonventionen af 1971 ophæves.

*Artikel 8*

Artikel 6 i Fondskonventionen af 1971 ændres som følger:

1. I stk. 1 slettes stykkets nummer og ordene »eller godtgørelse ifølge artikel 5«.
2. Stk. 2 ophæves.

*Artikel 9*

Artikel 7 i Fondskonventionen af 1971 ændres som følger:

1. I stk. 1, 3, 4 og 6 erstattes de syv henvisninger til »Ansvarskonventionen« med »Ansvarskonventionen af 1992«.
2. I stk. 1 slettes ordene »eller godtgørelse ifølge artikel 5«.
3. I stk. 3, første punktum, slettes ordene »eller godtgørelse« og »eller 5«.
4. I stk. 3, andet punktum, slettes ordene »eller i henhold til artikel 5, stk. 1«.

*Artikel 10*

I artikel 8 i Fondskonventionen af 1971 erstattes henvisningen til »Ansvarskonventionen« med »Ansvarskonventionen af 1992«.

*Artikel 11*

Artikel 9 i Fondskonventionen af 1971 ændres som følger:

1. Stk. 1 ændres som følger:
  1. Fonden indtræder med hensyn til ethvert erstatningsbeløb for forureningsskade, som fonden har betalt i henhold til denne konventions artikel 4, stk. 1, i de rettighe-der, som den person, der således har modtaget erstatning, måtte have mod rederen eller dennes garant ifølge Ansvarskonventionen af 1992.

*Article 7*

Article 5 of the 1971 Fund Convention is deleted.

*Article 8*

Article 6 of the 1971 Fund Convention is amended as follows:

1. In paragraph 1 the paragraph number and the words »or indemnification under Article 5« is deleted.
2. Paragraph 2 is deleted.

*Article 9*

Article 7 of the 1971 Fund Convention is amended as follows:

1. In paragraphs 1, 3, 4 and 6 the seven references to »the Liability Convention« are replaced by references to »the 1992 Liability Convention«.
2. In paragraph 1 the words »or indemnification under Article 5« are deleted.
3. In the first sentence of paragraph 3 the words »or indemnification« and »or 5« are deleted.
4. In the second sentence of paragraph 3 the words »or under Article 5, paragraph 1,« are deleted.

*Article 10*

In Article 8 of the 1971 Fund Convention the reference to »the Liability Convention« is replaced by a reference to »the 1992 Liability Convention«.

*Article 11*

Article 9 of the 1971 Fund Convention is amended as follows:

1. Paragraph 1 is replaced by the following text:
  1. The Fund shall, in respect of any amount of compensation for pollution damage paid by the Fund in accordance with Article 4, paragraph 1, of this Convention, acquire by subrogation the rights that the person so compensated may enjoy under the 1992 Liability Convention against the owner or his guarantor.

2. I stk. 2 slettes ordene »eller godtgørelse«.

#### Artikel 12

Artikel 10 i Fondskonventionen af 1971 ændres som følger:

Indledningen i stk. 1 ændres som følger:

Årlige afgifter til fonden skal for så vidt angår hver kontraherende stat betales af enhver person, som i det kalenderår, der omhandles i artikel 12, stk. 2, litra a) eller b), har modtaget mængder, der tilsammen overstiger 150.000 tons:

#### Artikel 13

Artikel 11 i Fondskonventionen af 1971 ophæves.

#### Artikel 14

Artikel 12 i Fondskonventionen af 1971 ændres som følger:

1. I indledningen i stk. 1 slettes ordene »for hver af de i artikel 10 omhandlede personer«.

2. I stk. 1, punkt I), litra b) og c), slettes ordene »eller 5«, og ordene »15 millioner francs« erstattes af ordene »fire millioner regningsenheder«.

3. Stk. 1, punkt II), litra b) ophæves.

4. I stk. 1, punkt II), ændres henvisningen litra c) til b), og litra d) ændres til c).

5. Indledningen i stk. 2 ændres som følger:

Forsamlingen fastsætter størrelsen af den samlede afgift, der skal betales. På grundlag heraf beregner direktøren for hver enkelt kontraherende stat størrelsen af den afgift, som hver af de personer, der er nævnt i artikel 10, skal erlægge årligt:

6. Stk. 4 ændres som følger:

2. In paragraph 2 the words »or indemnification« are deleted.

#### Article 12

Article 10 of the 1971 Convention is amended as follows:

The opening phrase of paragraph 1 is replaced by the following text:

Annual contributions to the Fund shall be made in respect of each Contracting State by any person who, in the calendar year referred to in Article 12, paragraphs 1(a) og (b), has received in total quantities exceeding 150,000 tons:

#### Article 13

Article 11 of the 1971 Fund Convention is deleted.

#### Article 14

Article 12 of the 1971 Fund Convention is amended as follows:

1. In the opening phrase of paragraph 1 the words »for each person referred to in Article 10« are deleted.

2. In paragraph 1(i), subparagraphs (b) and (c), the words »or 5« are deleted and the words »15 million francs« are replaced by the word »four million units of account«.

3. Subparagraph 1(ii)(b) is deleted.

4. In paragraph 1(ii), subparagraph (c) becomes (b) and subparagraph (d) becomes (c).

5. The opening phrase in paragraph 2 is replaced by the following text:

The Assembly shall decide the total amount of contributions to be levied. On the basis of that decision, the Director shall, in respect of each Contracting State, calculate for each person referred to in Article 10 the amount of his annual contribution:

6. Paragraph 4 is replaced by the following text:

4. Den årlige afgift skal betales på den dato, der fastsættes i fondens interne reglement. Forsamlingen kan fastsætte en anden betalingsdato.

7. Stk. 5 ændres som følger:

5. Forsamlingen kan i overensstemmelse med sådanne betingelser, som fastsættes i fondens økonomiske reglement, beslutte at foretage overførsler mellem midler, der modtages i henhold til artikel 12, stk. 2, litra a), og midler, der modtages i henhold til artikel 12, stk. 2, litra b).

8. Stk. 6 ophæves.

#### *Artikel 15*

Artikel 13 i Fondskonventionen af 1971 ændres som følger:

1. Stk. 1 ændres som følger:

1. Afgiftsbeløb, som skyldes i henhold til artikel 12, og som er i restance, skal forrentes med en rentesats, der fastsættes i overensstemmelse med fondens interne reglement, idet forskellige rentesatser dog skal kunne fastsættes for forskellige forhold.

2. I stk. 3 erstattes ordene »artiklerne 10 og 11« med ordene »artiklerne 10 og 12«, og ordene »mere end 3 måneder« slettes.

#### *Artikel 16*

Der tilføjes et nyt stk. 4 under artikel 15 i Fondskonventionen af 1971:

4. Hvis en kontraherende stat ikke opfylder sine forpligtelser til at indgive den i stk. 2 omtalte meddelelse til direktøren, og dette medfører et økonomisk tab for fonden, skal den pågældende kontraherende stat erstatte fonden dette tab. Forsamlingen skal efter direktørens anbefaling beslutte, om den pågældende kontraherende stat skal betale en sådan erstatning.

#### *Artikel 17*

Artikel 16 i Fondskonventionen af 1971 ændres som følger:

Fonden skal have en forsamling og et sekretariat forestået af en direktør.

4. The Annual contribution shall be due on the date to be laid down in the Internal Regulations of the Fund. The Assembly may decide on a different date of payment.

7. Paragraph 5 is replaced by the following text:

5. The Assembly may decide, under conditions to be laid down in the Financial Regulations of the Fund, to make transfers between funds received in accordance with Article 12.2(a) and funds received in accordance with Article 12.2(b).

8. Paragraph 6 is deleted.

#### *Article 15*

Article 13 of the 1971 Fund Convention is amended as follows:

1. Paragraph 1 is replaced by the following text:

1. The amount of any contribution due under Article 12 and which is in arrear shall bear interest at a rate which shall be determined in accordance with the Internal Regulations of the Fund, provided that different rates may be fixed for different circumstances.

2. In paragraph 3 the words »Articles 10 and 11« are replaced by the words »Articles 10 and 12« and the words »for a period exceeding three months« are deleted.

#### *Article 16*

A new paragraph 4 is added to Article 15 of the 1971 Fund Convention:

4. Where a Contracting State does not fulfil its obligations to submit to the Director the communication referred to in paragraph 21 and this results in a financial loss for the Fund, that Contracting State shall be liable to compensate the Fund for such loss. The Assembly shall, on the recommendation of the Director, decide whether such compensation shall be payable by that Contracting State.

#### *Article 17*

Article 16 of the 1971 Fund Convention is replaced by the following text:

The Fund shall have an Assembly and a Secretariat headed by a Director.

## Artikel 18

Artikel 18 i Fondskonventionen af 1971 ændres som følger:

1. Artiklens indledning ændres som følger:  
»Forsamlingens opgaver skal være:«

2. Stk. 8 ophæves.

3. Stk. 9 ændres som følger:

9. at oprette de midlertidige eller permanente underorganer, som den anser for nødvendige, at definere disse kommissorium og give dem den nødvendige bemyndigelse til at udføre de funktioner, de har fået overdraget; når medlemmer udpeges til sådanne organer, skal forsamlingen bestræbe sig på at sikre en retfærdig geografisk fordeling af medlemmer og sikre, at de kontraherende stater, som modtager de største mængder afgiftspligtig olie, er hensigtsmæssig repræsenteret; forsamlingens forretningsorden kan med de fornødne tillemper anvendes tilsvarende for disse underorganers arbejde;

4. I stk. 10 slettes ordet », eksekutivkomiteens«.

5. I stk. 11 slettes ordet », eksekutivkomiteen«.

6. Stk. 12 ophæves.

## Artikel 19

Artikel 19 i Fondskonventionen af 1971 ændres som følger:

1. Stk. 1 ændres som følger:

1. Forsamlingen afholder ordinære samlinger een gang i hvert kalenderår efter indkaldelse af direktøren.

2. I stk. 2 slettes ordene »af eksekutivkomiteen eller«.

## Article 18

Article 18 of 1971 Fund Convention is amended as follows:

1. In the opening sentence of the article the words », subject to the provisions of article 26,« is deleted.

2. Paragraph 8 is deleted.

3. Paragraph 9 is replaced by the following text:

9. to establish any temporary or permanent subsidiary body it may consider to be necessary, to define its terms of reference and to give it the authority needed to perform the functions entrusted to it; when appointing the members of such body, the Assembly shall endeavour to secure an equitable geographical distribution of members and to ensure that the Contracting States, in respect of which the largest quantities of contributing oil are being received, are appropriately represented; the Rules of Procedure of the Assembly may be applied, *mutatis mutandis*, for the work of such subsidiary body;

4. In paragraph 10 the words », the Executive Committee,« are deleted.

5. In paragraph 11 the words », the Executive Committee« are deleted.

6. Paragraph 12 is deleted.

## Article 19

Article 19 of the 1971 Fund Convention is amended as follows:

1. Paragraph 1 is replaced by the following text:

1. Regular sessions of the Assembly shall take place once every calendar year upon convocation by the Director.

2. In paragraph 2 the words »of the Executive Committee or« are deleted.

*Artikel 20*

Artiklerne 21 – 27 i Fondskonventionen af 1971 og overskriften til disse artikler ophæves.

*Artikel 21*

Artikel 29 i Fondskonventionen af 1971 ændres som følger:

1. Stk. 1 ændres som følger:

1. Direktøren er fondens øverste administrative embedsmænd. Under iagttagelse af de ham af forsamlingen givne instruktioner skal han udføre de opgaver, der er tillagt ham i denne konvention, i fondens interne reglement og af forsamlingen.

2. I stk. 2, litra e), slettes ordene »og eksekutivkomiteen«

3. I stk. 2, litra f), slettes ordene »,henholdsvis eksekutivkomiteen,«.

4. Stk. 2, litra g), ændres som følger:

g) udarbejde i samråd med forsamlingens formand, og offentliggøre en rapport over fondens virksomhed i det forudgående kalenderår,

5. I stk. 2, litra h), slettes ordet », eksekutivkomiteen«.

*Artikel 22*

I artikel 31, stk. 1, i Fondskonventionen af 1971 slettes ordene »i eksekutivkomiteen og«.

*Artikel 23*

Artikel 32 i Fondskonventionen af 1971 ændres som følger:

1. I indledningen slettes ordene »og eksekutivkomiteen«.

2. I litra b) slettes ordene »og eksekutivkomiteen«.

*Article 20*

Articles 21 to 27 of the 1971 Fund Convention and the heading to these articles are deleted.

*Article 21*

Article 29 of the 1971 Fund Convention is amended as follows:

1. Paragraph 1 is replaced by the following text:

1. The Director shall be the chief administrative officer of the Fund. Subject to the instructions given to him by the Assembly, he shall perform those functions which are assigned to him by this Convention, the Internal Regulations of the Fund and the Assembly.

2. In paragraph 2(e) the words »or the Executive Committee« are deleted.

3. In the paragraph 2(f) the words »or the Executive Committee, as the case may be,« are deleted.

4. Paragraph 2(g) is replaced by the following text:

(g) prepare, in consultation with the Chairman of the Assembly, and publish a report of the activities of the Fund during the previous calendar year;

5. In paragraph 2(h) the words », the Executive Committee« are deleted.

*Article 22*

In Article 31, paragraph 1, of the 1971 Fund Convention, the words »on the Executive Committee and« are deleted.

*Article 23*

Article 32 of the 1971 Fund Convention is amended as follows:

1. In the opening phrase the words »and the Executive Committee« are deleted.

2. In subparagraph (b) the words »and the Executive Committee« are deleted.

*Artikel 24*

Artikel 33 i Fondskonventionen af 1971 ændres som følger:

1. Stk. 1 ophæves.
  2. I stk. 2 slettes stykkets nummer.
  3. Litra c) ændres som følger:
- c) oprettelse af underorganer i henhold til artikel 18, stk. 9, og forhold, der vedrører en sådan oprettelse.

*Artikel 25*

Artikel 35 i Fondskonventionen af 1971 ændres som følger:

Erstatningskrav i henhold til artikel 4, der vedrører hændelser, som indtræffer efter datoen for konventionens ikrafttræden, kan ikke rejses mod fonden før et hundrede og tyve dage efter denne dato.

*Artikel 26*

Efter artikel 36 i Fondskonventionen af 1971 indsættes fire nye artikler som følger:

*Artikel 36 bis*

Følgende overgangsbestemmelser skal gælde i den periode, i det følgende kaldet overgangsperioden, som starter på datoen for denne konventions ikrafttræden og slutter på den dato, hvor opsigelserne i henhold til artikel 31 i nærværende protokol af 1992, som ændrer Fondskonventionen af 1971, får virkning:

- a) Ved anvendelse af denne konventions artikel 2, stk. 1, litra a), omfatter henvisningen til Ansvarskonventionen af 1992 også den internationale konvention om det privatretlige ansvar for skader ved olieforurening 1969, enten i den originale version eller med de ændringer, der fulgte af protokollen hertil af 1976 (i denne artikel kaldet »Ansvarskonventionen af 1969«), samt Fondskonventionen af 1971.
- b) Når en hændelse har forårsaget forureningsskade, der falder inden for denne konventions område, skal fonden betale erstatning til personer, som har lidt forurenings-

*Article 24*

Article 33 of the 1971 Fund Convention is amended as follows:

1. Paragraph 1 is deleted.
2. In paragraph 2 the paragraph number is deleted.
3. Subparagraph (c) is replaced by the following text:  
(c) the establishment of subsidiary bodies, under Article 18, paragraphs 9, and matters relating to such establishment.

*Article 25*

Article 35 of the 1971 Fund Convention is replaced by the following text:

Claims for compensation under Article 4 arising from incidents occurring after the date of entry into force of this Convention may not be brought against the Fund earlier than the one hundred and twentieth day after that date.

*Article 26*

After Article 36 of the 1971 Fund Convention four new articles are inserted as follows:

*Article 36 bis*

The following transitional provisions shall apply in the period, hereinafter referred to as the transitional period, commencing with the date of entry into force of this Convention and ending with the date on which the denunciations provided for in Article 31 of the 1992 Protocol to amend the 1971 Fund Convention take effect:

- (a) In the application of paragraph 1(a) of Article 2 of this Convention, the reference to the 1992 Liability Convention shall include reference to the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969, either in its original version or as amended by the Protocol thereto of 1976 (referred to in this Article as »the 1969 Liability Convention«), and also the 1971 Fund Convention.
- (b) Where an incident has caused pollution damage within the scope of this Convention, the Fund shall pay compensation to any person suffering pollution damage

skade, men dog kun i det omfang sådanne personer ikke har kunnet opnå fuld og tilstrækkelig erstatning for skade i henhold til betingelserne i Ansvarskonventionen af 1969, Fondskonventionen af 1971 og Ansvarskonventionen af 1992. For såvidt angår forureningsskade inden for denne konventions område over for en stat, der deltager i denne konvention, men ikke i Fondskonventionen af 1971, skal fonden betale erstatning til personer, som har lidt forureningsskade, men dog kun i det omfang disse personer ikke ville have været i stand til at opnå fuld og tilstrækkelig erstatning, hvis den pågældende stat havde deltaget i de ovennævnte konventioner.

- c) Ved anvendelse af denne konventions artikel 4 skal det beløb, der tages i betragtning ved fastsættelsen af det samlede erstatningsbeløb, der skal betales af fonden, også omfatte det erstatningsbeløb, der faktisk måtte være betalt i henhold til Ansvarskonventionen af 1969, og det erstatningsbeløb, der faktisk er betalt eller anses for betalt i henhold til Fondskonventionen af 1971.
- d) Artikel 9, stk. 1, i denne konvention skal også gælde for rettighederne fastsat i Ansvarskonventionen af 1969.

#### *Artikel 36 ter*

1. Med forbehold af denne artikels stk. 4 må det samlede årlige afgiftsbeløb, der betales for afgiftspligtig olie modtaget af den enkelte kontraherende stat i løbet af et kalenderår, ikke overstige 27,5% af det samlede beløb for de årlige afgifter i henhold til protokollen af 1992, der ændrer Fondskonventionen af 1971, for det pågældende kalenderår.

2. Hvis anvendelsen af bestemmelserne i artikel 12, stk. 2 og 3, medfører, at det samlede afgiftsbeløb, der skal betales af de afgiftspligtige i den enkelte kontraherende stat for et bestemt kalenderår, overstiger 27,5% af de samlede årlige afgifter, skal de afgifter, der betales af alle afgiftspligtige i den pågældende stat, ned sættes forholdsmæssigt, således at de samlede afgifter svarer til 27,5% af de samlede årlige afgifter til fonden for det pågældende år.

3. Hvis de afgifter, der betales af personer i

only if, and to the extent that, such person has under the terms of the 1969 Liability Convention, the 1971 Fund Convention and the 1992 Liability Convention, provided that, in respect of pollution damage within the scope of this Convention in respect of a Party to this Convention but not a Party to the 1971 Fund Convention, the Fund shall pay compensation to any person suffering pollution damage only if, and to the extent that, such person would have been unable to obtain full and adequate compensation had that State been party to each of the above-mentioned Conventions.

- (c) In the application of Article 4 of this Convention, the amount to be taken into account in determining the aggregate amount of compensation payable by the Fund shall also include the amount of compensation actually paid under the 1969 Liability Convention, if any, and the amount of compensation actually paid or deemed to have been paid under the 1971 Fund Convention.
- (d) Paragraph 1 of Article 9 of this Convention shall also apply to the rights enjoyed under the 1969 Liability Convention.

#### *Article 36 ter*

1. Subject to paragraph 4 to this Article, the aggregate amount of the annual contributions payable in respect of contributing oil received in an single Contracting State during a calendar year shall not exceed 27.5% of the total amount of annual contributions pursuant to the 1992 Protocol to amend the 1971 Fund Convention, in respect of that calendar year.

2. If the application of the provisions in paragraphs 2 and 3 of Article 12 would result in the aggregate amount of the contributions payable by contributors in a single Contracting State in respect of a given calendar year exceeding 27.5% of the total annual contributions, the contributions payable by all contributors in that State shall be reduced *pro rata* so that their aggregate contributions equal 27.5% of the total annual contributions to the Fund in respect of that year.

3. If the contributions payable by persons in

## Bilag til f. t. l. vedr. søloven

en bestemt kontraherende stat, skal nedsættes i henhold til denne artikels stk. 2, skal de afgifter, der skal betales af personer i alle andre kontraherende stater, forøges forholdsmæssigt for at sikre, at det samlede afgiftsbeløb, der betales af alle afgiftspligtige personer for det pågældende kalenderår, når op på det samlede afgiftsbeløb, der er fastsat af forsamlingen.

4. Bestemmelserne i denne artikels stk. 1 og 3 skal gælde enten, indtil den samlede mængde afgiftspligtig olie modtaget af alle kontraherende stater i et kalenderår er nået op på 750 millioner tons, eller indtil der er gået en periode på 5 år efter ikrafttrædelsesdatoen for den nævnte protokol af 1992, hvis dette sker på et tidligere tidspunkt.

*Artikel 36 quater*

Uanset denne konventions bestemmelser skal følgende bestemmelser gælde for fondens administration i den periode, hvor både Fondskonventionen af 1971 og denne konvention er i kraft:

- a) Sekretariatet for den fond, der blev oprettet ved Fondskonventionen af 1971 (i det følgende kaldet »Fonden af 1971«) forestået af direktøren, kan også fungere som denne fonds sekretariat og direktør.
- b) Hvis sekretariatet og direktøren for Fonden af 1971 i henhold til a) også udfører funktionen som denne fonds sekretariat og direktør, skal fonden i tilfælde af interessekonflikter mellem Fonden af 1971 og denne fond repræsenteres af formanden for denne fonds forsamling.
- c) Direktøren og dennes medarbejdere og sagskyndige, der udfører deres hverv i henhold til denne konvention og Fondskonventionen af 1971, skal ikke anses for at overtræde bestemmelserne i denne konventions artikel 30, i det omfang de udfører deres pligter i overensstemmelse med denne artikel.
- d) Denne fonds forsamling skal bestræbe sig på ikke at tage beslutninger, som er uforenelige med beslutninger, der tages af forsamlingen for Fonden af 1971. Hvis der opstår meningsforskelle med hensyn til fælles administrative spørgsmål, skal fondens forsamling søge at opnå enighed med forsamlingen for Fonden af 1971 i en ånd af gensidigt samarbejde og med begge organisatio-

a given Contracting State shall be reduced pursuant to paragraph 2 of this Article, the contributions payable by persons in all other Contracting States shall be increased *pro rata* so as to contribute to the Fund in respect of the calendar year in question will reach the total amount of contributions decided by the Assembly.

4. The provisions in paragraphs 1 to 3 of this Article shall operate until the total quantity of contributing oil received in all Contracting States in a calendar year has reached 750 million tonnes or until a period of 5 years after the date of entry into force of the said Protocol has elapsed, whichever occurs earlier.

*Article 36 quater*

Notwithstanding the provisions of this Convention, the following provisions shall apply to the administration of the Fund during the period in which both the 1971 Fund Convention and this Convention are in force:

- (a) The Secretariat of the Fund, established by the 1971 Fund Convention (hereinafter referred to as »the 1971 Fund«), headed by the Director, may also function as the Secretariat and the Director of the Fund.
- (b) If, in accordance with subparagraph (a), the Secretariat and the Director of the 1971 Fund also perform the function of Secretariat and Director of the Fund, the Fund shall be represented, in cases of conflict of interests between the 1971 Fund and the Fund, by the Chairman of the Assembly of the Fund.
- (c) The Director and the staff and experts appointed by him, performing their duties under this Convention and the 1971 Fund Convention, shall not be regarded as contravening the provisions of Article 30 of this Convention in so far as they discharge their duties in accordance with this Article.
- (d) The Assembly of the Fund shall endeavour not to take decisions which are incompatible with decisions taken by the Assembly of the 1971 Fund. If differences of opinion with respect to common administrative issues arise, the Assembly of the Fund shall try to reach a consensus with the Assembly of the 1971 Fund, in a spirit of mutual co-operation and with the common



- ners fælles målsætninger for øje.
- e) Fonden kan indtræde i Fonden af 1971's rettigheder, forpligtelser og aktiver, hvis forsamlingen i Fonden af 1971 tager beslutning herom i overensstemmelse med artikel 44, stk. 2, i Fondskonventionen af 1971.
- f) Fonden skal refundere Fonden af 1971 for alle omkostninger og udgifter afholdt i forbindelse med administrative ydelser udført af Fonden af 1971 på vegne af den førstnævnte fond.

*Artikel 36 quinquies*

*Afslutningsbestemmelser*

Artiklerne 28 – 39 i protokollen af 1992, der ændrer Fondskonventionen af 1971, skal udgøre denne konventions afslutningsbestemmelser. Ved henvisninger i denne konvention til kontraherende stater forstås henvisninger til den nævnte protokols kontraherende stater.

*Artikel 27*

1. Fondskonventionen af 1971 og denne protokol skal af protokollens parter læses og fortolkes samlet som et enkelt dokument.

2. Artiklerne 1 – 36 quinquies i Fondskonventionen af 1971 med de ændringer, der følger af denne protokol, kaldes den internationale konvention om oprettelse af en international fond for erstatning af skader ved olieforurening 1992 (Fondskonventionen af 1992).

**AFSLUTNINGSBESTEMMELSER**

*Artikel 28*

*Undertegnelse, ratifikation, antagelse, godkendelse og tiltrædelse*

1. Denne protokol skal være åben for undertegnelse i London fra 15. januar 1993 til 14. januar 1994 for alle stater, der har undertegnet Ansvarskonventionen af 1992.

2. Med forbehold af bestemmelserne i stk. 4 skal denne konvention ratificeres, antages eller godkendes af de stater, som har undertegnet den.

3. Med forbehold af bestemmelserne i stk. 4 er denne konvention åben for tiltrædelse af stater, som ikke har undertegnet den.

aims of both organizations in mind.

- (e) The Fund may succeed to the rights, obligations and assets of the 1971 Fund if the Assembly of the 1971 Fund so decides, in accordance with Article 44, paragraph 2, of the 1971 Fund Convention.
- (f) The Fund shall reimburse to the 1971 Fund all costs and expenses arising from administrative services performed by the 1971 Fund on behalf of the Fund.

*Article 36 quinquies*

*Final clauses*

The final clauses of this Convention shall be Articles 28 to 39 of the Protocol of 1992 to amend the 1971 Fund Convention. References in this Convention to Contracting States shall be taken to mean references to the Contracting States of that Protocol.

*Article 27*

1. The 1971 Fund Convention and this Protocol shall, as between the Parties to this Protocol, be read and interpreted together as one single instrument.

2. Articles 1 to 36 quinquies of the 1971 Fund Convention as amended by this Protocol shall be known as the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1992 (1992 Fund Convention).

**FINAL CLAUSES**

*Article 28*

*Signature, ratification, acceptance, approval and accession*

1. This Protocol shall be open for signature at London from 15 January 1993 to 14 January 1994 by any State which has signed the 1992 Liability Convention.

2. Subject to paragraph 4, this Protocol shall be ratified, accepted or approved by States which have signed it.

3. Subject to paragraph 4, this Protocol is open for accession by States which did not sign it.

4. Denne protokol kan kun ratificeres, antages, godkendes eller tiltrædes af de stater, der har ratificeret, antaget, godkendt eller tiltrådt Ansvarskonventionen af 1992.

5. Ratifikation, antagelse, godkendelse eller tiltrædelse sker ved deponering hos organisationens generalsekretær af et formelt instrument herom.

6. En stat, der deltager i denne protokol, men som ikke deltager i Fondskonventionen af 1971, skal være bundet af bestemmelserne i Fondskonventionen af 1971 med de ændringer, der følger af denne protokol, i forhold til de heri deltagende stater, men skal ikke være bundet af bestemmelserne i Fondskonventionen af 1971 i forhold til de deri deltagende stater.

7. Ethvert ratifikations-, antagelses-, godkendelses- eller tiltrædelsesinstrument, der er deponeret efter ikrafttrædelse af en ændring til Fondskonventionen af 1971, med de ændringer, der følger af denne protokol, skal anses for at gælde for den således ændrede konvention.

#### Artikel 29

##### *Oplysninger om afgiftspligtig olie*

1. Inden denne konvention træder i kraft for en stat, skal denne stat, når den deponerer det i artikel 28, stk. 5, nævnte instrument, og derefter årligt på et af organisationens generalsekretær fastsat tidspunkt, oplyse navn og adresse på enhver person, som i denne stat vil være afgiftspligtig til fonden i henhold til artikel 10 i Fondskonventionen af 1971 med de ændringer, der følger af denne protokol, samt de mængder af afgiftspligtig olie, som er modtaget på denne stats område af en sådan person i løbet af det forudgående kalenderår.

2. I overgangsperioden skal direktøren på vegne af parterne årligt oplyse organisationens generalsekretær om de mængder af afgiftspligtig olie, som er modtaget af personer, der skal bidrage til fonden i henhold til artikel 10 i Fondskonventionen af 1971 med de ændringer, der følger af denne protokol.

4. This Protocol may be ratified, accepted, approved or acceded to, only by States which have ratified, accepted, approved or acceded to the 1992 Liability Convention.

5. Ratification, acceptance, approval or accession shall be effected by the deposit of a formal instrument to that effect with the Secretary-General of the Organization.

6. A State which is a Party to this Protocol but is not a Party to the 1971 Fund Convention shall be bound by the provisions of the 1971 Fund Convention as amended by this Protocol in relation to other Parties hereto, but shall not be bound by the provisions of the 1971 Fund Convention in relation to Parties thereto.

7. Any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited after the entry into force of an amendment to the 1971 Fund Convention as amended by this Protocol shall be deemed to apply to the Convention so amended, as modified by such amendment.

#### Article 29

##### *Information on contributing oil*

1. Before this Protocol comes into force for a State, that State shall, when depositing an instrument referred to in Article 28, paragraph 5, and annually thereafter at a date to be determined by the Secretary-General of the Organization, communicate to him the name and address of any person who in respect of that State would be liable to contribute to the Fund pursuant to Article 10 of the 1971 Fund Convention as amended by this Protocol as well as data on the relevant quantities of contributing oil received by any such person in the territory of that State during the preceding calendar year.

2. During the transitional period, the Director shall, for Parties, communicate annually to the Secretary-General of the Organization data on quantities of contributing oil received by persons liable to contribute to the Fund pursuant to Article 10 of the 1971 Fund Convention as amended by this Protocol.

*Artikel 30**Ikrafttræden*

1. Denne protokol træder i kraft tolv måneder efter den dag, på hvilken følgende betingelser er opfyldt:

- a) mindst otte stater hos organisationens generalsekretær har deponeret instrument angående ratifikation, antagelse, godkendelse eller tiltrædelse, og
- b) organisationens generalsekretær i overensstemmelse med artikel 29 har modtaget oplysninger om, at de personer, som ville være afgiftspligtige i henhold til artikel 10 i Fondskonventionen af 1971 med de ændringer, der følger af denne protokol, i løbet af det forudgående kalenderår tilsammen har modtaget mindst 450 millioner tons afgiftpligtig olie.

2. Denne protokol træder dog ikke i kraft, før Ansvarskonventionen af 1992 er trådt i kraft.

3. For hver stat, som ratificerer, antager, godkender eller tiltræder denne protokol, efter at betingelserne i stk. 1 for ikrafttræden er opfyldt, træder protokollen i kraft tolv måneder efter den dato, på hvilken en sådan stat har deponeret det pågældende instrument.

4. Enhver stat kan på tidspunktet for deponering af ratifikations-, antagelses-, godkendelses- eller tiltrædelsesinstrumentet til denne protokol erklære, at instrumentet ikke skal have virkning i henhold til denne artikel før udløbet af den i artikel 31 anførte seks måneders periode.

5. Enhver stat, som har afgivet en erklæring i overensstemmelse med det foregående stykke, kan til enhver tid kalde denne tilbage ved en meddelelse stilet til organisationens generalsekretær. En sådan tilbagekaldelse skal have virkning fra den dato, hvorpå meddelelsen modtages, og enhver stat, der foretager en sådan tilbagekaldelse, skal anses for at have deponeret et ratifikations-, antagelses-, godkendelses- eller tiltrædelsesinstrument til denne protokol på den pågældende dato.

6. Enhver stat, der har afgivet en erklæring i henhold til artikel 13, stk. 2, i protokollen af

*Article 30**Entry into force*

1. This Protocol shall enter into force twelve months following the date on which the following requirements are fulfilled:

- (a) at least eight States have deposited instruments of ratification, acceptance, approval or accession with the Secretary-General of the Organization; and
- (b) the Secretary-General of the Organization has received information in accordance with Article 29 that those persons who would be liable to contribute pursuant to Article 10 of the 1971 Fund Convention as amended by this Protocol have received during the preceding calendar year a total quantity of at least 450 million tons of contributing oil.

2. However, this Protocol shall not enter into force before the 1992 Liability Convention has entered into force.

3. For each State which ratifies, accepts, approves or accedes to this Protocol after the conditions in paragraph 1 for entry into force have been met, the Protocol shall enter into force twelve months following the date of the deposit by such State of the appropriate instrument.

4. Any State may, as the time of the deposit of its instrument of ratification, acceptance, approval or accession in respect of this Protocol declare that such instrument shall not take effect for the purpose of this Article until the end of the six-month period in Article 31.

5. Any State which has made a declaration in accordance with the preceding paragraph may withdraw it at any time by means of a notification addressed to the Secretary-General of the Organization. Any such withdrawal shall take effect on the date the notification is received, and any State making such a withdrawal shall be deemed to have deposited its instrument of ratification, acceptance, approval or accession in respect of this Protocol on that date.

6. Any State which has made a declaration under Article 13, paragraph 2, of the Protocol

1992, der ændrer Ansvarskonventionen af 1969, skal også anses for at have afgivet en erklæring i henhold til denne artikels stk. 4. Tilbagekaldelse af en erklæring i henhold til nævnte artikel 13, stk. 2, skal også anses for en tilbagekaldelse i henhold til denne artikels stk. 5.

#### *Artikel 31*

##### *Opsigelse af konventionerne af 1969 og 1971*

Med forbehold af artikel 30 og inden seks måneder efter den dato, på hvilken følgende krav er opfyldt:

- a) mindst otte stater er blevet deltagere i denne protokol eller hos organisationens generalsekretær har deponeret instrument om ratifikation, antagelse, godkendelse eller tiltrædelse, uanset om dette sker i henhold til artikel 30, stk. 4, og
- b) organisationens generalsekretær i overensstemmelse med artikel 29 har modtaget oplysning om, at de personer, som er eller ville være afgiftspligtige i henhold til artikel 10 i Fondskonventionen af 1971 med de ændringer, der følger af denne protokol, i løbet af det forudgående kalenderår har modtaget en samlet mængde af mindst 750 millioner tons afgiftspligtig olie

skal hver af denne protokols parter og hver stat, der har deponeret ratifikations-, antagelses-, godkendelses- eller tiltrædelsesinstrument, uanset om dette sker i henhold til artikel 30, stk. 4, opsiges Fondskonventionen af 1971 og Ansvarskonventionen af 1969, hvis de er deltagere heri, med virkning tolv måneder efter udløbet af den ovennævnte seks måneders periode.

#### *Artikel 32*

##### *Revision og ændringer*

1. Organisationen kan indkalde til en konference med det formål at revidere eller ændre Fondskonventionen af 1992.

2. På begæring af mindst en trediedel af de deltagende stater indkalder organisationen til en konference for de kontraherende stater med henblik på at revidere eller ændre Fondskonventionen af 1992.

of 1992 to amend the 1969 Liability Convention shall be deemed to have also made a declaration under paragraph 4 of this Article. Withdrawal of a declaration under the said Article 13, paragraph 2, shall be deemed to constitute withdrawal also under paragraph 5 of this Article.

#### *Article 31*

##### *Denunciation of 1969 and 1971 Conventions*

Subject to Article 30, within six months following the date on which the following requirements are fulfilled:

- (a) at least eight States have become Parties to this Protocol or have deposited instrument of ratification, acceptance, approval or accession with the Secretary-General of the Organization, whether or not subject to Article 30, paragraph 4, and
- (b) the Secretary-General of the Organization has received information in accordance with Article 29 that those persons who are or would be liable to contribute pursuant to Article 10 of the 1971 Fund Convention as amended by this Protocol have received during the preceding calendar year a total quantity of at least 750 million tons of contributing oil;

each Party to this Protocol and each State which has deposited an instrument of ratification, acceptance, approval or accession, whether or not subject to Article 30, paragraph 4, shall, if party thereto, denounce the 1971 Fund Convention and the 1969 Liability Convention with effect twelve months after the expiry of the above-mentioned six-month period.

#### *Article 32*

##### *Revision and amendment*

1. A conference for the purpose of revision or amending the 1992 Fund Convention may be convened by the Organization.

2. The Organization shall convene a conference of Contracting States for the purpose of revising or amending the 1992 Fund Convention at the request of not less than one third of all Contracting States.

*Artikel 33**Ændring af grænser for erstatningsbeløb*

1. På begæring af mindst en fjerdedel de kontraherende stater skal generalsekretæren oversende ethvert forslag til ændring af de grænser for erstatningsbeløb, der er fastsat i artikel 4, stk. 4, i Fondskonventionen af 1971 med de ændringer, der følger af denne protokol, til alle organisationens medlemmer og til alle kontraherende stater.

2. Enhver ændring, der foreslås og oversendes som ovenfor anført, skal forelægges for organisationens juridiske komite til overvejelse mindst seks måneder efter datoen for oversendelse.

3. Alle stater, der er deltagere i Fondskonventionen af 1971 med de ændringer, der følger af denne protokol, skal, uanset om de er medlem af organisationen, have ret til at deltage i den juridiske komites forhandlinger til overvejelse og vedtagelse af ændringer.

4. Ændringer skal vedtages med to tredjedels flertal af de kontraherende stater, der er til stede og afgiver stemme i den juridiske komite med den forøgelse, der følger af stk. 3 under forudsætning af, at mindst halvdelen af de kontraherende stater er til stede på afstemningstidspunktet.

5. Ved behandling af et forslag til ændring af grænser skal den juridiske komite tage hensyn til erfaringerne fra indtrufne hændelser, og i særdeleshed omfanget af de skader, disse har forårsaget, samt ændringer i pengeværdierne. Den skal også tage hensyn til forholdet mellem grænserne i artikel 4, stk. 4, i Fondskonventionen af 1971 med de ændringer, der følger af denne protokol, og artikel V, stk. 1, i den internationale konvention om det privatretlige ansvar for skader ved olieforurening 1992.

6. a) Ændringer af grænser i henhold til denne artikel kan tidligst behandles den 15. januar 1998 eller mindst fem år efter den dato, på hvilken en tidligere ændring i henhold til denne artikel trådte i kraft. Ændringer i henhold til denne artikel kan først behandles, når denne protokol er trådt i kraft.

*Article 33**Amendment of compensation limits*

1. Upon the request of at least one quarter of the Contracting States, any proposal to amend the limits of amounts of compensation laid down in Article 4, paragraph 4, of the 1971 Fund Convention as amended by this Protocol shall be circulated by the Secretary-General to all Members of the Organization and to all Contracting States.

2. Any amendment proposed and circulated as above shall be submitted to the Legal Committee of the Organization for consideration at a date at least six months after the date of its circulation.

3. All Contracting States to the 1971 Fund Convention as amended by this Protocol, whether or not Members of the Organization, shall be entitled to participate in the proceedings of the Legal Committee for the consideration and adoption of amendments.

4. Amendments shall be adopted by a two-thirds majority of the Contracting States present and voting in the Legal Committee, expanded as provided for in paragraph 3, on condition that at least one half of the Contracting States shall be present at the time of voting.

5. When acting on a proposal to amend the limits, the Legal Committee shall take into account the experience of incidents and in particular the amount of damage resulting therefrom and changes in the monetary values. It shall also take into account the relationship between the limits in Article 4, paragraph 4, of the 1971 Fund Convention as amended by this Protocol and those in Article V, paragraph 1, of the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1992.

6. (a) No amendment of the limits under this Article may be considered before 15 January 1998 nor less than five years from the date of entry into force of a previous amendment under this Article. No amendment under this Article shall be considered before this Protocol has entered into force.

- b) Ingen grænse kan hæves så meget, at den overstiger et beløb, der svarer til den grænse, der er fastsat i Fondskonventionen af 1971 med de ændringer, der følger af denne protokol, med tillæg af seks procent pr. år beregnet samlet fra 15. januar 1993.
- c) Ingen grænse kan hæves så meget, at den overstiger et beløb, der svarer til den grænse, der er fastsat i Fondskonventionen af 1971 med de ændringer, der følger af denne protokol, multipliceret med tre.

7. Organisationen skal underrette alle kontraherende stater om enhver ændring, der vedtages i henhold til stk. 4. En ændring skal anses for antaget efter udløbet af en periode på 18 måneder efter datoen for meddelelsen herom, med mindre mindst en fjerdedel af de stater, der var kontraherende stater på tidspunktet for den juridiske komites vedtagelse af ændringen, inden for denne periode har meddelt organisationen, at de ikke kan antage ændringen, i hvilket tilfælde den forkastes og ikke får nogen virkning.

8. En ændring, der anses for at være antaget i henhold til stk. 7, træder i kraft 18 måneder efter antagelsen.

9. Alle kontraherende stater skal være bundet af ændringen, med mindre de opsig denne protokol i henhold til artikel 34, stk. 1 og 2, mindst seks måneder inden ændringen træder i kraft. En sådan opsigelse får virkning, når ændringen træder i kraft.

10. Når en ændring er vedtaget af den juridiske komite, men perioden på 18 måneder for dens antagelse endnu ikke er udløbet, skal en stat, der i løbet af denne periode bliver en kontraherende stat, være bundet af ændringen, hvis den træder i kraft. En stat, der bliver en kontraherende stat efter denne periode, skal være bundet af en ændring, der er antaget i henhold til stk. 7. I de i dette stykke omhandlede tilfælde bliver en stat bundet af en ændring, når denne ændring træder i kraft, eller når denne protokol træder i kraft for staten, hvis

(b) No limit may be increased so as to exceed an amount which corresponds to the limit laid down in the 1971 Fund Convention as amended by this Protocol increased by six per cent per year calculated on a compound basis from 15 January 1993.

(c) No limit may be increased so as to exceed an amount which corresponds to the limit laid down in the 1971 Fund Convention as amended by this Protocol multiplied by three.

7. Any amendment adopted in accordance with paragraph 4 shall be notified by the Organization to all Contracting States. The amendment shall be deemed to have been accepted at the end of a period of eighteen months after the date of notification unless within that period not less than one quarter of the States that were Contracting States at the time of the adoption of the amendment by the Legal Committee have communicated to the Organization that they do not accept the amendment in which case the amendment is rejected and shall have no effect.

8. An amendment deemed to have been accepted in accordance with paragraph 7 shall enter into force eighteen months after its acceptance.

9. All Contracting States shall be bound by the amendment, unless they denounce this Protocol in accordance with Article 24, paragraphs 1 and 2, at least six months before the amendment enters into force. Such denunciation shall take effect when the amendment enters into force.

10. When an amendment has been adopted by the Legal Committee but the eighteen-month period for its acceptance has not yet expired, a State which becomes a Contracting States during that period shall be bound by the amendment if it enters into force. A State which become a Contracting State after that period shall be bound by an amendment which has been accepted in accordance with paragraph 7. In the cases referred to in this paragraph, a State becomes bound by an amendment when that amendment enters into

dette sker på et senere tidspunkt.

#### *Artikel 34*

##### *Opsigelse*

1. Denne protokol kan opsiges af enhver deltagende stat på et hvilket som helst tidspunkt efter den dato, på hvilken den træder i kraft for den deltagende stat.

2. Opsigelsen sker ved deponering af et instrument hos organisationens generalsekretær.

3. En opsigelse får virkning tolv måneder efter deponering hos organisationens generalsekretær af et instrument herom eller efter en sådan længere periode, som måtte være angivet deri.

4. En opsigelse af Ansvarskonventionen af 1992 anses for opsigelse af denne protokol. En sådan opsigelse har virkning fra den dato, på hvilken opsigelsen af protokollen af 1992, der ændrer Ansvarskonventionen af 1969, træder i kraft i henhold til protokollens artikel 16.

5. Enhver stat, der deltager i denne protokol, som ikke har opsagt Fondskonventionen af 1971 og Ansvarskonventionen af 1969 i henhold til artikel 31, anses for at have opsagt denne protokol med virkning tolv måneder efter udløbet af den deri nævnte seks måneders periode. Fra den dato, hvor de i artikel 31 fastsatte opsigelser får virkning, anses enhver deltagende stat, der deponerer et instrument angående ratifikation, antagelse, godkendelse eller tiltrædelse til Ansvarskonventionen af 1969, for at have opsagt denne protokol med virkning fra den dato, hvor et sådant instrument får virkning.

6. I forholdet mellem deltagerne i denne protokol skal en opsigelse af Fondskonventionen af 1971 i overensstemmelse med konventionens artikel 41 ikke fortolkes som en opsigelse af Fondskonventionen af 1971 som ændret ved denne protokol.

7. Uanset en kontraherende stats opsigelse af denne protokol i henhold til denne artikel

force, or when this Protocol enters into force for that State, if later.

#### *Article 34*

##### *Denunciation*

1. This Protocol may be denounced by any Party at any time after the date on which it enters into force for that Party.

2. Denunciation shall be effected by the deposit of an instrument with the Secretary-General of the Organization.

3. A denunciation shall take effect twelve months, or such longer period as may be specified in the instrument of denunciation, after its deposit with the Secretary-General of the Organization.

4. Denunciation of the 1992 Liability Convention shall be deemed to be a denunciation of this Protocol. Such denunciation shall take effect on the date on which denunciation of the Protocol of 1992 to amend the 1969 Liability Convention takes effect according to Article 16 of that Protocol.

5. Any Contracting State to this Protocol which has not denounced the 1971 Fund Convention and the 1969 Liability Convention as required by Article 31 shall be deemed to have denounced this Protocol with effect twelve months after the expiry of the six-month period mentioned in that Article. As from the date on which the denunciations provided for in Article 31 take effect, any Party to this Protocol which deposits an instrument of ratification, acceptance, approval or accession to the 1969 Liability Convention shall be deemed to have denounced this Protocol with effect from the date on which such instrument takes effect.

6. As between the Parties to this Protocol, denunciation by any of them of the 1971 Fund Convention in accordance with Article 41 thereof shall not be construed in any way as a denunciation of the 1971 Fund Convention as amended by this Protocol.

7. Notwithstanding a denunciation of this Protocol by a Party pursuant to this Article,

skal bestemmelserne i denne protokol angående afgiftspligt ifølge artikel 10 i Fondskonventionen af 1971 som ændret ved denne protokol fortsat finde anvendelse på de i artikel 12, stk. 2, litra b), i den ændrede konvention omhandlede hændelser, som indtræffer inden opsigelsen er trådt i kraft.

### Artikel 35

#### *Ekstraordinære samlinger*

1. Inden halvfemsindstyre dage efter deponeringen af et opsigelsesdokument kan enhver kontraherende stat, som mener, at opsigelsen vil medføre en betydelig forhøjelse af afgifterne for de andre kontraherende stater, anmode direktøren om at indkalde forsamlingen til en ekstraordinær samling. Direktøren skal indkalde forsamlingen til at mødes inden tresindstyve dage, efter at en sådan anmodning er modtaget.

2. Direktøren kan på eget initiativ indkalde forsamlingen til en ekstraordinær samling, som afholdes inden tresindstyve dage efter deponering af et opsigelsesdokument, såfremt han mener, at en sådan opsigelse vil medføre en betydelig forhøjelse af afgifterne for de øvrige kontraherende stater.

3. Dersom forsamlingen på en ekstraordinær samling, indkaldt i henhold til stk. 1 eller 2, beslutter, at opsigelsen vil medføre en betydelig forhøjelse af afgifterne for de øvrige kontraherende stater, kan enhver af disse stater inden et hundrede og tyve dage før den dag, hvor opsigelsen træder i kraft, opsiges denne konvention med virkning fra samme dag.

### Artikel 36

#### *Ophør*

1. Denne protokol ophører at gælde fra den dag, antallet af kontraherende stater er mindre end tre.

2. De stater, der er bundet af denne protokol dagen før den dato, den ophører at gælde, skal træffe de fornødne forholdsregler for at sikre, at fonden kan udøve de i artikel 37 omhandlede funktioner, og forbliver alene med dette formål bundet af denne protokol.

any provisions of this Protocol relating to the obligations to make contributions under Article 10 of the 1971 Fund Convention as amended by this Protocol with respect to an incident referred to in Article 12, paragraph 2(b), of that amended Convention and occurring before the denunciation takes effect shall continue to apply.

### Article 35

#### *Extraordinary sessions of the Assembly*

1. Any Contracting State may, within ninety days after the deposit of an instrument of denunciation the result of which it considers will significantly increase the level of contributions for the remaining Contracting States, request the Director to convene an extraordinary session of the Assembly. The Director shall convene the Assembly to meet not later than sixty days after receipt of the request.

2. The Director may convene, on his own initiative, an extraordinary session of the Assembly to meet within sixty days after the deposit of any instrument of denunciation, if he considers that such denunciation will result in a significant increase in the level of contributions of the remaining Contracting States.

3. If the Assembly at an extraordinary session convened in accordance with paragraph 1 or 2 decides that the denunciation will result in a significant increase in the level of contributions for the remaining Contracting States, any such State may, not later than one hundred and twenty days before the date on which the denunciation takes effect, denounce this Protocol with effect from the same date.

### Article 36

#### *Termination*

1. This Protocol shall cease to be in force on the date when the number of Contracting States falls below three.

2. States Which are bound by this Protocol on the day before the date it ceases to be in force shall enable the Fund to exercise its functions as described under Article 37 of this Protocol and shall, for that purpose only, remain bound by this Protocol.



*Artikel 37**Fondens likvidation*

1. Såfremt denne protokol ophører at gælde, skal fonden dog:

- a) opfylde sine forpligtelser i anledning af enhver hændelse, der er indtruffet, før konventionen ophørte at gælde,
- b) kunne udøve sine rettigheder til afgifter i den udstrækning, disse afgifter er nødvendige til opfyldelse af de under a) nævnte forpligtelser, herunder de udgifter til fondens administration, som er nødvendige til dette formål.

2. Forsamlingen skal tage alle nødvendige skridt for at afslutte fondens likvidation, herunder en ligelig fordeling af de resterende beholdninger mellem de personer, der har betalt afgifter til fonden.

3. Med henblik på opfyldelsen af sine opgaver ifølge denne artikel beholder fonden sin egenskab af en juridisk person.

*Artikel 38**Deponering*

1. Denne protokol og ændringer antaget i henhold til artikel 33 skal deponeres hos organisationens generalsekretær.

2. Organisationens generalsekretær skal:

- a) underrette alle stater, som har undertegnet eller tiltrådt protokollen, om:
  - i) enhver ny undertegnelse eller deponering af instrument med angivelse af datoen herfor,
  - ii) enhver erklæring og meddelelse i henhold til artikel 30 herunder erklæringer og tilbagekaldelser, der anses for at være i overensstemmelse med denne artikel,
  - iii) datoen for protokollens ikrafttræden,
  - iv) den dato, hvor opsigelser i henhold til artikel 31 skal foretages,
  - v) ethvert forslag til ændring af beløbsgrænser for erstatning fremsat i henhold til artikel 33, stk. 1,

*Article 37**Winding up of the Fund*

1. If this Protocol ceases to be in force, the Fund shall nevertheless:

- (a) meet its obligations in respect of any incident occurring before the Protocol ceased to be in force;
- (b) be entitled to exercise its rights to contributions to the extent that these contributions are necessary to meet the obligations under subparagraph (a), including expenses for the administration of the Fund necessary for this purpose.

2. The Assembly shall take all appropriate measures to complete the winding up of the Fund including the distribution in an equitable manner of any remaining assets among those persons who have contributed to the Fund.

3. For the purposes of this Article the Fund shall remain a legal person.

*Article 38**Depositary*

1. This Protocol and any amendments accepted under Article 33 shall be deposited with the Secretary-General of the Organization.

2. The Secretary-General of the Organization shall:

- (a) inform all States which have signed or acceded to this Protocol of:
  - (i) each new signature or deposit of an instrument together with the date thereof,
  - (ii) each declaration and notification under Article 30 including declarations and withdrawals deemed to have been made in accordance with that Article;
  - (iii) the date of entry into force of this Protocol;
  - (iv) the date by which denunciations provided for in Article 31 are required to be made;
  - (v) any proposal to amend limits of amounts of compensation which has been made in accordance with Article 33, paragraph 1;

- vi) enhver ændring vedtaget i henhold til artikel 33, stk. 4,
  - vii) enhver ændring, der anses for antaget i henhold til artikel 33, stk. 7, med angivelse af den dato, på hvilken ændringen skal træde i kraft i henhold til artiklens stk. 8 og 9,
  - viii) deponering af ethvert instrument til opsigelse af denne protokol med angivelse af deponeringsdato og ikrafttrædelsesdato,
  - ix) enhver opsigelse der anses for meddelt i henhold til artikel 34 stk. 5,
  - x) enhver meddelelse, der kræves i medfør af en artikel i denne protokol,
- b) fremsende bekræftede genparter af denne protokol til alle stater, som har undertegnet eller tiltrådt protokollen.
- (vi) any amendment which has been adopted in accordance with Article 33, paragraph 4;
  - (vii) any amendment deemed to have been accepted under Article 33, paragraph 7, together with the date on which that amendment shall enter into force in accordance with paragraphs 8 and 9, of that Article;
  - (viii) the deposit of an instrument of denunciation of this Protocol together with the date of the deposit and the date on which it takes effect;
  - (ix) any denunciation deemed to have been made under Article 34, paragraph 5;
  - (x) any communication called for by any Article in this Protocol;
- (b) transmit certified true copies of this Protocol to all Signatory States and to all States which accede to the Protocol.

3. Så snart denne protokol træder i kraft, skal organisationens generalsekretær oversende teksten til De forenede Nationers sekretariat til registrering og offentliggørelse i overensstemmelse med artikel 102 i De forenede Nationers pagt.

3. As soon as this Protocol enters into force, the text shall be transmitted by the Secretary-General of the Organization to the Secretariat of the United Nations for registration and publication in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations.

#### *Artikel 39*

##### *Sprog*

Denne protokol er udfærdiget i et enkelt originaleksemplar på arabisk, kinesisk, engelsk, fransk, russisk og spansk, hvilke alle er lige autentiske.

UDFÆRDIGET I LONDON den syvogtyvende november 1992.

TIL BEKRÆFTELSE HERAF har undertegnede, behørigt befuldmægtigede hertil af deres respektive regeringer, underskrevet denne protokol.

#### *Article 39*

##### *Languages*

This Protocol is established in a single original in the Arabic, Chinese, English, French, Russian and Spanish Languages, each text being equally authentic.

DONE AT LONDON this twenty-seventh day of November one thousand nine hundred and ninety-two.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned being duly authorized for that purpose have signed this Protocol.

## Bilag 2

INTERNATIONAL KONVENTION OM  
BJÆRGNING 1989

DE I DENNE KONVENTION DELTAGE  
GENDE STATER,

SOM INDSER det ønskelige i ved aftale at fastsætte ensartede internationale regler for bjærgning,

SOM BEMÆRKER, at den omfattende udvikling, især den øgede interesse for beskyttelse af miljøet, har vist, at der er behov for at gennemgå de internationale regler, som i øjeblikket er indeholdt i Konventionen om tilvejebringelse af visse ensartede regler angående hjælp og bjærgning til søs, udfærdiget i Bruxelles den 23. september 1910,

SOM ER BEVIDST OM, at effektiv og rettidig bjærgning kan yde et væsentligt bidrag til sikkerheden for fartøjer og andre genstande i fare samt til beskyttelsen af miljøet,

SOM ER OVERBEVISTE OM, at der er behov for at sikre, at der findes tilstrækkelige incitamenter for personer, som udfører bjærgning af fartøjer og andre genstande i fare,

ER BLEVET ENIGE om følgende:

*Kapitel I – Almindelige bestemmelser*

## Artikel 1

*Definitioner*

I denne konvention betyder:

- a) »*bjærgning*«: enhver handling eller aktivitet, der foretages med henblik på at assistere et fartøj eller enhver anden genstand i fare i sejlbare farvande eller ethvert andet farvand.
- b) »*fartøj*«: ethvert skib eller fartøj eller enhver konstruktion, der kan navigeres.
- c) »*genstand*«: enhver genstand, der ikke er permanent og bevidst fastgjort til kystlinien, herunder også fragt i risiko.

INTERNATIONAL CONVENTION ON  
SALVAGE, 1989

THE STATES PARTIES TO THE PRESENT  
CONVENTION,

RECOGNIZING the desirability of determining by agreement uniform international rules regarding salvage operations,

NOTING that substantial developments, in particular the increases concern for the protection of the environment, have demonstrated the need to review the international rules presently contained in the Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Assistance and Salvage at Sea, done at Brussels, 23 September 1910,

CONSCIOUS of the major contribution which efficient and timely salvage operations can make to the safety of vessels and other property in danger and to the protection of the environment,

CONVINCED of the need to ensure that adequate incentives are available to persons who undertake salvage operations in respect of vessels and other property in danger,

HAVE AGREED as follows:

*Chapter I – General provisions*

## Article 1

*Definitions*

For the purpose of this Convention:

- (a) *Salvage operation* means any act or activity undertaken to assist a vessel or any other property in danger in navigable waters or in any other waters whatsoever,
- (b) *Vessel* means any ship or craft, or any structure capable of navigation.
- (c) *Property* means any property not permanently and intentionally attached to the shoreline and includes freight at risk,

- d) »*miljøskade*«: omfattende fysisk skade på menneskeligt helbred eller på maritimt liv eller ressourcer i kystfarvande, indenlandske farvande eller områder i umiddelbar nærhed af disse farvande, forårsaget af forurening, kontaminering, brand, eksplosion eller lignende alvorlige hændelser.
- e) »*betaling*«: enhver bjærgeløn, belønning eller ethvert vederlag, som skal erlægges i henhold til denne konvention.
- f) »*organisation*«: Internationale Søfartsorganisation.
- g) »*generalsekretær*«: organisationens generalsekretær.

## Artikel 2

### *Anvendelse af konventionen*

Denne konvention finder anvendelse på enhver rets- eller voldgiftssager, der anlægges i en deltagerstat vedrørende forhold omfattet af denne konvention.

## Artikel 3

### *Platforme og boreenheder*

Denne konvention finder ikke anvendelse på faste eller flydende platforme eller mobile off-shore boreenheder, når sådanne platforme eller enheder er på plads og i gang med undersøgelser, udnyttelse eller produktion af havbundens mineralforekomster.

## Artikel 4

### *Statsejede fartøjer*

- 1 Med forbehold af artikel 5 finder denne konvention ikke anvendelse på krigsskibe eller andre fartøjer, som ejes eller benyttes af en stat i ikke-forretningsmæssigt øjemed, og som på bjærgningstidspunktet havde krav på suveræn immunitet efter de almindeligt anerkendte principper i folkeretten, medmindre den pågældende stat måtte beslutte andet.
- 2 Hvor en deltagerstat beslutter sig for at anvende konventionen på sine krigsskibe eller andre fartøjer som nævnt i stk. 1, skal den underrette generalsekretæren herom med angivelse af betingelserne for en sådan anvendelse.

(d) *Damage to the environment* means substantial physical damage to human health or to marine life or resources in coastal or inland waters or areas adjacent thereto, caused by pollution, contamination, fire, explosion or similar major incidents.

(e) *Payment* means any reward, remuneration or compensation due under this Convention.

(f) *Organization* means the International Maritime Organization.

(g) *Secretary-General* means the Secretary-General of the Organization.

## Article 2

### *Application of the Convention*

This Convention shall apply whenever judicial or arbitral proceedings relating to matters dealt with in this Convention are brought in a State Party.

## Article 3

### *Platforms and drilling units*

This Convention shall not apply to fixed or floating platforms or to mobile offshore drilling units when such platforms or units are on location engaged in the exploration, exploitation or production of sea-bed mineral resources.

## Article 4

### *State-owned vessels*

- 1 Without prejudice to article 5, this Convention shall not apply to warships or other non-commercial vessels owned or operated by a State and entitled, at the time of salvage operations, to sovereign immunity under generally recognized principles of international law unless that State decides otherwise.
- 2 Where a State Party decides to apply the Convention to its warships or other vessels described in paragraph 1, it shall notify the Secretary-General thereof specifying the terms and conditions of such application.

## Artikel 5

*Bjærgning kontrolleret af offentlige myndigheder*

- 1 Denne konvention vil ikke berøre nogen bestemmelser i national lovgivning eller nogen international konvention vedrørende bjærgning udført af eller under kontrol af offentlige myndigheder.
- 2 Ikke desto mindre er bjærgere, som udfører sådan bjærgning, berettiget til at benytte sig af de rettigheder og retsmidler, der er fastsat i denne konvention vedrørende bjærgning.
- 3 Lovgivningen i den stat, hvori en offentlig myndighed er beliggende, skal fastsætte, i hvilket omfang en sådan myndighed, der forpligtet til at udføre bjærgning, må benytte sig af de rettigheder og retsmidler, som er fastsat i denne konvention.

## Artikel 6

*Bjærgningskontrakter*

- 1 Denne konvention gælder for enhver bjærgning, medmindre andet er fastsat, eksplicit eller implicit, i en kontrakt.
- 2 Skibsføreren skal have bemyndigelse til at indgå kontrakter vedrørende bjærgning på vegne af fartøjets ejer. Fartøjets skibsfører eller ejer skal have bemyndigelse til at indgå sådanne kontrakter på vegne af ejeren af genstande ombord på fartøjet.
- 3 Intet i denne artikel vil berøre anvendelsen af artikel 7 og ej heller forpligtelserne til at forhindre eller begrænse miljøskade.

## Artikel 7

*Annullering og ændring af kontrakter*

En kontrakt eller enhver betingelse deri kan annulleres eller ændres, hvis:

- a) kontrakten er indgået under urimelig påvirkning eller påvirkning af en faresituation, og dens vilkår er ubillige, eller
- b) betalingen i henhold til kontrakten står i misforhold til de tjenester, der rent faktisk er ydet.

## Article 5

*Salvage operations controlled by public authorities*

- 1 This Convention shall not affect any provisions of national law or any international convention relating to salvage operations by or under the control of public authorities.
- 2 Nevertheless, salvors carrying out such salvage operations shall be entitled to avail themselves of the rights and remedies provided for in this convention in respect of salvage operations.
- 3 The extent to which a public authority under a duty to perform salvage operations may avail itself of the rights and remedies provided for in this Convention shall be determined by the law of the State where such authority is situated.

## Article 6

*Salvage contracts*

- 1 This Convention shall apply to any salvage operations save to the extent that a contract otherwise provides expressly or by implication.
- 2 The master shall have the authority to conclude contracts for salvage operations on behalf of the owner of the vessel. The master or the owner of the vessel shall have the authority to conclude such contracts on behalf of the owner of the property on board the vessel.
- 3 Nothing in this article shall affect the application of article 7 nor duties to prevent or minimize damage to the environment.

## Article 7

*Annulment and modification of contracts*

A contract or any terms thereof may be annulled or modified if:

- (a) the contract has been entered into under undue influence or the influence of danger and its terms are inequitable; or
- (b) the payment under the contract is in an excessive degree too large or too small for the services actually rendered.

*Kapital II – Udførelse af bjærgning*

## Artikel 8

*Bjærgerens, ejerens og skibsførerens pligter*

- 1 Bjærgeren har over for ejeren af fartøjet eller andre genstande i fare pligt til:
  - a) at udføre bjærgningen med fornøden omhu,
  - b) ved udførelsen af den i litra a) anførte pligt at udvise fornøden omhu for at forhindre eller begrænse miljøskaade,
  - c) at søge assistance fra andre bjærgere, når dette efter omstændighederne er rimeligt, og
  - d) at acceptere andre bjærgeres indgriben, hvis dette med rimelighed er begæret af fartøjets ejer eller skibsfører eller ejeren af andre genstande i fare; det skal dog ikke påvirke størrelsen af hans bjærgeløn, hvis en sådan begæring findes at have været urimelig.
- 2 Fartøjets ejer og skibsfører eller ejeren af andre genstande i fare har over for bjærgeren pligt til:
  - a) at samarbejde fuldt ud med bjærgeren under bjærgningen,
  - b) i dette samarbejde at udvise fornøden omhu for at forhindre eller begrænse miljøskaade, og
  - c) at acceptere tilbagelevering, efter at fartøjet eller andre genstande er blevet bragt til et sikkert sted, når dette med rimelighed er begæret af bjærgeren.

## Artikel 9

*Kyststats rettigheder*

Intet i denne konvention vil påvirke en berørt kyststats ret til efter de almindeligt anerkendte principper i folkeretten at træffe foranstaltninger til beskyttelse af sin kystlinie eller beslægtede interesser mod forurening eller truede forurening efter en søulykke eller handlinger i forbindelse med en sådan ulykke, som med rimelighed kan forventes at få væsentlige skadelige følger, herunder en kyststats ret til at udstede retninglinier i forbindelse med bjærgningssaktioner.

*Chapter II – performance of salvage operations*

## Article 8

*Duties of the salvor and of the owner and master*

- 1 The salvor shall owe a duty to the owner of the vessel or other property in danger:
  - (a) to carry out the salvage operations with due care;
  - (b) in performing the duty specified in subparagraph (a), to exercise due care to prevent or minimize damage to the environment;
  - (c) whenever circumstances reasonably require, to seek assistance from other salvors; and
  - (d) to accept the intervention of other salvors when reasonably requested to do so by the owner or master of the vessel or other property in danger; provided however that the amount of his reward shall not be prejudiced should it be found that such a request was unreasonable.
- 2 The owner and master of the vessel or the owner of other property in danger shall owe a duty to the salvor:
  - (a) to co-operate fully with him during the course of the salvage operations;
  - (b) in so doing, to exercise due care to prevent or minimize damage to the environment; and
  - (c) when the vessel or other property has been brought to a place of safety, to accept redelivery when reasonably requested by the salvor to do so.

## Article 9

*Rights of coastal States*

Nothing in this convention shall affect the right of the coastal State concerned to take measures in accordance with generally recognized principles of international law to protect its coastline or related interests from pollution or the threat of pollution following upon a maritime casualty or acts relating to such a casualty which may reasonably be expected to result in major harmful consequences, including the right of a coastal State to give directions in relation to salvage operations.

## Artikel 10

*Pligt til at yde hjælp*

- 1 Det påhviler enhver skibsfører, så vidt det kan ske uden alvorlig fare for eget fartøj og personer på fartøjet, at yde hjælp til enhver, som er i fare for at omkomme på havet.
- 2 Deltagerstaterne skal vedtage de nødvendige foranstaltninger med henblik på at kunne håndhæve den i stk. 1 anførte pligt.
- 3 Fartøjets ejer pådrager sig ikke noget ansvar for misligholdelse af skibsførerens pligt i henhold til stk. 1.

## Artikel 11

*Samarbejde*

En deltagerstat skal ved enhver regulering eller afgørelse af forhold vedrørende bjærgning som f.eks. adgang til havne for fartøjer i havsnød eller tilvejebringelse af faciliteter for bjærgere tage hensyn til behovet for samarbejde mellem bjærgere, andre interesserede parter og offentlige myndigheder for at sikre en effektiv og vellykket udførelse af bjærgningen med henblik på at redde menneskeliv eller genstande i fare samt med henblik på at forhindre miljøskade generelt.

*Kapitel III – Bjærgeres rettigheder*

## Artikel 12

*Betingelser for bjærgeløn*

- 1 Bjærgning, der fører til et nyttigt resultat, giver ret til bjærgeløn.
- 2 Medmindre andet er bestemt, skal der ikke ske nogen betaling i henhold til denne konvention, hvis bjærgningen ikke har haft et nyttigt resultat.
- 3 Bestemmelserne i dette kapitel finder anvendelse, uanset om det bjærgede fartøj og det fartøj, der har udført bjærgningen, tilhører samme ejer.

## Artikel 13

*Kriterier ved fastsættelse af bjærgelønnen*

- 1 Bjærgelønnen skal fastsættes med henblik på at opmuntre til bjærgning, idet følgende kriterier, der ikke angiver nogen bestemt rækkefølge, skal tages i betragtning:
  - a) Værdien af det bjærgede fartøj og andre bjærgede genstande.

## Article 10

*Duty to render assistance*

- 1 Every master is bound, so far as he can do so without serious danger to his vessel and persons thereon, to render assistance to any person in danger of being lost at sea.
- 2 The States Parties shall adopt the measures necessary to enforce the duty set out in paragraph 1.
- 3 The owner of the vessel shall incur no liability for a breach of the duty of the master under paragraph 1.

## Article 11

*Co-operation*

A State Party shall, whenever regulating or deciding upon matters relating to salvage operations such as admittance to ports of vessels in distress or the provision of facilities to salvors, take into account the need for co-operation between salvors, other interested parties and public authorities in order to ensure the efficient and successful performance of salvage operations for the purpose of saving life or property in danger as well as preventing damage to the environment in general.

*Chapter III – Rights of salvors*

## Article 12

*Conditions for reward*

- 1 Salvage operations which have had a useful result give right to a reward.
- 2 Except as otherwise provided, no payment is due under this convention if the salvage operations have had no useful result.
- 3 This chapter shall apply, notwithstanding that the salvaged vessel and the vessel undertaking the salvage operations belong to the same owner.

## Article 13

*Criteria for fixing the reward*

- 1 The reward shall be fixed with a view to encouraging salvage operations, taking into account the following criteria without regard to the order in which they are presented below:
  - (a) the salvaged value of the vessel and other property;

## Bilag til f. t. l. vedr. søloven

- b) Den dygtighed og de anstrengelser, som bjærgerne har udvist for at forhindre eller begrænse miljøskade.
- c) I hvor høj grad bjærgningen er lykkedes for bjærgeren.
- d) Farens karakter og grad.
- e) Den dygtighed og de anstrengelser, som bjærgerne har udvist for at bjærge fartøjet og andre genstande samt redde menneskeliv.
- f) Den tid, som bjærgerne har anvendt, samt deres omkostninger og tab.
- g) Risikoen for at pådrage sig erstatningsansvar samt anden risiko for bjærgerne eller disses udstyr.
- h) Hvor hurtigt tjenesterne blev ydet.
- i) Tilgængelighed og anvendelse af fartøjer eller andet udstyr beregnet til brug for bjærgninger.
- j) Beredskabet, effektivitet og værdi af bjærgerens udstyr.
- 2 Bjærgeløn fastsat i henhold til stk. 1 skal betales af alle interesser i fartøjet og andre genstande i forhold til deres respektive værdier i bjærget stand. Dog kan en deltagerstat bestemme i sin nationale lovgivning, at betalingen af bjærgeløn skal foretages af en af disse interesser med forbehold af en sådan interesses regresret over for de andre interesser for disses respektive andele. Intet i denne artikel udelukker noget forsvarsmiddel.
- 3 Bjærgelønnen – eksklusiv eventuel betaling af rente og retsomkostninger, der måtte påløbe i den forbindelse – må ikke overstige værdien af det bjærgede fartøj og andre bjærgede genstande.
- (b) the skill and efforts of the salvors in preventing or minimizing damage to the environment;
- (c) the measure of success obtained by the salvor;
- (d) the nature and degree of the danger;
- (e) the skill and efforts of the salvors in salvaging the vessel, other property and life;
- (f) the time used and expenses and losses incurred by the salvors;
- (g) the risk of liability and other risks run by the salvors or their equipment;
- (h) the promptness of the services rendered;
- (i) the availability and use of vessels or other equipment intended for salvage operations;
- (j) the state of readiness and efficiency of the salvor's equipment and the value thereof.
- 2 Payment of a reward fixed according to paragraph 1 shall be made by all of the vessel and other property interests in proportion to their respective salvaged values. However, a State Party may in its national law provide that the payment of a reward has to be made by one of these interests, subject to a right of recourse of this interest against the other interests for their respective shares. Nothing in this article shall prevent any right of defence.
- 3 The rewards, exclusive of any interest and recoverable legal costs that may be payable thereon, shall not exceed the salvaged value of the vessel and other property.

## Artikel 14

*Særligt vederlag*

- 1 Hvor bjærgeren har udført bjærgning i forbindelse med et fartøj, som selv eller på grund af sin ladning udgjorde en trussel for miljøet, og ikke har indtjent en bjærgeløn i henhold til artikel 13 mindst svarende til det særlige vederlag, som kan fastsættes i henhold til denne artikel, vil han være berettiget til et særligt vederlag fra ejeren af det pågældende fartøj svarende til hans omkostninger som defineret heri.
- 2 Hvis bjærgeren under de i stk. 1 nævnte om-

## Article 14

*Special compensation*

- 1 If the salvor has carried out salvage operations in respect of a vessel which by itself or its cargo threatened damage to the environment and has failed to earn a reward under article 13 at least equivalent to the special compensation assessable in accordance with this article, he shall be entitled to special compensation from the owner of that vessel equivalent to his expenses as herein defined.
- 2 If, in the circumstances set out in paragraph



stændigheder ved udførelsen af sin bjærgning har forhindret eller begrænset miljøskade, kan det særlige vederlag, som ejeren skal betale bjærgeren i henhold til stk. 1, forøges med højst 30% af bjærgerens omkostninger. Retten kan dog, hvis den finder det rimeligt og retfærdigt, og under hensyn til de relevante kriterier, som er anført i artikel 13, stk. 1, forøge det særlige vederlag yderligere, dog således at den samlede forøgelse under ingen omstændigheder må overstige 100% af bjærgerens omkostninger.

- 3 Ved bjærgerens omkostninger som omtalt i stk. 1 og 2 forstås de faktisk afholdte udgifter, som bjærgeren med føje har afholdt i forbindelse med bjærgningen, samt en rimelig betaling for det udstyr og mandskab, som rent faktisk og med føje er anvendt under bjærgningen, fastsat under hensyn til kriterierne i artikel 13, stk. 1 h), i) og j).
- 4 Det samlede særlige vederlag i henhold til denne artikel skal kun udredes, hvis og i det omfang et sådant vederlag overstiger den bjærgeløn, som bjærgeren har ret til i henhold til artikel 13.
- 5 Hvis bjærgeren har optrådt uagtsomt og derved undladt at forhindre eller begrænse miljøskade, kan det særlige vederlag, som han måtte være berettiget til efter denne artikel, nedsættes eller bortfalde.
- 6 Intet i denne artikel berører nogen ret til regres, som ejeren af fartøjet måtte have.

#### Artikel 15

##### *Fordeling mellem bjærgere*

- 1 Fordelingen af bjærgeløn mellem bjærgere i henhold til artikel 13 skal ske på grundlag af de i nævnte artikel anførte kriterier.
- 2 Fordelingen mellem ejeren, skibsføreren og de øvrige personer, der står i hvert af de bjærgende fartøjers tjeneste, skal ske i henhold til lovgivningen i det pågældende fartøjs flagstat. Hvis bjærgningen ikke er udført fra et fartøj, skal fordelingen ske i henhold til den lovgivning, der gælder for kontrakten mellem bjærgeren og hans ansatte.

1, the salvor by his salvage operations has prevented or minimized damage to the environment, the special compensation payable by the owner to the salvor under paragraph 1 may be increased up to a maximum of 30% of the expenses incurred by the salvor. However, the tribunal, if it deems it fair and just to do so and bearing in mind the relevant criteria set out in article 13, paragraph 1, may increase such special compensation further, but in no event shall to total increase be more than 100% of the expenses incurred by the salvor.

- 3 Salvor's expenses for the purpose of paragraphs 1 and 2 means the out-of-pocket expenses reasonably incurred by the salvor in the salvage operation and a fair rate for equipment and personnel actually and reasonably used in the salvage operation, taking into consideration the criteria set out in article 13, paragraph 1 (h), (i) and (j).
- 4 The total special compensation under this article shall be paid only if and to the extent that such compensation is greater than any reward recoverable by the salvor under article 13.
- 5 If the salvor has been negligent and has thereby failed to prevent or minimize damage to the environment, he may be deprived of the whole or part of any special compensation due under this article.
- 6 Nothing in this article shall affect any right of recourse on the part of the owner of the vessel.

#### Article 15

##### *Apportionment between salvors*

- 1 The apportionment of a reward under article 13 between salvors shall be made on the basis of the criteria contained in that article.
- 2 The apportionment between the owner, master and other persons in the service of each salving vessel shall be determined by the law of the flag of that vessel. If the salvage has not been carried out from a vessel, the apportionment shall be determined by the law governing the contract between the salvor and his servants.

## Artikel 16

*Redning af personer*

- 1 Personer, hvis liv reddes, skal ikke betale bjærgeløn. Dog vil intet i denne artikel berøre bestemmelserne i national lovgivning herom.
- 2 Den, der har reddet menneskeliv, og som har medvirket i de tjenester, ydet i anledning af det uheld, som har givet anledning til bjærgning, har ret til en rimelig andel af den betaling, der ydes bjærgeren for bjærgning af fartøjet eller andre genstande eller for at forhindre eller begrænse miljøskade.

## Artikel 17

*Tjenester ydet i henhold til eksisterende kontrakter*

Der skal ikke ske nogen betaling i henhold til bestemmelserne i denne konvention, medmindre de ydede tjenester overstiger, hvad der med rimelighed kan anses for at være behørig opfyldelse af en kontrakt, der er indgået før faren opstod.

## Artikel 18

*Virkningen af en bjærgers uhæderlige adfærd*

Den betaling, som bjærgeren måtte være berettiget til i henhold til denne konvention, kan nedsættes eller bortfalde i det omfang, at bjærgningen er foranlediget eller vanskeliggjort af bjærgerenes fejl eller forsømmelse, eller hvis bjærgeren har gjort sig skyldig i bedrageri eller anden uhæderlig adfærd.

## Artikel 19

*Forbud mod bjærgning*

Tjenester, der ydes mod et udtrykkeligt og beføjet forbud fra fartøjets ejer eller skibsfører eller ejeren af andre genstande i fare, som ikke er eller har været ombord på fartøjet, kan ikke medføre betaling i henhold til denne konvention.

## Article 16

*Salvage of persons*

- 1 No remuneration is due from persons whose lives are saved, but nothing in this article shall affect the provisions of national law on this subject.
- 2 A salvor of human life, who has taken part in the services rendered on the occasion of the accident giving rise to salvage, is entitled to a fair share of the payment awarded to the salvor for salvaging the vessel or other property or preventing or minimizing damage to the environment.

## Article 17

*Services rendered under existing contracts*

No payment is due under the provisions of this Convention unless the services rendered exceed what can be reasonably considered as due performance of a contract entered into before the danger arose.

## Article 18

*The effect of salvor's misconduct*

A salvor may be deprived of the whole or part of the payment due under this Convention to the extent that the salvage operations have become necessary or more difficult because of fault or neglect on his part or if the salvor has been guilty of fraud or other dishonest conduct.

## Article 19

*Prohibition of salvage operations*

Services rendered notwithstanding the express and reasonable prohibition of the owner or master of the vessel or the owner of any other property in danger which is not and has not been on board the vessel shall not give rise to payment under this Convention.

*Kapitel IV – Krav og retssager*

## Artikel 20

*Søpanteret*

- 1 Intet i denne konvention vil berøre bjærgere-  
rens søpanteret i henhold til nogen interna-  
tional konvention eller national lovgivning.
- 2 Bjærgeren må ikke håndhæve sin søpante-  
ret, når der er tilbudt eller stillet tilfredsstil-  
lende sikkerhed for hans krav, herunder ren-  
ter og omkostninger.

## Artikel 21

*Pligt til at stille sikkerhed*

- 1 På begæring af bjærgeren skal den, der hæf-  
ter for betaling i henhold til denne konven-  
tion, stille tilfredsstillende sikkerhed for kra-  
vet, herunder for bjærgerens renter og om-  
kostninger.
- 2 Med forbehold af stk. 1 skal det bjærgede  
fartøjs ejer gøre sit yderste for at sikre, at  
ladningsejerne stiller tilfredsstillende sikker-  
hed for kravene mod disse, herunder for ren-  
ter og omkostninger, før ladningen frigives.
- 3 Det bjærgede fartøj og andre genstande må  
ikke uden bjærgerens tilladelse fjernes fra  
den havn eller det sted, som de først ankom-  
mer til efter bjærgningens afslutning, førend  
der er stillet tilfredsstillende sikkerhed for  
bjærgerens krav mod det pågældende fartøj  
eller genstande.

## Artikel 22

*A conto betaling*

- 1 Den domstol, som har jurisdiktion over  
bjærgerens krav, kan ved en foreløbig afgø-  
relse bestemme, at bjærgeren skal have ud-  
betalt et sådant à contobeløb, som forekom-  
mer retfærdigt og rimeligt, og på sådanne  
betingelser, som alt efter sagens omstændig-  
heder måtte være retfærdige og rimelige,  
herunder betingelser med hensyn til sikker-  
hed, hvor dette er aktuelt.
- 2 I tilfælde af à conto betaling i henhold til  
denne artikel skal den i henhold til artikel 21  
stillede sikkerhed reduceres tilsvarende.

*Cjhapter IV – Claims and actions*

## Article 20

*Maritime lien*

- 1 Nothing in this convention shall affect the  
salvor's maritime lien under any interna-  
tional convention or national law.
- 2 The salvor may not enforce his maritime lien  
when satisfactory security for his claim, in-  
cluding interest and costs, has been duly  
tendered or provided.

## Article 21

*Duty to provide security*

- 1 Upon the request of the salvor a person  
liable for a payment due under this conven-  
tion shall provide satisfactory security for  
the claim, including interest and costs of the  
salvor.
- 2 Without prejudice to paragraph 1, the owner  
of the salvaged vessel shall use his best en-  
deavours to ensure that the owners of the  
cargo provide satisfactory security for the  
claims against them including interest and  
costs before the cargo is released.
- 3 The salvaged vessel and other property shall  
not, without the consent of the salvor, be  
removed from the port or place at which  
they first arrive after the completion of the  
salvage operations until satisfactory security  
has been put up for the salvor's claim  
against the relevant vessel or property.

## Article 22

*Interim payment*

- 1 The tribunal having jurisdiction over the  
claim of the salvor may, by interim decision,  
order that the salvor shall be paid on ac-  
count such amount as seems fair and just,  
and on such terms including terms as to se-  
curity where appropriate, as may be fair and  
just according to the circumstances of the  
case.
- 2 In the event of an interim payment under  
this article the security provided under ar-  
ticle 21 shall be reduced accordingly.

## Artikel 23

*Forældelse*

- 1 Enhver retssag vedrørende betaling i henhold til denne konvention vil være forældet, hvis der ikke er anlagt rets- eller voldgiftssag inden for en periode af to år. Forældelsesfristen løber fra den dag, hvor bjærgningen blev afsluttet.
- 2 Den person, mod hvem der fremsættes et krav, kan til enhver tid inden forældelsesfristens udløb forlænge denne frist ved en erklæring til fordringshaver. Yderligere forlængelse af denne frist kan ske på lignende måde.
- 3 En retssag vedrørende erstatning fra en ansvarlig person kan anlægges selv efter udløbet af den i foregående stykker anførte forældelsesfrist, hvis den anlægges inden for den frist, der er tilladt af lovgivningen i den stat, hvori sagen anlægges.

## Artikel 24

*Renter*

Bjærgerens ret til rente af enhver betaling, der skal erlægges i henhold til denne konvention, fastsættes i overensstemmelse med lovgivningen i den stat, hvori den domstol, ved hvilken sagen er anlagt, er beliggende.

## Artikel 25

*Statsejede ladninger*

Medmindre den statslige ejer giver sit samtykke, kan ingen bestemmelse i denne konvention danne grundlag for retslig beslaglæggelse, arrest eller tilbageholdelse af eller for retssag vedrørende et tingligt krav mod ikke-forretningsmæssige ladninger, som ejes af en stat og som på bjærgningstidspunktet havde krav på suveræn immunitet efter de almindeligt anerkendte principper i folkeretten.

## Artikel 26

*Humanitære ladninger*

Ingen bestemmelse i denne konvention kan danne grundlag for beslaglæggelse, arrest eller tilbageholdelse af humanitære ladninger, der er doneret af en stat, hvis denne stat har indvilget i at betale for bjærgningsydelser udført for sådanne humanitære ladninger.

## Article 23

*Limitation of actions*

- 1 Any action relating to payment under this Convention shall be time-barred if judicial or arbitral proceedings have not been instituted within a period of two years. The limitation period commences on the day on which the salvage operations are terminated.
- 2 The person against whom a claim is made may at any time during the running of the limitation period extend that period by a declaration to the claimant. This period may in the like manner be further extended.
- 3 An action for indemnity by a person liable may be instituted even after the expiration of the limitation period provided for in the preceding paragraphs, if brought within the time allowed by the law of the State where proceedings are instituted.

## Article 24

*Interest*

The right of the salvor to interest on any payment due under this Convention shall be determined according to the law of the State in which the tribunal seized of the case is situated.

## Article 25

*State-owned cargoes*

Unless the State owner consents, no provision of this Convention shall be used as a basis for the seizure, arrest or detention by any legal process of, nor for any proceedings *in rem* against, non-commercial cargoes owned by a State and entitled, at the time of the salvage operations, to sovereign immunity under generally recognized principles of international law.

## Article 26

*Humanitarian cargoes*

No provision of this convention shall be used as a basis for the seizure, arrest or detention of humanitarian cargoes donated by a State, if such State has agreed to pay for salvage services rendered in respect of such humanitarian cargoes.

## Artikel 27

*Offentliggørelse af voldgiftskendelser*

Deltagerstaterne skal så vidt muligt og med parternes samtykke opfordre til offentliggørelse af voldgiftskendelser i bjærgningssager.

*Kapitel V – Afsluttende bestemmelser*

## Artikel 28

*Undertegnelse, ratifikation, accept, godkendelse og tiltrædelse*

- 1 Denne konvention er åben for undertegnelse i organisationens hovedsæde fra den 1. juli 1989 til 30. juni 1990 og skal derefter stå åben for tiltrædelse.
- 2 Stater kan udtrykke deres samtykke til at være forpligtet af denne konvention ved:
  - a) undertegnelse uden forbehold af ratifikation, accept eller godkendelse eller
  - b) undertegnelse under forbehold af ratifikation, accept eller godkendelse efterfulgt af ratifikation, accept eller godkendelse eller
  - c) tiltrædelse.
- 3 Ratifikation, accept, godkendelse eller tiltrædelse skal ske ved deponering af et dokument herom hos generalsekretæren.

## Artikel 29

*Ikrafttræden*

- 1 Denne konvention træder i kraft et år efter den dato, hvor 15 stater har udtrykt deres samtykke til at være forpligtet af konventionen.
- 2 For en stat, som udtrykker sit samtykke til at være forpligtet af denne konvention efter, at betingelserne for konventionens ikrafttræden er opfyldt, får et sådant samtykke virkning et år efter den dag, hvor et sådant samtykke blev udtrykt.

## Artikel 30

*Forbehold*

- 1 Enhver stat kan ved undertegnelsen, ratifikationen, accepten, godkendelsen eller tiltrædelsen forbeholde sig ret til ikke at anvende bestemmelserne i denne konvention:
  - a) når bjærgningen finder sted i indenlandske farvande, og alle de involverede fartøjer er i indenlandssejlsads

## Article 27

*Publication of arbitral awards*

States Parties shall encourage, as far as possible and with the consent of the parties, the publication of arbitral awards made in salvage cases.

*Chapter V – Final clauses*

## Article 28

*Signature, ratification, acceptance, approval and accession*

- 1 This Convention shall be open for signature at the Headquarters of the Organization from 1 July 1989 to 30 June 1990 and shall thereafter remain open for accession.
- 2 States may express their consent to be bound by this Convention by:
  - (a) signature without reservation as to ratification, acceptance or approval; or
  - (b) signature subject to ratification, acceptance or approval, followed by ratification, acceptance or approval; or
  - (c) accession.
- 3 Ratification, acceptance, approval or accession shall be effected by the deposit of an instrument to that effect with the Secretary-General.

## Article 29

*Entry into force*

- 1 This convention shall enter into force one year after the date on which 15 States have expressed their consent to be bound by it.
- 2 For a State which expresses its consent to be bound by this Convention after the conditions for entry into force thereof have been met, such consent shall take effect one year after the date of expression of such consent.

## Article 30

*Reservations*

- 1 Any State may, at the time of signature, ratification, acceptance, approval or accession, reserve the right not to apply the provisions of this convention:
  - (a) when the salvage operation takes place in inland waters and all vessels involved are of inland navigation;

- b) når bjærgningen finder sted i indenlandske farvande, og der ikke er noget fartøj involveret
- c) når alle interesserede parter er statsborgere i den pågældende stat
- d) når de genstande, det drejer sig om, er maritime kulturelle genstande af forhistorisk, arkæologisk eller historisk interesse og ligger på havbunden.
- 2 Forbehold taget ved undertegnelsen skal bekræftes ved ratifikation, accept eller godkendelse.
- 3 Enhver stat, som har taget forbehold i relation til denne konvention, kan til enhver tid kalde forbeholdet tilbage ved meddelelse stilet til generalsekretæren. En sådan tilbagekaldelse træder i kraft den dag, hvor meddelelsen modtages. Hvis det i meddelelsen anføres, at tilbagekaldelse af et forbehold skal træde i kraft på en deri anført dato, og en sådan dato ligger senere end den dag, hvor meddelelsen modtages af generalsekretæren, træder tilbagekaldelse i kraft på en sådan senere dato.
- (b) when the salvage operations take place in inland waters and no vessel is involved;
- (c) when all interested parties are nationals of that State;
- (d) when the property involved is maritime cultural property of prehistoric, archaeological or historic interest and is situated on the sea-bed.
- 2 Reservations made at the time of signature are subject to confirmation upon ratification, acceptance or approval.
- 3 Any State which has made a reservation to this Convention may withdraw it at any time by means of a notification addressed to the Secretary-General. Such withdrawal shall take effect on the date the notification is received. If the notification states that the withdrawal of a reservation is to take effect on a date specified therein, and such date is later than the date the notification is received by the Secretary-General, the withdrawal shall take effect on such later date.

#### Artikel 31

##### *Opsigelse*

- 1 Denne konvention kan til enhver tid opsiges af enhver deltagerstat efter udløbet af et år fra den dag, hvor denne konvention træder i kraft for den pågældende stat.
- 2 Opsigelse sker ved deponering af et opsigelsesdokument hos generalsekretæren.
- 3 En opsigelse får virkning et år efter generalsekretærens modtagelse af opsigelsesdokumentet eller efter udløbet af ethvert andet længere tidsrum, som måtte være angivet i opsigelsesdokumentet.

#### Artikel 32

##### *Revision og ændring*

- 1 En konference med det formål at revidere eller ændre denne konvention kan sammenkaldes af organisationen.
- 2 Generalsekretæren skal på anmodning af 8 deltagerstater eller en fjerdedel af deltagerstaterne, afhængig af hvilket tal der er det største, sammenkalde en konference af deltagerstaterne i denne konvention med det formål at revidere eller ændre konventionen.

#### Article 31

##### *Denunciation*

- 1 This Convention may be denounced by any State Party at any time after the expiry of one year from the date on which this Convention enters into force for that State.
- 2 Denunciation shall be effected by the deposit of an instrument of denunciation with the Secretary-General.
- 3 A denunciation shall take effect one year, or such longer period as may be specified in the instrument of denunciation, after the receipt of the instrument of denunciation by the Secretary-General.

#### Article 32

##### *Revision and amendment*

- 1 A conference for the purpose of revising or amending this convention may be convened by the Organization.
- 2 The Secretary-General shall convene a conference of the States Parties to this convention for revising or amending the Convention, at the request of eight States Parties, or one fourth of the States Parties, whichever is the higher figure.

3 Ethvert samtykke til at være forpligtet af denne konvention, som er udtrykt efter datoen for ikrafttræden af en ændring af denne konvention, anses for at være gældende for den ændrede konvention.

3 Any consent to be bound by this Convention expressed after the date of entry into force of an amendment to this Convention shall be deemed to apply to the Convention as amended.

### Artikel 33

#### *Depositary*

- 1 Denne konvention skal deponeres hos generalsekretæren.
- 2 Generalsekretæren skal:
  - a) underrette alle de stater, som har undertegnet eller tiltrådt denne konvention, samt alle medlemmer af organisationen, om:
    - i) enhver ny undertegnelse eller deponering af et ratifikations-, accept-, godkendelses- eller tiltrædelsesdokument samt datoen herfor
    - ii) datoen for denne konventions ikrafttræden
    - iii) deponering af ethvert dokument om opsigelse af denne konvention samt den dato, hvor det er modtaget, og den dato, hvor opsigelsen får virkning
    - iv) enhver ændring, der er vedtaget i henhold til artikel 32
    - v) modtagelsen af ethvert forbehold, erklæring eller meddelelse afgivet i henhold til denne konvention.
  - b) fremsende bekræftede genpartier af denne konvention til alle stater, der har underskrevet eller tiltrådt denne konvention.
- 3 Så snart denne konvention træder i kraft, skal depositar fremsende en bekræftet genpart heraf til De forenede Nationers generalsekretær til registrering og offentliggørelse i overensstemmelse med artikel 102 i De forenede Nationers Pagt.

### Artikel 34

#### *Sprog*

Denne konvention er udfærdiget i ét originaleksemplar på arabisk, kinesisk, engelsk, fransk, russisk og spansk, hvilke tekster alle er lige autentiske.

### Article 33

#### *Depositary*

- 1 This Convention shall be deposited with the Secretary-General.
- 2 The Secretary-General shall:
  - (a) inform all States which have signed this Convention or acceded thereto, and all Members of the Organization, of:
    - (i) each new signature or deposit of an instrument of ratification, acceptance, approval or accession together with the date thereof;
    - (ii) the date of the entry into force of this Convention;
    - (iii) the deposit of any instrument of denunciation of this Convention together with the date on which it is received and the date on which the denunciation takes effect;
    - (iv) any amendment adopted in conformity with article 32;
    - (v) the receipt of any reservation, declaration or notification made under this Convention;
  - (b) transmit certified true copies of this Convention to all States which have signed this Convention or acceded thereto.
- 3 As soon as this Convention enters into force, a certified true copy thereof shall be transmitted by the Depositary to the Secretary-General of the United Nations for registration and publication in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations.

### Article 34

#### *Languages*

This Convention is established in a single original in the Arabic, Chinese, English, French, Russian and Spanish languages, each text being equally authentic.

TIL BEKRÆFTELSE HERAF har undertegnede, der er behørigt bemyndiget af deres respektive regeringer dertil, underskrevet denne konvention.

UDFÆRDIGET I LONDON den 28. april 1989.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned being duly authorized by their respective Governments for that purpose have signed this Convention.

DONE AT LONDON this twenty-eight day of April one thousand nine hundred and eighty-nine.