

.....  
**MILJØMINISTERIET**

Departementet

J.nr. M 2034-0158

Den 3. april 2006

Miljøministerens besvarelse af spørgsmål nr. 4 - 6 (L 158 ) stillet af Folketingets Miljø- og Planlægningsudvalg den 28. marts 2006 ad L 158 – Forslag til lov om ændring af lov om beskyttelse af havmiljøet, straffeloven og lov om ændring af en række love på miljøområdet (Præcisering af reglerne om retsforfølgning af udenlandske skibe, skærpelse af straffe for miljøkriminalitet m.v.).

**Spørgsmål nr. 4:**

Hvem har det juridiske og erstatningsmæssige ansvar i tilfælde af uheld og behov for bekæmpelse og oprensning i forbindelse med omlastning af olie til havs i og nær danske farvande?

**Svar:**

Til brug for besvarelsen af dette spørgsmål er indhentet udtalelser fra henholdsvis Forsvarsministeriet og Økonomi- og Erhvervsministeriet, Søfartsstyrelsen.

Forsvarsministeriet har oplyst følgende:

"Udgifterne til bekæmpelse af en forurening skal afholdes af det forurenende skibs ejer. Forsvarskommandoen har ansvaret for opkrævning af erstatning fra skibets ejer for forsvarets udgifter, der er forbundet med forureningsbekæmpelsen.

I nogle tilfælde kan det forurenende skibs ejer og eventuelt kaptajn straffes for forureningen. Forsvarskommandoen har ansvaret for eventuel strafforfølgning i tilfælde af en forurening, herunder fremsendelse af sagen til politiet for videre foranstaltning.

Såfremt der skal tages olieprøver til havs med henblik på at skaffe bevis for, hvilket skib der har lækket olie, udføres denne opgave af Søværnets Operative Kommando."

Søfartsstyrelsen har supplerende oplyst følgende:

"Danmark har tilsluttet sig et omfattende internationalt ansvars- og erstatningsregime, der finder anvendelse ved transport af tung nedbrydeligt og

forurenende olie i tankskibe som bulk. Ca. 100 lande er tilsluttet denne internationale ordning, herunder alle lande i Østersøområdet.

Der er objektivt ansvar for den registrerede ejer ved sådanne tankskibs-transporter, og for skibe, som transporterer mere end 2000 tons olie i bulk, dækkes rederens ansvar af en tvungen forsikring. Skibe må ikke anløbe eller afgå fra havne i de ca. 100 konventionslande uden en sådan forsikring.

Rederens ansvarsgrænse varierer med skibets størrelse. Rederens ansvar suppleres af den internationale olieskadeerstatningsfond, der blandt andet dækker oprydning ved forureningsuheld ved udslip af den tungt nedbrydelige olie. Overstiger skaderne rederens ansvar, træder fonden til. Det samme gælder, hvis skibet ikke er forsikret.

For Danmarks vedkommende betyder det, at der ved et enkelt uheld samlet kan dækkes skader på op til ca. 6,7 mia. kr. Dette skyldes, at Danmark som et af de første lande tilsluttede sig den nye supplerende olieskadeerstatningsfond, som blev vedtaget internationalt i 2003.

Danmark har her et forspring i forhold til en række andre lande, herunder flere EU lande. Kun 15 lande i verden er tilsluttet den supplerende fond og får dermed mulighed for den meget høje dækning, mens ca. 85 lande i verden må nøjes med at kunne få en dækning på 1,8 mia. kr. eller under 30% af den dækning, som Danmark vil kunne få. ”