

svarsforsikring for tankskibe, der sejler gennem danske farvande?»

### Begrundelse

Den forøgede skibstrafik gennem danske farvande, herunder med tankskibe med olie- og kemikalietransporter, rejser helt naturligt kravet om, at der indføres obligatorisk ansvarsforsikring for tankskibe, der sejler gennem danske farvande.

Der er naturligvis en stor bekymring over de risici, der er forbundet med sejladserne. Ofte sejles der med enkeltskrogede skibe, hvis sødygtighed kan betvivles, og med personel, hvis kvalifikationer mildt sagt ikke er på højde med, hvad man ville kræve af en dansk besætning. Det udgør en trussel mod fiskerierhvervet og generelt mod det sårbare danske miljø.

Reglerne om ansvarsforsikring er i dag choherende, for der er ingen krav om obligatorisk ansvarsforsikring. Hvis et tankskib forvolder skader i danske farvande, kan Danmark muligvis kræve erstatning hos rederen, hvis man kan finde ham, få ham dømt, og hvis han er i stand til at betale. Der er efter spørgerens vurdering i virkeligheden ingen realistisk chance for at få dækket udgifterne til oprensning, tab af indtægter m.v.

Spørgeren beder derfor ministeren oplyse, om ministeren vil tage initiativ til en lovgivning om obligatorisk ansvarsforsikring for tankskibe, der sejler gennem danske farvande. Det vil efter spørgerens opfattelse være en effektiv måde at begrænse risikoen for det danske fiskerierhverv og det danske miljø.

### Svar (5/12 02)

**Økonomi- og erhvervsministeren (Bendt Bendtsen):**

Rederen for et tankskib, der transporterer olie, har ansvaret for forureningsskader, som skyldes olie, der flyder ud fra skibet eksempelvis i tilfælde af kollision eller grundstødning, jf. sølovens § 191. Ansvarret er objektivt og gælder, uanset om der er udvist fejl eller forsømmelse.

Ejeren af et skib kan begrænse sit ansvar til et beløb, der afhænger af skibets størrelse. Ansvarret for de største tankskibe er 59,7 mio. SDR, svarende til ca. 597 mio. kr. Sølovens regler bygger på Den internationale konvention om det

privatretnlige ansvar for skade ved Olieforurening, 1992, som ca. 80 lande, herunder Danmark og en række EU lande har tiltrådt.

For at sikre, at ofrene for forureningen, som følge af transport af svært forurenende olie, har mulighed for at få dækket deres økonomiske tab, stilles der efter de internationale regler krav om, at den registrerede ejer af et tankskib skal tegne forsikring for ansvaret. Der skal udstedes et certifikat – normalt fra skibets flagstat – om, at skibet har en gyldig forsikring for ansvaret. Reglerne gælder for skibe, der transporterer mere end 2.000 tons olie som last. Certifikatet er en betingelse for, at et skib kan operere under det pågældende flag.

For fremmede skibe kan der stilles krav om forevisning af certifikatet, når skibet anløber eller forlader dansk havn. Selv om et skibs flagstat ikke har tiltrådt konventionen, kan Danmark alligevel stille krav om forsikringscertifikat. Den brede internationale tilslutning til konventionen giver en god sikring af, at også skibe, der passerer de danske kyster, har forsikring.

Skulle de forureningskader, der opstår i danske farvande i forbindelse med olietransporter, overstige skibets pligtmæssige forsikring, træder Den internationale Olieerstatningsfond til. Fonden dækker også i den særlige situation, hvor olietankskibe af en eller anden grund ikke måtte have forsikring.

Fondens størrelse er fastsat således, at det maksimale beløb, der er til rådighed, inklusiv rederens dækning, er på ca. 1,35 mia. kr. pr. uheld. Fonden betales af olieimportører i de tilsluttede lande. Omkostningerne ved olieforureningsskader er derfor i realiteten delt mellem rederne og ladningsejerne, typisk olieselskaber.

Det er allerede i FNs søfartsorganisation, IMO blevet besluttet at forhøje rederens og fondens erstatningsgrænse med ca. 50%. Forhøjelserne træder i kraft den 1. november næste år.

Med henblik på at dække de helt store katastrofer har Danmark sammen med en række lande arbejdet aktivt for, at den gældende internationale erstatnings- og ansvarsordning suppleres med en ny fond, der skal sikre, at der er penge nok til de helt store oliekatstrofer. Denne nye konvention forventes vedtaget i FN's internationale søfartsorganisation, IMO, i maj næste år. Denne supplerende fond er inspireret af et forslag fra Kommissionen om en særlig EU erstatningsfond.

Det nævnte internationale ansvars- og erstatningssystem gælder kun for tankskibe, der