

## NOTAT

23. april 2010  
**Vores reference:**  
Sag 201003608  
Arkivkode 30.90.04  
Center for Maritim Regulering  
/snr

### Notat om KIMO Resolution 1/05 og 1/08

Kommunernes Internationale Miljø Organisation har i 2005 og 2008 vedtaget to resolutioner, som vedrører forurening fra skibe som følge af tabte containere. Resolutionerne indeholder en række konkrete opfordringer til de europæiske regeringer og til EU, som dels har til formål at mindske risikoen for, at containere tabes fra skibe, dels skal styrke mulighederne for at få økonomisk kompensation for de udgifter og skader, som opstår, som følge af tabte containere. Der er tale om et internationalt initiativ og der foreligger ikke oplysninger om, hvor mange tabte containere, der er fjernet af danske kommuner samt hvor store udgifter danske kommuner har afholdt, som ikke efterfølgende er blevet dækket.

SØFARTSSTYRELSEN  
Vermundsgade 38 C  
2100 København Ø

Tlf. 39 17 44 00  
Fax 39 17 44 01  
CVR-nr. 29 83 16 10  
EAN-nr. 5798000023000  
sfs@dma.dk  
www.sofartsstyrelsen.dk

Dette notat gennemgår de konkrete opfordringer indeholdt i de to resolutioner fra Kommunernes Internationale Miljø Organisation og giver en aktuel status herpå.

ØKONOMI- OG ERHVERVSMINISTERIET

#### Resolution 1/05

- *Etablere en konvention om kompensations- og erstatningspligt i forbindelse med skade forårsaget af fragt af ikke-giftige materialer.*

Der er vedtaget internationale konventioner, der regulerer rederes forureningsansvar. Uden for disse konventioners anvendelsesområde er udgangspunktet, at rederen hæfter for skader forvoldt ved fejl eller forsømmelse. Dette ansvar kan også omfatte skader forårsaget af fragt. Direktiv 2009/20/EF om rederes forsikring mod søretlige krav indfører en pligt til, at redere tegner forsikring mod søretlige krav. Forsikringsdirektivet stiller krav om, at EU-flagede skibe med en bruttotonnage på 300 eller derover, har en tvungen ansvarsforsikring. Et tilsvarende krav stilles til tredjelandes skibe, der anløber havne inden for EU. Formålet med forsikringsdirektivet er at beskytte skadelidte bedre ved at kræve, at rederen har en ansvarsforsikring. Direktivet vil supplere de regler, der allerede er implementeret i dansk ret fra internationale konventioner om erstatningsansvar og forsikring. Direktivet skal være implementeret den 1. januar 2012.

Erstatningskrav for skader, der er forårsaget under transport af ikke-farlige og/eller ikke-skadelige materialer, vil være søretlige krav som omhandlet i forsikringsdirektivet.

Der forventes ikke at være opbakning til en international konvention, der indfører objektivt ansvar for transport af ikke-farlige og ikke-skadelige stoffer, da potentielle skadelidte allerede synes at være dækket ind af de nuværende ansvarsregimer, der gælder på søtransportområdet, og for EU-landenes vedkommende ved forsikringsdirektivet, når dette træder i kraft.

Resolution 1/08:

- *Sikre, at alle containere vejes, inden de bliver fragtet, og at vægten stemmer overens med skibets ladningsmanifest.*

Det er allerede i dag et krav i den internationale konvention om sikkerhed til søs (SOLAS), kapitel VI, ”transport af last”, at lastinformationer skal indeholde containerens bruttovægt. Dette skal dels sikre, at containerne placeres, så skibets sødygtighed opretholdes, dels sikre at belastningen i containerstakke ikke overstiger de sikkerhedsstandarder, som de enkelte containere er konstrueret efter. Den internationale rederiorganisation International Chamber of Shipping (ICS) har så sent som i efteråret 2008 udarbejdet en vejledning for sikker transport af containere til søs. Et af de gennemgående temaer heri er at sikre korrekt opgivelse af containervægte. Også på europæisk plan forskes der i følgerne af fejlagtige vægtangivelser, hvilket forventes at afstedkomme et konkret forslag herom til FN’s maritime organisation IMO i løbet af 2010/2011.

- *Fastgøre automatisk aktiveret sømærke til alle containere, således at de kan identificeres og genfindes, hvis de tabes over bord.*

IMO har tidligere drøftet et lignende forslag, men set i lyset af at der på verdensplan opereres mere end 20 millioner containere, var der enighed om, at omkostningerne til installering og vedligeholdelse af sådant udstyr ikke står mål med hensigten og nyttevirkningen heraf.

Containere kan desuden allerede identificeres med det unikke nummer, de er udstyret med. Desuden er det et krav i SOLAS og i International Maritime Dangerous Goods Code (IMDG-koden), at tab eller sandsynligt tab af farligt gods skal rapporteres til de nærmeste kyststater

- *Undersøge specifikationer og vedligeholdelsessystemer for det låsesystem, som binder containere sammen.*

Skibes lastsikringsudstyr og anvendelsen heraf på de laster, som planlægges transporteret skal opfylde internationalt aftalte normer herfor og indarbejdes i den såkaldte lastsikringsmanual. Manualen, som skal godkendes af flagstaten, indeholder udover tekniske beskrivelser af

udstyret og anvendelsen heraf, tillige vedligeholdelsesplaner for de enkelte surringselementer. For surringsudstyr, herunder låsesystemer mellem containere (twistlocks), fastlægges, at dette skal vedligeholdes og kontrolleres med fastlagte mellemrum og arbejdet hermed skal registreres i en særlig journal. Det internationale regelsæt for udarbejdelse af lastsikringsmanualer blev så sent som i efteråret 2009 revideret med særlig fokus på containerskibe, og disse skærpselser forventes endeligt vedtaget på det næste møde i IMOs Maritime Sikkerhedskomite i begyndelsen af maj 2010.

- *Introducere økonomiske straf- og kompensationsystemer for omkostninger i forbindelse med genfindning af tabte containere.*

En reder er ansvarlig for skader forvoldt ved fejl eller forsømmelse, hvilket også vil kunne omfatte omkostninger i forbindelse med genfindning af tabte containere.

Danmark har undertegnet den internationale konvention om fjernelse af vrage fra 2007 (Vragfjernelseskonventionen). Konventionen træder i kraft 12 måneder efter 10 stater har ratificeret konventionen. Konventionen fastsætter internationale regler om rettigheder for stater til at kræve vrage fjernet og få omkostningerne betalt af rederens forsikringsselskab.

Konventionens regler vedrører også rapportering, lokalisering, afmærkning og fjernelse af vrage, drivende eller sunket fragt eller udstyr, der har været ombord på skibet. Også containere, der falder over bord fra skibe, vil være vrage i henhold til konventionen og derfor dækket af dens bestemmelser. Herudover medtager konventionen regler om ejerens ansvar for fjernelse af vrage og tvungen forsikring til dækning af udgifterne hertil samt bestemmelser om forældelse af krav og afgørelse af tvister. Kravet om tvungen forsikring gælder dog kun for skibe med en bruttotonnage på 300 eller derover.

De krav, der kan dækkes, omfatter også krav, der ikke vedrører f.eks. forurening, men også fjernelse af vrage, som kan virke skæmmende for turistattraktioner.

På transportrådsmødet den 9. oktober 2008 vedtog EU's søtransportministre en fælles erklæring, hvori man udtrykker en positiv holdning til en ratifikation af Vragfjernelseskonventionen senest 1. januar 2013. Regeringen forventer i overensstemmelse med denne politiske udmelding at igangsætte det lovforberedende arbejde med henblik på at nå denne frist.

Det kan desuden oplyses, at hvis en flydende container skønnes at være til umiddelbar fare for sejladsen, kan Søfartsstyrelsen iværksætte foranstaltninger til genoprettelse af sejladssikkerheden. Søfartsstyrelsen har hjemmel på finansloven til at afholde udgifter til at fjerne sådanne

containere, såfremt udgifterne ikke kan dækkes ved opkrævning fra den, der har forvoldt faren. Der har kun været meget få tilfælde, hvor det har været nødvendigt at anvende denne hjemmel.