

Havarikommissionen har til formål at undersøge de begivenheder, der er nævnt i § 14, stk. 2. Det fremgår bl. a. heraf, at undersøgelse ved havarikommissionen skal finde sted, når nogen i forbindelse med havanlægget afgår ved døden, anlægget udsættes for skade eller fejl, der nedsætter strukturens styrke, eller når anlægget savnes.

Formålet med havarikommissionens undersøgelser er at tilvejebringe en teknisk/sagkyndig redegørelse og vurdering af indtrufne uheld. Virksomhedens risikobetonede karakter og komplicerede natur gør det efter min opfattelse særligt påkrævet, at opklaringsarbejdet varetages af en institution i lighed med havarikommissionen i medfør af lov om luftfart.

Aktionskomiteen spiller således en rolle i forbindelse med bekæmpelsen af et uheld, hvorimod havarikommissionen efterfølgende beskæftiger sig med at udrede årsagerne til et uheld.

Spørgsmål 39:

Hvilke personalemæssige og økonomiske krav vil havarikommissionens nedsættelse udløse?

Svar:

Forslagets § 15, stk. 1, fastslår bl. a. at energiministeren opretter en havarikommission. Som det fremgår af bemærkningerne til denne bestemmelse forudsættes det at kommissionen får bistand af et sekretariat og i et vist omfang af bl. a. energistyrelsen og skibstilsynet.

Oprettelsen af en havarikommission indebærer, at der skal afholdes visse begrænsede udgifter til den nødvendige sekretariatsfunktion og eventuelt til vederlag til medlemmerne.

Spørgsmål 40:

Kan ministeren nærmere redegøre for havarikommissionens sammensætning og/eller formodede størrelse?

Svar:

Min foreløbige indstilling med hensyn til størrelsen er, at kommissionen bør bestå af 3-5 medlemmer repræsenterende sagkundskab inden for de relevante tekniske discipliner.

Spørgsmål 41:

Der ønskes en yderligere uddybning af, hvorfor søforklaringen ved Vagn-udblæsningen i 1977 ikke var et tilfredsstillende forum.

Svar:

Som anført i de almindelige bemærkninger til lovforslaget og i min besvarelse af 24. april 1981 af det af udvalget stillede spørgsmål nr. 6, hvortil jeg kan henvise, viste undersøgelserne i forbindelse med udblæsningen ved Vagn 1 i 1977, at søforklaringsinstituttet med fordel kan afløses af andre former for opklaring af årsagerne til sådanne uheld. Dette skyldes dels manglen på særlige sagkyndige, som kan medvirke i selve opklaringsarbejdet, dels den manglende mulighed for at udføre undersøgelser på stedet.

I det lovforberedende udvalg blev muligheden af at anvende såforklaringen som ramme for havariopklaringen nøje vurderet.

Søforklaringen adskiller sig generelt fra havarikommissionsundersøgelsen ved ikke at omfatte undersøgelser foretaget på stedet og andre aktiviteter, der iværksættes på kommissionens eget initiativ i forbindelse med opklaringen. Sølovens § 311 giver god nok mulighed for at nedsætte en særlig undersøgelseskommission, men kun for det enkelte uheldstilfælde.

På denne baggrund fandt udvalget, at en kommission i lighed med ordningen inden for luftfarten klart var at foretrække, idet det herved sikres, at havarikommissionen er permanent nedsat og består af medlemmer repræsenterende relevant teknisk ekspertise.

Spørgsmål 42:

Praktiske eksempler til illustration af § 20 udbedes.

Svar:

Bestemmelsen i § 20, stk. 1, om begrænsning af rederens ansvar har en nær forbindelse med § 10 i undergrundsloven og den tilsvarende bestemmelse i § 35, stk. 1, i forslag til lov om anvendelse af Danmarks undergrund (L 187). I medfør af sidstnævnte bestemmelse skal en rettighedshaver erstatte skade, der forvoldes ved den i henhold til tilladelse udøvede virksomhed, selv om skaden er hændelig. Dette medfører, at en rettighedshaver er ansvarlig for enhver skade i