

De danske lodser kender dansk farvand ind og ud. Der er derfor ikke tvivl om, at antallet af grundstødninger og kollisioner vil falde dramatisk, hvis denne del af beslutningsforslaget bliver ført ud i livet. Beslutningsforslaget vil derfor være i stand til at mindske antallet af grundstødninger og kollisioner, såfremt det bliver lovpligtigt for ethvert skib, der fører en farlig last, at bringe lods om bord.

Formentlig bør alle skibstyper, uanset konstruktion og størrelse, være omfattet af lodspligten, når de transporterer farligt materiale såsom olie, kemikalier og radioaktivt materiale. Men detaljerne kan naturligvis forhandles, og interesseorganisationer og sagkyndige bør høres om den nærmere udformning af lovreglerne.

3. Lovpligtig ansvarsforsikring ved visse typer gods-transport

Rederen for et tankskib, der transporterer olie, har ifølge sølovens § 191 ansvaret for forurening, som skyldes olie, der flyder ud fra et skib i tilfælde af kollision eller grundstødning. Ansvar er objektive og gælder således, uanset om der er udvist fejl eller forsømmelse. Det internationale ansvars- og erstatningssystem gælder dog kun for tankskibe, der transporterer olie i bulk.

Ejeren af et skib har mulighed for at begrænse sit ansvar til et beløb, der er afhængigt af skibets størrelse. Ansvar for de største tankskibe er ca. 597 mio. kr. Sølovens regler bygger på den internationale konvention om det privatretlige ansvar for skade ved olieforurening, som ca. 80 lande, herunder Danmark og en række andre EU-lande, har tiltrådt. Disse regler gælder altså således alene for disse ca. 80 lande.

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 alene for skibe, der transporterer mere end 2.000 t 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.

Skulle de forureningskader, der opstår i danske farvande i forbindelse med olietransporter, overstige skibets pligtmæssige forsikring, kan Den Internatio-

nale Olieerstatningsfond træde til. Fonden dækker også i den særlige situation, hvor et olietankskib af den ene eller den anden grund ikke måtte have forsikring.

Fondens størrelse er fastsat således, at det maksimale beløb, der er til rådighed, inklusive rederens dækning pr. 1. november 2003 er på ca. 2,25 mia. kr. pr. uheld. Fonden finansieres af olieimportører i de tilsluttede lande. Omkostningerne er dermed i realiteten delt mellem rederne og ladningsejerne, typisk olieselskaber. Der har været drøftelser om at etablere en supplerende fond, men oplysninger herom har ikke kunnet tilvejebringes.

I 1996 udfærdigede International Maritime Organization en konvention, der etablerede et ansvars- og erstatningssystem for alle andre farlige og forurenende stoffer, der svarer til det, der gælder for olie. Rederens ansvar, der skal være forsikret, udgør afhængigt af skibets størrelse op til ca. 1 mia. kr. Dette suppleres af en erstatningsfond, og tilsammen kan der dækkes skader på op til 2,5 mia. kr. af rederen og fonden. Fonden finansieres af importørerne af de farlige stoffer.

Denne konvention, der betegnes HNS-konventionen, er imidlertid endnu ikke trådt i kraft. Alene Angola og Rusland havde pr. 28. november 2002 ratificeret konventionen. Danmark har i lighed med de andre nordiske lande undertegnet HNS-konventionen.

Retstilstanden på området er således forholdsvist uklar med hensyn til skibe, hvis flagstat ikke er del af Den Internationale Olieerstatningsfond og IMO. Da der ikke er noget krav om forsikring for at kunne sejle igennem danske farvande, vil et eventuelt uheld kunne blive en særdeles bekostelig affære for den danske stat.

Forslagsstillerne er derfor af den opfattelse, at der bør indføres en generel pligt for fartøjer, der sejler igennem dansk farvand med farlige laster, det vil sige olie, kemikalier og radioaktivt materiale, herunder f.eks. affald fra nukleare anlæg, om at tegne en ansvarsforsikring, der dækker omkostningerne ved miljøoprensning – og opretning efter forlis, kollisioner, tømning af kemikalier m.v. i dansk farvand.

Den for Danmark optimale situation i så henseende vil være, at andelen af omkostningerne, som forurenere betaler, maksimeres og de samfundsmæssige udgifter for Danmark minimeres. For at minimere udgifterne med kontrol af, at de gennemsejlede fartøjer er i besiddelse af den obligatoriske forsikring, kan forsikringsselskaberne pålægges at indberette policeoplysninger, således at danske myndigheder til enhver tid har tilgang til oplysninger om, hvilke tankskibe der har tegnet ansvarsforsikring. I den internationale han-