

2.1.1.1. Forholdet til anden lovgivning, herunder ansvars- og erstatningsregler

2.1.1.1.1. Ansvar og erstatning i forbindelse med forurening m.v. fra skibe i og uden for nødområder

Erstatningsspørgsmålet i forbindelse med en eventuel forurening i og udenfor et nødområde er i høj grad reguleret internationalt, men på de områder, hvor de internationale ansvarskonventioner mv. ikke dækker, vil dansk rets almindelige erstatningsretlige regler finde anvendelse. Der henvises til rapporten fra arbejdsgruppen, hvor der bliver redegjort overordnet for de internationale ansvarskonventioner m.v., der kan blive relevante i forhold til nødområder.

Det skal bemærkes, at der ved udpegning af nødområder ikke ændres ved det erstatningsretlige billede, der allerede gælder inden udpegningen.

Det kan opsummeres, at for så vidt angår de konventioner, der er trådt i kraft, er det kun olieforurening, der internationalt er så velreguleret, at det kan sikre erstatning op til et relativt højt maksimumbeløb og til en bred kreds af skadelidte. Afledte økonomiske tab i et nødområde kan også dækkes (eksempelvis lukning af havne eller kajpladser), hvis der er den fornødne sammenhæng med olieforureningen. Der er herudover pt. flere relevante konventioner, herunder Bunkerskonventionen og HNS-konventionen, der endnu ikke er trådt i kraft, omend Bunkerskonventionens ikrafttræden er nært forestående, jf. nedenfor.

De konventioner, der er trådt i kraft, er:

- Den internationale konvention af 27. november 1992 om det privatretlige ansvar for skade ved olieforurening (1992-ansvarskonventionen), den internationale konvention af 27. november 1992 om oprettelse af en international fond for erstatning af skader ved olieforurening (1992-fondskonventionen) og Protokollen af 2003 om oprettelsen af den Internationale Supplerende Fond for erstatning for skade ved olieforurening.
- Globalbegrænsningskonventionen af 1976. Der er dog vedtaget en protokol hertil i 1996, som er trådt i kraft og nu helt har erstattet 1976-konventionen i Danmark.

De konventioner, der ikke er trådt i kraft, er:

- Den internationale konvention af 23. marts 2001 om civilretligt ansvar for forureningsskader forårsaget af bunkerolie (Bunkerskonventionen). Bunkerolie er skibets brændstof. Bunkerskonventionens internationale ikrafttræden er nært forestående, idet konventionen træder i kraft den 21. november 2008. Danmark ratificerede Bunkerskonventionen den 23.

juli 2008. De materielle regler til gennemførelse af Bunkerskonventionen i dansk ret er gennemført i sølovens kapitel 9 a.

- Den internationale konvention af 3. maj 1996 om ansvar og erstatning for skader opstået i forbindelse med søtransport af farlige og skadelige stoffer (HNS-konventionen) er endnu ikke trådt i kraft internationalt og i Danmark. De materielle regler til gennemførelse af HNS-konventionen er gennemført i sølovens kapitel 11, men ikrafttrædelse af disse regler afventer den danske ratifikation af konventionen, og at den træder i kraft internationalt. Tidspunktet for HNS-konventionens internationale ikrafttræden er fortsat ukendt.

Herudover kan det såkaldte miljøansvarsdirektiv (Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/35/EF af 21. april 2004 om miljøansvar for så vidt angår forebyggelse og afhjælpning af miljøskader) endvidere blive relevant ved skader, der indebærer en betydelig negativ påvirkning af beskyttede ressourcer, dvs. vand og beskyttede arter og naturtyper i et nødområde. Direktivet er dog ikke relevant for de erstatningskrav om tingsskade, indtægtstab-, driftstab- og afsavnerstatning, der vil kunne opstå i en havn, der er udpeget som nødområde og samtidig er hændelser omfattet af alle de ovennævnte ansvarskonventioner, undtaget fra direktivets anvendelsesområde, i det omfang konventionerne er trådt i kraft internationalt og i Danmark.

Der henvises ligeledes til bemærkningerne til lov nr. 466 af 17. juni 2008 om undersøgelser, forebyggelse og afhjælpning af miljøskader (miljøskadeloven) og lov nr. 507 af 17. juni 2008 om ændring af lov om miljøbeskyttelse og forskellige andre love (implementering af miljøansvarsdirektivet).

I havmiljølovens § 44 findes endvidere regler om erstatning for rimelige udgifter til beredskabs- eller bekæmpelsesomkostninger ved forureningsskader.

Bortset fra ved olieskader er situationen derfor i dag den, at det ved skader i nødområder er dansk rets almindelige erstatningsretlige regler, der regulerer, hvilke krav, der kan dækkes, og hvem der kan få dækket disse krav. Det skal bemærkes, at selvom en skadelidte vil kunne få dækket et krav efter de almindelige danske erstatningsregler, er skibsejersens, rederens m.fl. ansvar begrænset efter Globalbegrænsningskonventionen – muligvis til et niveau, der viser sig utilstrækkeligt til dækning af de afholdte udgifter.

Det bemærkes, at der i dag ikke er mulighed for at staten – f.eks. Søværnets Operative Kommando, der anviser skibe med behov for assistance til nødområder – kan stille sikkerhed over for havne, der er udpeget som nødområder.