

statningsfond. Medlemsstaterne fandt imidlertid, at man burde søge en bredere international løsning inden for IMO i lighed med de velfungerende ordninger, der har virket i snart 25 år, og som en række kyststater både i og uden for EU er med i. En række EU-lande, heriblandt Danmark, har derfor arbejdet aktivt for at få en supplerende international fond. I rådskonklusionerne fra rådsmødet den 6. december 2002 understregede EU's transportministre behovet for at få en ny supplerende fond og støttede etableringen heraf. Man var ligeledes enige om at opstille en målsætning om, at fonden skulle være operationel inden udgangen af 2003. EU's målsætning med hensyn til fondens størrelse var 1 mia. euro. Det Europæiske Råds møde i marts 2003 tiltrådte disse konklusioner. Efter stærkt pres fra EU-landene kommer den supplerende fond til at dække skader på op til 750 mio. SDR, hvilket svarer til 1 mia. euro på tidspunktet for transportministrenes beslutning.

Protokollen indfører ingen nye materielle regler for bedømmelse af skader. Dette betyder, at udbetaling sker efter reglerne i det eksisterende erstatningssystem, når der er risiko for, at midlerne i den eksisterende fond ikke dækker de opståede skader (artikel 4). Den nye fond vil derfor kun træde til ved de helt store forureningsulykker.

Bidragene til fonden vil blive betalt af de tiltrædende landes olieimportører (artikel 10). Dette svarer til det eksisterende system under 1992-fonds-konventionen. Der vil kun blive opkrævet bidrag, når der er indtruffet et uheld, hvor det skønnes, at der er risiko for, at skaderne overstiger erstatningsgrænsen i 1992-fonden. Der vil dog blive opkrævet bidrag til etableringsomkostninger, som forventes at blive minimale, da det påtænkes at lade 1992-fonden administrere den supplerende fond. Det er en betingelse for deltagelse i den nye protokol, at det pågældende land er kontraherende part til 1992-ansvarskonventionen og 1992-fonds-konventionen. Antallet af bidragsydere i Danmark ligger på 4-6 virksomheder.

Manglende overholdelse af pligten til at oplyse importerede mængder af bidragspligtig olie har i forhold til 1992-fondsprotokollen hidtil været sanktioneret med bøder. Som følge af de skærpede regler i 2003-fondsprotokollen, hvorefter en manglende overholdelse af oplysningspligten kan føre til, at staten og andre skadelidte midlertidigt eller permanent afskæres fra retten til erstatning (artikel 15), er der behov for skærpede sanktionsmuligheder. Det foreslås derfor, at der dels indsættes hjemmel til at udøve pression i form af tvangsbøder, dels indsættes hjemmel til fængselsstraf. Derudover indsættes en hjemmel til, at myndig-

hederne selv kan fastsætte og indberette de importerede oliemængder, såfremt oplysninger herom ikke er indgivet rettidigt fra importørerne. Derudover gælder dansk rets almindelige erstatningsregler.

Der indføres med protokollen et minimumsgebyr for deltagelse i den supplerende fond (artikel 14). Dette udløser en betalingsforpligtelse for staten i tilfælde af, at importen af den omfattede olie i en kontraherende stat falder til under 1 mio. tons årligt. Den danske import af bidragspligtig olie har ligget meget jævnt på et niveau mellem 5 og 7 mio. tons. Der er derfor ikke foreslået særlige regler om en eventuel statslig bidragspligt i nærværende lovforslag, da det skønnes usandsynligt for Danmarks vedkommende.

Protokollen indebærer, at skadelidte ved meget store olieforureningsuheld vil blive sikret bedre muligheder for fuld erstatning, og at udbetaling kan ske hurtigere i situationer, hvor der er en risiko for at overskride 1992-fondens grænser, idet eventuel "overdækning" i 1992-fonden dækkes af den nye fond. Gruppen af potentielle skadelidte omfatter bl.a. de oprensede myndigheder, dvs. stat, amter og kommuner samt fiskere og turistindustrien. Hertil vil der være midler til genopretning af de miljøs-kader, som en sådan ulykke kan forårsage.

Med den nye ordning bliver det internationale ansvars- og erstatningssystem for skader ved søtransport af tung og forurenende olie tredelt. Den første del dækkes af rederens forsikring, den anden del af den eksisterende olieskadeerstatningsfond og den sidste del af den nye supplerende fond.

En vedtagelse af lovforslaget vil muliggøre en hurtig dansk ratifikation af protokollen. Danmark kan således være med til at sætte de nye regler i kraft internationalt. Dette er i overensstemmelse med rådskonklusionerne, som er nævnt ovenfor. Protokollen træder i kraft tre måneder fra den dag, hvor otte stater med en samlet årlig olieimport på mindst 450 millioner tons har tiltrådt, jf. artikel 21. Det skønnes, at de 15 EU-lande vil være i stand til at sætte ordningen i kraft.

3. Økonomiske og administrative konsekvenser for stat, kommuner og amtskommuner

En forhøjelse af erstatningsgrænserne for forurenings-skader ved olieulykker medfører en bedre mulighed for fuld dækning ved meget store olieforureningsuheld og mulighed for hurtigere udbetaling af erstatning ved mindre olieforureningsuheld, da erstatningsrammen hæves.

Stat, kommuner og amter vil være blandt de skadelidte i tilfælde af en olieforureningsulykke i Danmark