

Medlemmerne af Folketingets Europaudvalg  
og deres stedfortrædere

Asiatisk Plads 2  
DK-1448 København K  
Tel. +45 33 92 00 00  
Fax +45 32 54 05 33  
E-mail: um@um.dk  
Telex 31292 ETR DK  
Telegr. adr. Etrangeres  
Girokonto 300-1806



Bilag  
1

Journalnummer  
400.C.2-0

Kontor  
EUK

1. december 2004

Med henblik på mødet i Folketingets Europaudvalg den 3. december 2004 – dagsordenspunkt rådsmøde (transport, telekommunikation og energi) den 9.-10. december 2004 – vedlægges Økonomi- og Erhvervsministeriets supplerende notat vedrørende dagsordenspunkt 19.

*Audun Topf*

## **NOTAT TIL FOLKETINGETS EUROPAUDVALG**

29. november 2004

Politisk Juridisk Center  
/KC/BSO

### **Civilretligt ansvar for forureningsskader ved transport af olie til søs og erstatning – Arbejdsdokument 2004/44**

#### **Resumé**

Kommissionen har udsendt et uformelt dokument om revisionen af de internationale konventioner om ansvar og erstatning for olieforureningsskade fra skibe. Kommissionen ønsker, at der skal vedtages en fælles tilgang til forhandlingerne i IOPC arbejdsgruppen om revisionen af de internationale regler, og at EU kræver, at konventionerne skal revideres på en række punkter.

Spørgsmålet omkring EU-landenes holdning til revisionsprocessen er sat på dagsordenen for rådsmødet (transport, telekommunikation og energi) den 9. - 10. december 2004 med henblik på drøftelse og eventuel vedtagelse af formandskabskonklusioner, der angiver, at Rådet på et kommende møde vil vedtage en fælles tilgang til forhandlingerne.

Formandskabskonklusioner vil ikke i sig selv have administrative eller lovgivningsmæssige konsekvenser.

#### **1. Baggrund og indhold**

Det internationale erstatnings- og ansvarssystem for forureningsskader ved olietransport til søs er delt mellem en rederbaseret del og en fondsdel, som supplerer rederens ansvar. Rederens ansvar er objektivt, og der er krav om tvungen forsikring for rederens maksimale ansvar. Dette ansvar varierer med skibets størrelse. Den Internationale Fond for Olieskadeerstatning (IOPC) betales af olieimportørerne i de lande, der har tilsluttet sig ordningen. Fonden aktiveres, når skaderne er så store, at de ikke kan dækkes af rederens forsikring. Hermed kan dækkes selv meget store forureningsuheld. Med den nye supplerende olieskadefond fra 2003 kan skader op til ca. 7 mia. kr. dækkes pr. uheld. Denne ordning kombineres med, at der med virkning fra 1. november 2003 er sket en ca. 50 %'s forhøjelse af redernes ansvar og en ca. 50 %'s forhøjelse af den eksisterende oliefond (1992-fonden).

I IOPC regi er der for et par år siden nedsat en arbejdsgruppe med den opgave at undersøge det eksisterende regelregime med henblik på en eventuel revision. Dette blev primært sat i værk som følge af de to store olieforureningsulykker ERIKA i Frankrig og PRESTIGE i Spanien, hvor skadernes

omfang væsentligt vil overstige 1992-fondens maksimale erstatningsbeløb. Dette betyder, at en række erstatningskrav ikke vil kunne blive dækket i 1992-fonden. Arbejdsgruppen identificerede en række punkter, hvorpå man fandt, at regimet kunne forbedres.

Der har været generel enighed om, at det alt overvejende problem var, at der ikke var midler til de helt store olieforureningsulykker, og at dette skulle løses på kort sigt. Dette afstedkom vedtagelsen af Protokollen om den Supplerende Fond for Olieskadeerstatning i 2003, som er omtalt i Kommissionens papir. Med det samlede erstatningssystem på fremover op til ca. 7 mia. kr. pr. uheld, hvor rederens forsikring udgør det underste led, vil selv meget store forureningsuheld kunne dækkes.

Danmark tiltrådte protokollen i februar 2004 som det første land i verden. Protokollen forventes at træde i kraft i foråret 2005. Kun Danmark, Finland, Frankrig og Irland lever i dag op til rådsbeslutningen fra december 2003 om at tiltræde Protokollen - om muligt inden udgangen af juni 2004. Herudover har Norge og Japan ratificeret Protokollen.

Da problemet omkring økonomien var løst, arbejdede arbejdsgruppen med forslag om blandt andet en ændring af rederens maksimale ansvarsgrænse. Som det fremgår af Kommissionens papir, er arbejdsgruppen delt i spørgsmålet om, hvorvidt der skal ske yderligere ændringer i konventionerne. Dette skyldes til dels muligheden for, at der gennem en frivillig aftale med rederne kan opnås en anden fordeling mellem oliefonden og rederne. Der er bred enighed om, at de øvrige ændringsforslag, som arbejdsgruppen har set på, såsom mindstebidrag til fonden, "substandard shipping" (skibsfart, der ikke lever op til internationale krav), ændring af rederens begrænsningsret eller tekniske tilpasninger af konventionerne ikke i sig selv kan bære en revision.

Kommissionen anfører i sit uformelle dokument, at EU-landene i en række konklusioner fra Rådet og DER har forpligtet sig til at deltage aktivt i arbejdsgruppens arbejde og har givet tilsagn om at støtte en ændring af rederens ansvar. Der lægges derfor op til, at EU-landene, som et supplement hertil, skal vedtage en fælles tilgang til forhandlingerne i IOPC arbejdsgruppen.

Kommissionen finder, at medlemsstaterne skal tilslutte sig, at konventionerne revideres, og at spørgsmålene om fordelingen af den finansielle byrde mellem den registrerede ejer og olieimportørerne, "substandard" olietransport, de kontraherende staters oplysningspligt, minimumsbidrag til oliefonden, krav om tvungen forsikring for små fartøjer og beslutningsdygtighed i de styrende organer skal tages op. Herudover kan det ikke udelukkes, at Kommissionen også foreslår andre substantielle ændringer i ansvarsordningerne. Kommissionen ønsker derfor, at Rådet forud for det kommende møde i arbejdsgruppen i februar 2005 udarbejder en fælles tilgang til forhandlingerne.

Sagen er på fransk foranledning sat på dagsordenen for rådsmøde (transport, telekommunikation og energi) den 9.- 10. december 2004 med henblik på drøftelse og eventuel vedtagelse af formandskabskonklusioner.

## 2. Europa-Parlamentets holdning

Parlamentet har ikke udtalt sig om spørgsmålet og skal ikke udtale sig om et uformelt papir.

## 3. Nærheds- og proportionalitetsprincippet

Da der er tale om et uformelt dokument, forholder dokumentet sig ikke til dette spørgsmål.

Vedtagelse af fælles tilgang til forhandlingerne i IMO er tidligere blevet anset for at være i overensstemmelse med nærheds- og proportionalitetsprincippet.

## 4. Gældende dansk ret

Reglerne i det eksisterende olieansvarsregime (1992-ansvarskonventionen og 1992-fondskonventionen) er gennemført i sølovens kapitel 10.

## 5. Høring

Dokumentet er for nylig sendt i høring hos Oliebranchens Fællesrepræsentation og Danmarks Rederiforening. Oliebranchens Fællesrepræsentation har endnu ikke nået at svare.

Begge parter er blevet hørt forud for møderne i arbejdsgruppen. Danmarks Rederiforening har løbende givet udtryk for, at man stærkt modsætter sig en genåbning af konventionerne og en ændring af de grundlæggende ansvarsregler for rederen, som vil kunne føre til omfattende retssager, som kan forsinke erstatningsudbetalingerne. Oliebranchen har givet udtryk for, at de støtter en omfordeling af byrderne.

## 6. Lovgivningsmæssige eller statsfinansielle konsekvenser

Selve vedtagelsen af konklusioner vil ikke have lovgivningsmæssige eller statsfinansielle konsekvenser.

## 7. Samfundsøkonomiske konsekvenser

Da der primært er tale om tekniske tilpasninger og en eventuel omfordeling af de finansielle byrder mellem rederne og olieindustrien, vil der ikke være samfundsøkonomiske konsekvenser.

## 8. Folketingets Europaudvalg

Kommissionens uformelle dokument har ikke tidligere været forelagt for Europa-udvalget.