

NOTAT



Miljøministeriet
Departementet

Vand og Klimatilpasning
Ref. ANHAK
Den 13. maj 2024

Notat om ansvarsfordeling i sager om strandede fartøjer

Med den gældende lovgivning kan staten kræve et skibsvrag fjernet, hvis skibet vurderes at udgøre en fare for enten 1) sejlads og fiskeri, 2) kyst, 3) havmiljø, mv., eller hvis det betragtes som dumpning. Hovedreglen er dog, at det påhviler skibets ejer at bære både ansvaret og omkostningerne ved fjernelse af skibsvrag (miljøbeskyttelseslovens § 70, sølovens § 166, kystbeskyttelseslovens § 19 e samt vragskonventionen/Nairobi-konventionen).

- 1) Hvis Søfartsstyrelsen vurderer, at et skibsvrag er til fare eller væsentlig ulempe for sejladsikkerheden eller fiskeriet, vil skibets ejer blive forsøgt kontaktet med krav om at uskadeliggøre vraget. Jf. tillæg til strandingslovens §§ 6 og 7 kan Søfartsstyrelsen kræve et vrag uskadeliggjort, når fartøjet enten synker, grundstøder eller strander. Såfremt ejer ikke selv uskadeliggør vraget eller lader sig identificere inden for en fastsat tidsfrist, kan Søfartsstyrelsen lade vraget fjerne for ejerens regning. Den afholdte udgift til fjernelse af vraget kan, under forudsætning af manglende eller ikke solvent skibsejer, forsøges opkrævet senere ved regres.

Når Søfartsstyrelsen modtager oplysninger om et vrag, som ikke tidligere er kendt, påbegyndes sagshåndteringen. Søfartsstyrelsen modtager orientering om vrag fra flere steder, fx forsvarrets Maritime Assistance Service (MAS), dagspressen, borgere, politiet og navigatoriske indberetninger. Når orientering modtages, foretager Søfartsstyrelsen øjeblikkeligt en indledende navigatorisk vurdering af, hvorvidt vraget udgør en fare, som øjeblikkelig bør imødegås ved fx uskadeliggørelse, afmærkninger eller navigationsadvarsler. Søfartsstyrelsen forsøger herefter at få kontakt til ejeren, både for et eventuelt samarbejde om uskadeliggørelse og for at få oplyst, om ejeren vil gøre bjærgningsforsøg. Endvidere udbedes en vurdering fra Fiskeristyrelsen om, hvorvidt vraget er til væsentlig gene for fiskeriet. Endelig orienteres Miljøstyrelsen og Kystdirektoratet om sagen. I særlige tilfælde – fx hvis der er tale om et vrag fra 1940'erne – spørges også andre myndigheder, fx Søværnet om risici for ammunition. Til sidst foretages en vurdering af sagen på grundlag af samtlige oplysninger. Der træffes beslutning om, hvorvidt der skal meddeles ejeren et påbud om uskadeliggørelse, og om hvad en sådan uskadeliggørelse som minimum skal opfylde fx i forhold til fri dybde. Søfartsstyrelsen fører et register over vrag, som Søfartsstyrelsen har kendskab til med oplysning om bl.a. position og ejer.

- 2) De berørte kommuner samt Kystdirektoratet har efter kystbeskyttelsesloven § 19 e hjemmel til at meddele ejeren af et vrag påbud om at fjerne vraget for ejerens regning, hvis vraget skønnes at være til fare for de danske kyster eller for et kystbeskyttelsesanlæg. Hvis påbuddet ikke efterkommes, kan kommunalbestyrelsen eller Kystdirektoratet fjerne vraget for ejers regning, hvis det er nødvendigt for at afværge en nærliggende fare. Rækkevidde af bestemmelsen, herunder hvornår noget er til fare for kysten eller et kystbeskyttelsesanlæg, er ikke nærmere defineret. Kystdirektoratet tolker til fare for kysten ift. erosion eller hvis vraget vil medføre en risiko for at skade et kystbeskyttelsesanlæg.

Efter kystbeskyttelsesloven, og i henhold til statens højhedsret over søterritoriet (som omfatter

vandarealet fra kystlinjen og 12 sømil ud), har Kystdirektoratet alene bl.a. mulighed for at kræve indretninger eller genstande på søterritoriet fjernet. Det kan efter en konkret vurdering også omfatte skibsvrag, hvor der ikke er indhentet tilladelse til placering af skibet på søterritoriet, og hvor skibet er til ulempe for omgivelserne. Dette gælder såvel for de eksisterende vrag som for eventuelle kommende vrag.

Hvis et fartøj eller et vrag *ikke* er til fare for kysten eller et kystbeskyttelses anlæg, og der er et sagligt og proportionelt grundlag for at gå ind i en sag, vil Kystdirektoratet i første omgang forsøge at finde frem til ejeren af vraget/fartøjet. Dette kan bl.a. ske ved kontakt til nærliggende havne, der kan have kendskab til ejeren, eller ved at fastgøre en partshøring/varsel om påbud om fjernelse på fartøjet/vraget.

Hvis der efter påbudsfristen udløb fortsat ikke har været en tilkendegivelse fra en ejer, kan Kystdirektoratet efter kystbeskyttelsesloven og statens højhedsret fjerne fartøjet eller vraget. Rækkevidde af adgang til fjernelse af fartøjer og vrag uden kendt ejer er ikke afklaret.

Hvis ejeren efter påbudsfristens udløb findes og hvis påbuddet ikke efterkommes, vil sagen overgå til strafferetlig forfølgelse ved domstolene med henblik på idømmelse af tvangsbøder.

Kystbeskyttelseslovens adgang til at fjerne vraget for ejers regning finder først anvendelse, når ejeren af fartøjet er blevet påbudt at fjerne vraget og efterfølgende er idømt tvangsbøder uden, at dette har ført til en fjernelse af vraget.

I praksis anvender Kystdirektoratet sjældent disse beføjelser, da Kystdirektoratet som udgangspunkt kun påtager sig udgifterne med at fjerne vrag, når de er til fare for danske kyster og kystbeskyttelses anlæg.

Kystdirektoratet modtager løbende orienteringer fra Søfartsstyrelsen, når de er blevet bekendt med et vrag. Hvis ikke Kystdirektoratet vurderer, at vraget er til fare for kysten eller kystbeskyttelses anlæg, så foretages der som udgangspunkt ikke yderligere. Kystdirektoratet vejleder borgere, som tager direkte kontakt til Kystdirektoratet vedr. vrag om, at de kan kontakte enten Søfartsstyrelsen vedr. eventuel fare for sejladsikkerheden eller Miljøstyrelsen for eventuel miljøskade/forurening.

- 3) Havmiljøloven finder anvendelse i forhold til bl.a. skibe, som befinder sig på dansk søterritorium og de eksklusive økonomiske zoner ved Danmark, jf. havmiljølovens § 2. Miljøministeriet har det overordnede ansvar for havmiljøloven, imens enkelte opgaver i regi af loven, herunder forureningsbekæmpelse og overvågningsopgaven, deles med Forsvaret.

Et vrag, som er dumpet (sunket) med vilje som led i bortskaffelse, hører under Miljøstyrelsens ressortområde, idet havmiljøloven § 25 indeholder et forbud mod dumpning. Dumpes et vrag som led i bortskaffelse, er det en ulovlig handling, der er strafbar. Miljøstyrelsen vil efter forudgående dialog med enten Søværnskommandoen og/eller Politiet blive involveret i en given sag om dumpning af et vrag i strid med havmiljølovens kapitel 9, med henblik på dialog med anklagemyndigheden.

Efter havmiljøloven § 42 a, stk. 3, kan Miljøstyrelsen træffe foranstaltninger, hvis disse er nødvendige for at forhindre eller bekæmpe forurening, der kan medføre alvorlige skader for havmiljøet. Bestemmelsen kan blandt andet bruges til at fjerne vrag eller vragdele. Det er forudsat, at bestemmelsen kun anvendes i helt ekstraordinære tilfælde. For at kunne anvende de

reaktionsmuligheder, der følger af havmiljølovens § 42 a, stk. 1, 2 og 3, skal Miljøstyrelsen kunne fastslå, at det specifikke skibsvrag udgør en forureningskilde, der medfører en betydelig forurening eller alvorlige skader på havmiljøet.

Sager efter havmiljølovens § 42 a om særligt alvorlige skader på havmiljøet vil næppe i praksis kunne bruges til at håndtere ordinære skibsvrag. Bestemmelsen i § 42 a er efter sin ordlyd stærkt begrænset i sin anvendelse. Hertil kommer forhold omkring miljøskade efter havmiljølovens kapitel 14 a, som er underlagt Miljøstyrelsens kompetence. Miljøstyrelsen træffer afgørelse om miljøskade efter havmiljølovens kapitel 14 a. Miljøstyrelsens rolle på skibsvragsområdet er i praksis konsultativ over for andre myndigheder – typisk Forsvaret (Søværnskommandoen) og Søfartsstyrelsen m.fl.

Havmiljøloven er en rammelov som følge af de meget detaljerede tekniske bestemmelser på området, ligesom loven udmønter en række internationale konventioner i national dansk ret. Da havmiljøloven har karakter af *lex specialis* i forhold til miljøbeskyttelsesloven, kan miljøbeskyttelseslovens bestemmelser ikke umiddelbart anvendes på forurening fra skibe.

Statslige myndigheder har som udgangspunkt ikke hjemmel til at kræve skibsvrag fjernet, hvis de falder uden for ovenstående kriterier. Søfartsstyrelsen kan ifølge bekendtgørelse af lov om tillæg til strandingslovens § 9, efter ansøgning give tilladelse til, at en kommune, forening, firmaer eller borgere for egen regning fjerner et vrage, hvis ejeren ikke selv vil bjærge vrage, eller hvis ejeren over en periode ikke foretager seriøse bjærtningsforsøg. Den, der bjærger, vil få ejendomsret til det bjærgede. Med undtagelse af offentlige myndigheder skal den, der vil bjærge, stille sikkerhed for eventuelle uskadelligørelsesudgifter, hvis vrage under bjærtningen tabes et sted, hvor det vil være til fare eller væsentlig gene for sejladsikkerhed eller fiskeri.

Nairobikonventionen om fjernelse af vrage og sølovens kap. 8 a giver ikke hjemmel til at kræve vrage fjernet, men regulerer ejerens pligt til enten at fjerne vrage eller bære udgiften til uskadelligørelse eller fjernelse af vrage eventuelt gennem lovpligtig forsikring, når anden lovgivning medfører, at ejeren pålægges at fjerne vrage. Den eventuelle betalingspligt for ejeren omfatter også nødvendige udgifter til vrages lokalisering og afmærkning. Ejerens betalingspligt er begrænset til det såkaldte globalansvarsbegrænsningsbeløb, som er et maksimalbeløb fastsat i konventionen og i søloven under hensyntagen til skibstype og størrelse.

Skibe fra lande, der har tiltrådt Nairobikonventionen, og som har en bruttotonnage større end 300 samt danske skibe med en bruttotonnage større end 20 er omfattet af pligten til at have forsikring til dækning af vragefjernelse.