



Miljøministeriet

Folketingets Miljø- og Fødevareudvalg
Christiansborg
1240 København K

J.nr. 2024-72
Den 30. januar 2024

Miljøministerens besvarelse af spørgsmål nr. 317 (MOF alm. del) stillet 2. januar 2024 efter ønske fra Marianne Bigum (SF).

Spørgsmål nr. 317

"Vil ministeren i forlængelse af et Mærsk-skib har tabt 46 containere i Nordsøen besvare følgende spørgsmål? Der henvises til artiklen "Mærsk-skib har tabt 46 containere: Driver rundt i havet ud for Nordjylland", dr.dk, den 23. december 2023.

- Er ministeren enig i, at der ikke er garanti for, at rederier af egen drift tilbyder at betale regningen for oprydning efter tab af containere, og at der derfor er behov for at sikre dette gennem lovgivningen?
- Vil ministeren oplyse, om Mærsk både betaler for oprydning og tilbageførsel til miljø- og naturtilstanden før tabet af containerne?
- Vil ministeren definere tabet af Mærsk-containererne i Nordsøen som omfattet af miljøansvarsdirektivet - især på baggrund af den omfattende forurening med plast og fremmedlegemer i og udenfor beskyttet natur og med risiko for skader på marine pattedyr og andre beskyttede arter - og derigennem skabe en præcedens, der kan medvirke til at minimere risikoen for lignende uheld? Vil ministeren i benægtende fald fremlægge ændringsforslag til lovene, der gennemfører direktivet i dansk ret og til havmiljøloven og anden relevant dansk lovgivning, hvis ministeren mener, at omfattende plastforurening m.v. af havet ikke er dækket af den nuværende lovgivning, og ministeren ikke vil teste den nuværende lovgivnings beskyttelse af havmiljøet og biodiversiteten på baggrund af den konkrete sag?
- Vil ministeren tage initiativ til ændring af internationale søfartsregler, således at containere i transport bliver udstyret med aktivt elektronisk lokaliseringssystem og en forbedret containerstandard, således at containere ikke umiddelbart kan gå itu ved tab eller forlis, og at alle tabte containere skal bjærges?
- I tilfælde af en situation, hvor ulykken med tab af containere sker for et andet rederi, som ikke påtager sig ansvaret, har Danmark så selv beredskab - på linje med beredskabet ved olieudslip - til at sikre en hurtig indsats?"

Svar

Jeg ser generelt med stor alvor på havets tilstand.

Med hensyn til rederiers forpligtelse til at rydde op i havet efter tabte containere har jeg indhentet bidrag fra Erhvervsministeriet, som oplyser, at "det følger af sølovens kapitel 8a, at hvis et vrak udgør en fare, kan ejeren pålægges at fjerne det og dække omkostningerne, hvis vraket befinder sig på dansk

territorium eller i dansk eksklusiv økonomisk zone. Det kræver, at vraget udgør en fare for havmiljøet, kystbeskyttelsen eller sejladsikkerheden.

Det følger også af sølovens kapitel 8a, at danske skibe skal have en forsikring, der dækker ejerens ansvar i forbindelse med vragsfjernelse. Ved et vrags forstås i henhold til søloven enhver genstand, der er tabt fra et skib til søs, og som er strandet, sunket eller drivende til søs.”

Miljøministeriet kan til dette tilføje, at der gælder et ubetinget ansvar for at iværksætte de nødvendige forebyggende foranstaltninger, hvis der er overhængende fare for en miljøskade.

Jeg har noteret mig, at Mærsk i den konkrete sag har oplyst, at de har taget ansvaret på sig og økonomisk bidraget til oprydningen både på strandene og i havet. Med hensyn til spørgsmålene om tilbageførsel til miljø- og naturtilstanden før tabet af containerne og om miljøansvarsdirektivet er det Miljøstyrelsens vurdering, at der på nuværende tidspunkt ikke er tale om miljøskade. Vurderingen hviler på, at der i de tabte containere indtil videre ikke er fundet gods, som i medfør af hverken internationale eller nationale regler er kategoriseret som farligt eller forurenende. Mærsk søger efter Miljøstyrelsens oplysninger stadig efter de containere, som fortsat er i havet. Med hensyn til tilstanden på strandene er oprydningen efter Miljøstyrelsens oplysninger i sin afsluttende fase og forventes derefter at være ført tilbage til tilstanden før tabet af containerne.

Med hensyn til en eventuel ændring af de internationale søfartsregler har jeg forelagt spørgsmålet for Erhvervsministeriet, der oplyser følgende: ”Der eksisterer på nuværende tidspunkt en række internationale krav til skibe generelt og nogle specifikke regler for containerskibe, herunder regler for konstruktion og stabilitet af containerskibe samt regler for surring af containere, der bl.a. skal forebygge tab af containere. Det vurderes dog, at der fortsat er behov for at fremme yderligere tiltag for at forebygge tab af containere til søs.

Danmark har i flere år arbejdet for at få indført nye tiltag i IMO, som kan mindske risikoen for tab af containere til søs. Sammen med bl.a. Nederlandene og Tyskland har Danmark i juni 2023 fået sat tab af containere på dagsordenen i IMO. IMO's maritime søsikkerhedskomiteé besluttede således at fokusere arbejdet for at forebygge tab af containere til søs og drøfte eventuelle nye tiltag. De første drøftelser i IMO er planlagt til september 2024.”

Med hensyn til spørgsmålet om myndighedsrollefordelingen i forbindelse med ulykker i havet med olie og kemikalier er det Miljøstyrelsens vurdering, at den er klar. I forhold til indsatsen på strandene er det kommunerne og strandfogederne, der koordinerer. Med hensyn til plastik pellets bad jeg allerede i august 2023 Miljøstyrelsen udarbejde en beredskabsplan for spild af plastik pellets og andre faste partikler i havet. Plastik pellets spreder sig hurtigt over store områder, er vanskelige at fjerne fra havmiljøet og kan indtages af dyrene i havet. Jeg forventer, at dette arbejde er afsluttet i første halvår af 2024.

Magnus Heunicke

/

Tone Madsen