

set de kommer fra et af de 90 lande eller andre lande, må ikke anløbe havne i noget konventionsland; herunder Danmark, uden et gyldigt certifikat. Dette gør det meget vanskeligt for olietankere at operere uden gyldigt certifikat.

Søfartsstyrelsen har oplyst, at der årligt foretages ca. 600 syn på udenlandske skibe i danske havne, den såkaldte havnestatskontrol. Det er en del af havnestatskontrollen, at olietankskibe skal forevise forsikringscertifikatet for at dokumentere, at de lever op til konventionen.

Der føres ikke statistik over, hvor mange af de kontrollerede skibe, der er omfattet af 1992-ansvarskonventionen. Men det kan oplyses, at Søfartsstyrelsen ikke kan huske, at der i forbindelse med kontrolbesøg er konstateret problemer med at få det i konventionen fastsatte certifikatkrav opfyldt. Baggrunden herfor er formentlig det meget store antal lande, som har tiltrådt konventionen.

Efter konventionen stilles ikke krav om kontrol af skibe i transit fx skibe, der alene er i international passage i danske farvande. Det store antal konventionslande er dog med til at sikre dette.

Alle østersølande med undtagelse af Estland har tilsluttet sig 1992-ansvarskonventionen. Estland forventes imidlertid at tiltræde, når dette land er kommet i EU. Herefter vil alle østersølande kunne forlange samme forsikringscertifikater, og det må derfor forventes, at ingen olietankskibe i praksis vil passere gennem de danske farvande uden et sådant forsikringscertifikat.

Skulle der ske et forureningsuheld med et tankskib, som transporterer tung og forurenende olie, og dette skib ikke har en forsikring, er der mulighed for at søge erstatning til dækning af omkostninger til eksempelvis oprydning af olie. Dette kan ske ved at anmelde kravet i den internationale olieskadeerstatningsfond, som Danmark i lighed med en række andre lande har tilsluttet sig.

#### Spm. nr. S 2490

Til økonomi- og erhvervsministeren (26/2 04) af: **Jørn Dohrmann (DF):**

»Kan ministeren oplyse, hvad status er for den udvidelse af den internationale erstatnings- og ansvarsordning for olieforureningsskader, som

ministeren i spørgsmål nr. S 929 fra folketings-samlingen 2002-03 stillede i udsigt ville blive vedtaget i FN's internationale søfartsorganisation i maj 2003?«

#### Begrundelse

I ministerens svar på spørgsmål nr. S 929 fra folketings-samlingen 2002-03 stillede ministeren i udsigt, at Danmark sammen med en række lande arbejdede aktivt for, at den gældende internationale erstatnings- og ansvarsordning i forhold til olieforureningsskader blev suppleret med en ny fond, der skulle sikre, at der var penge nok til de helt store oliekatastrofer.

Det fremgik af ministerens besvarelse, at denne forventede, at denne konvention ville blive vedtaget af IMO i maj 2003. Ministeren bedes oplyse, hvorvidt konventionen er blevet vedtaget, og hvilken betydning denne vedtagelse eventuelt måtte have i relation til den beløbsstørrelse, som kan udbetales efter en olieforureningskatastrofe.

#### Svar (9/3 04)

**Økonomi- og erhvervsministeren (Bendt Bendtsen):**

Protokollen om den supplerende internationale fond for olieskadeerstatning blev vedtaget af IMO den 16. maj 2003. Med den nye fond forbedres muligheden for at få erstatning for forureningsskader forårsaget af tankskibe, der transporterer tung forurenende olie. Den supplerende oliefond medfører, at der for et enkelt uheld kan dækkes skader for i alt 750 mio. SDR, svarende til ca. 6,65 mia. kr.

Den 8. oktober 2003 fremsatte regeringen i Folketinget et lovforslag, der gjorde det muligt for Danmark at tiltræde protokollen. Forslaget blev enstemmigt vedtaget den 4. december 2003.

Den 24. februar 2004 tiltrådte Danmark protokollen, som det første land i verden.

Protokollen træder i kraft 3 måneder fra den dag, hvor 8 stater med en samlet olieimport på mindst 450 millioner tons årligt har tiltrådt protokollen. Japan, som er en stor olieimportør, har allerede udtrykt interesse for at tiltræde den nye fond i løbet af kort tid.

Det forventes, at protokollen vil træde i kraft i løbet af året, da EU landene er blevet enige om at tiltræde protokollen inden for en rimelig frist