

De deltagende lande i HNS-konventionen forpligter sig til at sikre en korrekt indberetning af import af HNS-stoffer, der er bidragspligtige. De forpligter sig også til at sikre, at skibe, som fører deres flag, har forsikring, og til at kontrollere, at fremmede skibe, der anløber deres havne, sejler med forsikring. Hermed skabes en gensidig solidaritetsordning, som er med til at sikre, at skadelidte – det være sig fiske- eller turistindustrien eller andre ofre for forureningsuheld – får mulighed for at få erstatning. Det samme gælder for det offentlige, som ofte vil have et erstatningskrav efter oprydning efter forureningsuheld.

Også ved bunkersuheld indføres nu krav om tvungen forsikring for skibe. Forsikringspligten omfatter skibe med en bruttotonnage over 1.000. For bunkerskader reguleres rederens ansvarsgrænser gennem Globalbegrænsningskonventionen, der er gennemført i sølovens kapitel 9. Danmark gennemførte som et af de første lande de nye forhøjede ansvarsgrænser, der følger af 1996-prokollen til Globalbegrænsningskonventionen.

Fælles for både HNS-konventionen og Bunkerskonventionen er, at der skal udstedes et certifikat, som dokumentation for, at skibet har tegnet den nødvendige forsikring. Et sådant certifikat udstedes normalt af en offentlig myndighed. Certifikatets løbetid kan variere, da løbetiden afhænger af, hvorvidt det underliggende forsikringsforhold er tidsbegrænset, idet certifikatet ikke kan dække en længere periode end forsikringen. Der er i lovforslaget indsat en mulighed for at kræve gebyr for dækning af det offentliges omkostninger i forbindelse med certifikatudstedelsen. Der henvises her til de nedenfor anførte afsnit om økonomiske konsekvenser for det offentlige og for erhvervslivet.

Lovforslaget medfører, at det vil være forbudt for danske skibe at sejle uden de lovpåkrævede certifikater. Tilsvarende må udenlandske skibe ikke anløbe dansk havn uden et certifikat.

De nærmere regler om indberetning af importerede HNS-stoffer og betaling til HNS-fonden m.m. samt om certifikatudstedelse m.v. vil blive fastsat ved bekendtgørelse efter forudgående høring af de berørte parter.

Søloven er i dag i meget stort omfang udtryk for nordisk retsenhed. Som det fremgår af Sølovsudvalgets betænkning, har der været kontakt med det norske Sølovsudvalg, som samtidig med det danske udvalg, har arbejdet på et forslag til de norske regler om gennemførelsen af HNS-konventionen. Der har været

en konstruktiv dialog, og det forslag, som det norske sølovsudvalg fremlagde for nylig, svarer stort set til det danske. De andre nordiske lande er blevet orienteret om det danske sølovsarbejde og har fået tilsendt betænkningen. Dermed kan denne indgå i de andre nordiske landes lovforberedende arbejde. Disse lande er dog ikke så langt fremme som Norge. Ingen af de andre nordiske lande er så langt i deres lovforberedende arbejde, at de har udarbejdet forslag til gennemførelse af Bunkerskonventionen.

3. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

Som nævnt ovenfor vil gennemførelsen af HNS-konventionen og Bunkerskonventionen indebære store fordele for det offentlige, idet mulighederne for at få erstatning til dækning af udgifter til oprydning i forbindelse med forureningsuheld forbedres væsentligt. Også det offentlige vil kunne anmelde krav om erstatning i den nye HNS-fond, når denne træder i kraft.

Ressourceforbruget til udstedelse af forsikringscertifikater skønnes at blive på op til ca. 6.500 timer. Det foreslåede gebyr for det nye HNS- og bunkerscertifikat skal dække Søfartsstyrelsens omkostninger ved udstedelsen af certifikaterne. Gebyret skønnes at blive af mindre størrelse. Skønsmæssigt vil der kunne blive tale om en indtægt på mellem 2,2 mio. kr. – 2,8 mio. kr. årligt.

Det skønnes, at der skal udstedes ca. 400 bunkerscertifikater, heraf ca. 10 til fiskeskibe, og op til ca. 1.800 HNS-certifikater. Da skibene kun skal have HNS-certifikater, når de transporterer HNS-stoffer, er antallet af skibe, der har behov for et certifikat, skønnet på baggrund af, hvorvidt skibene vil have mulighed for at kunne transportere HNS-stoffer. Omvendt er antallet af HNS-stoffer meget omfattende, så en række skibe – både passagerskibe, containerskibe og andre lastskibe – vil i et eller andet omfang transportere sådanne stoffer. Certifikatets løbetid kan variere, da dette afhænger af, hvorvidt det underliggende forsikringsforhold er tidsbegrænset, idet certifikatet ikke kan dække en længere periode end forsikringen.

Der kan herudover blive behov for en begrænset offentlig administration, herunder til mulig stikprøvekontrol af de indberettede HNS-oplysninger fra importørerne, samt til kontrol af HNS- og bunkerscertifikater, når fremmede skibe anløber danske havne. Kontrol af certifikater vil ske i forbindelse med den såkaldte havnestatskontrol.