



Departementet

J.nr. BLS-401-00145
Den 19. januar 2007

Miljøministerens besvarelse af spørgsmål nr. 2 stillet af Folketingets Miljø- og Planlægningsudvalg

Spørgsmål 2

"Vil ministeren redegøre for ansvarsforholdene i forbindelse med eventuelt lækkende olie fra skibsvrag i danske farvande, herunder såvel juridiske som økonomiske ansvar?"

Svar

Der er stillet otte spørgsmål om vrag (nr. 2-9). Sammenfattende for de otte spørgsmål kan det oplyses, at håndtering af vrag henhører under en række ministerier afhængig af omstændighederne.

Jeg har forelagt spørgsmålet for de øvrige relevante ministerier, der for så vidt angår deres ressortområde har bidraget med oplysninger til besvarelsen.

Generelt for spørgsmålene kan jeg oplyse, at Forsvarsministeriet overtog Miljøministeriets kompetencer i 2000 for så vidt angår den statslige maritime miljøovervågning og håndhævelse af regler vedrørende olie- og kemikalieforurening af havet og de kystnære dele af søterritoriet. Såfremt der er en særlig risiko for olie- eller kemikalieforurening kan Forsvarsministeriet/Søværnets Operative Kommando derfor træffe de nødvendige foranstaltninger for så vidt angår havet og de kystnære dele af søterritoriet jf. havmiljølovens bestemmelser.

Forsvarsministeriet/Farvandsvæsenet er desuden ansvarlig for søopmålingen af de danske farvande og Farvandsvæsenet administrerer Vragregisteret, hvori alle vrag, der i dag kommer til Farvandsvæsenets kendskab, registreres.

Forsvarsministeriet oplyser følgende til besvarelsen:

"Lov om tillæg til strandingsloven indeholder bestemmelser om ansvar, hvis vrag udgør en fare eller er til væsentlig gene for sejladsikkerheden."

Økonomi- og Erhvervsministeriet oplyser følgende til besvarelsen:

"Efter søloven er der objektivi ansvar for al olieforurening fra skibe i danske farvande. Med hensyn til dækning af skader eller forebyggende foranstalt-

ninger ved olieforurening fra tankskibe, der transporterer mere end 2000 tons bestandig mineralisk olie i bulk, er ejeren af skibet endvidere pålagt en tvungen forsikring for dette ansvar i medfør af den internationale konvention af 1992 om det privatretlige ansvar for skade ved olieforurening (1992-ansvarskonventionen). Disse regler er gennemført i sølovens kapitel 10. Forsikringens størrelse vil variere med skibets størrelse.

For 1992-ansvarskonventionen for olieforurening fra tankskibe gælder også, at skibe fra de kontraherende lande ikke må operere uden den i konventionen foreskrevne forsikring, ligesom alle skibe uanset flag, der opfylder konventionens størrelseskrav m.v., skal have et gyldigt forsikringscertifikat i forbindelse med havnearløb i de kontraherende lande. Hermed sikres, at også fremmede skibe skal overholde konventionen.

1992-ansvarskonventionen regler medvirker derfor til at sikre, at også skibe, der blot passerer forbi Danmark og aldrig anløber dansk havn, har den i konventionen foreskrevne forsikring.

Hvor der ikke opnås fuld erstatning under 1992-ansvarskonventionen for olieforurening fra tankskibe - f.eks. i tilfælde, hvor skaden overstiger skibets forsikring eller hvor skibet ikke har forsikring, tilvejebringer olieskadeerstatningsfonden og den supplerende fond for olieskadeerstatning, i medfør af 1992-fondskonventionen og 2003-fondsprotokollen en supplerende erstatning. Denne indebærer, at også meget store forureningsuheld dækkes.

Oprettelsen af olieskadeerstatningsfonden og den supplerende olieskadeerstatningsfond indebærer, at der tilsammen er et erstatningsbeløb til rådighed ved olieforureningsskade fra olietankskibe, der transporterer bestandig mineralisk olie i bulk, på ca. 6,1 mia. kr. pr. uheld, uanset skibets størrelse og omfanget af den spildte olie. Erstatningen dækker forurening i danske farvande, på dansk område eller i den eksklusive økonomiske zone.

For skibe med en bruttotonnage over 1000 vil der også blive forsikringspligt for skibets forurening med bunkersolie (skibenes brændstof), når Bunkerskonventionen træder i kraft internationalt og for Danmark. Bunkerskonventionen er allerede indarbejdet i sølovens kapitel 9a, men ikraftsættelsen af reglerne afventer konventionens internationale ikrafttræden. Danmark forventer at ratificere i begyndelsen af 2008. Konventionen træder i kraft internationalt d. 21. november 2008, men vil ikke kunne anvendes med tilbagevirkende kraft.

Under nærmere angivne betingelser vil det være muligt at kræve omkostninger til fjernelse af vrug dækket under olieansvarsreglerne eller Bunkerskonventionen, hvis dette sker for at forhindre udslip af olie. Erfaringerne fra olieskadeerstatningsfondene viser dog, at olien kan fjernes på anden måde. Man har derfor ofte valgt at pumpe den resterende olie ud af et vrug med olielast som det billigste og mest hensigtsmæssige tiltag for at forebygge fortsat forurening fra et tankskib med olielast. Fondene har i flere tilfælde dækket et sådant forebyggende tiltag.”

Supplerende kan jeg oplyse, at vrag som dumpes med vilje som led i bortskaffelse hører under Miljøministeriet/By- og Landskabsstyrelsen, idet havmiljøloven indeholder et forbud mod dumpning. Dumpes et vrag som led i bortskaffelse er det en ulovlig handling, der er strafbar.