

Folketingets Miljø- og Planlægningsudvalg  
Christiansborg  
1240 København K

J.nr. BLS-401-01063

Den 14. oktober 2010

Folketingets Miljø- og Planlægningsudvalg har i brev af 27. september 2010 stillet følgende spørgsmål nr. 1013 (alm. del), som hermed besvares. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Mette Gjerskov (S).

**Spørgsmål nr. 1013. (alm. del)**

Vil miljøministeren redegøre for status i sagen om forurening fra container-skibe og tabte containere, jf. MPU alm. del svar på spørgsmål 563 og MPU alm. del bilag 761?

**Svar**

Jeg har til brug for besvarelsen bedt By- og Landskabsstyrelsen om at indhente en udtalelse fra Økonomi- og Erhvervsministeriet (Søfartsstyrelsen) samt Beskæftigelsesministeriet (Arbejdstilsynet). Det er disse to myndigheder, der har ressort-ansvaret for transport af containere til søs.

Søfartsstyrelsen oplyser følgende om status på de konkrete opfordringer indeholdt i de to resolutioner (Resolution 1/05 og 1/08) fra Kommunernes Internationale Miljø Organisation (KIMO) vedrørende forurening fra skibe som følge af tabte containere, som jeg kan henholde mig til:

**“Resolution 1/05**

- *Etablere en konvention om kompensations- og erstatningspligt i forbindelse med skade forårsaget af fragt af ikke-giftige materialer*

KIMO foreslår, at LLMC 1996 (Limitation of Liability Convention 1976 as amended by the 1996-protocol) ansvarsgrænserne hæves, og at der indføres objektivt ansvar.

For så vidt angår størrelsen af ansvarsgrænserne i LLMC 1996, som Danmark har ratificeret og gennemført i søloven, bemærkes, at der allerede internationalt pågår drøftelser om ansvarsgrænsernes størrelser. I den forbindelse er det blevet oplyst, at der internationalt alene har været tale om en håndfuld sager, hvor ansvarsgrænserne er blevet gennembrudt. I Danmark har der ikke været skader, der har gennembrudt ansvarsgrænserne.

Som redegjort for i notat af 23. april 2010, som tilgik FMPU i forbindelse med besvarelsen af spørgsmål nr. 563 (alm. del) af 15. marts 2010, findes der allerede en række internationale konventioner med objektivt ansvar i forbindelse med forureningsskade. Baggrunden for dette skærpede ansvar har netop været stoffernes skadelige karakter. For transport af ikke-farlige stoffer gælder det ansvarsgrundlag, der er almindeligt i dansk ret.

## Resolution1/08

- *Sikre, at alle containere vejes, inden de bliver fragtet, og at vægten stemmer overens med skibets ladningsmanifest*

Nederlandene orienterede i september 2010 IMO's underkomite for farligt gods, faste ladninger og containere om den såkaldte Lashing@Sea rapport.

I rapporten redegøres for de påvirkninger, som containere udsættes for, og mulige årsager til skader under søtransporten. Når der ses bort fra skader, som kan tillægges dårlige vejrforhold og uhensigtsmæssig håndtering af skibet, peger rapporten på, at skader på containere skyldes interaktion mellem containerstakke og overbelastning af underliggende containere. En af hovedårsagerne hertil kan tilskrives en uhomogen vægtfordeling i de enkelte containerstakke. Rapporten peger i den forbindelse på, at der kan være uoverensstemmelser mellem den angivne og den faktiske vægt af de enkelte containere.

IMO's underkomite tog rapporten til efterretning med en række tilkendegivelser om, at den underbyggede et behov for at indføre obligatorisk vejning af samtlige containere, eksempelvis ved deres ankomst til terminalen. Et forslag herom forventes fremsat i IMO's maritime sikkerhedskomite i foråret 2011.

- *Fastgøre automatisk aktiveret sømærke til alle containere således at de kan identificeres og genfindes, hvis de tabes over bord*

Som redegjort for i notat af 23. april 2010, har det internationale maritime samfund afvist en sådan løsning, da det ikke fandt, at der var den fornødne sammenhæng mellem mål og middel. Herudover forekommer det mere hensigtsmæssigt at prioritere tiltag, som kan forebygge tab af containere, frem for systemer, som kan reducere en eventuel skadevirkning herved.

- *Undersøge specifikationer og vedligeholdelsessystemer for det låsesystem, som binder containere sammen*

Som redegjort for i notat af 23. april 2010 findes der allerede regler for konstruktion og eftersyn af lastsikringsudstyr i containerskibe. Regelsættet for udarbejdelse af lastsikringsmanualer var - som oplyst - under revidering på daværende tidspunkt, og de skærpede regler blev vedtaget af IMO's maritime sikkerhedskomite i maj 2010.

- *Introducere økonomiske straf- og kompensationssystemer for omkostninger i forbindelse med genfindning af tabte containere*

KIMO anmoder om en forklaring af Vragfjernelseskonventionens artikel 1, stk. 4, i forhold til, om tabte containere er omfattet af konventionen.

Konventionens artikel 1, stk. 4, litra (c), er affattet således: "any object that is lost at sea from a ship and that is stranded, sunken or adrift at sea". Den brede definition af vrage i artikel 1, stk. 4, indebærer dermed, at containere, som er faldet af et skib, er omfattet af konventionen."

Arbejdstilsynet oplyser følgende om status vedrørende forurening fra skibe som følge af tabte containere, som jeg kan henholde mig til:

"Arbejdstilsynet svarede i april 2010 By- og Landskabsstyrelsen – og svaret indgik i miljøministerens besvarelse af spørgsmål nr. 563 fra Folketingets Miljø- og Planlægningsudvalg. Arbejdstilsynet har ikke kendskab til ændringer på området i den forløbne tid, og henviser til den tidligere besvarelse.

Til brevet fra Kommunernes internationale miljøorganisation (KIMO) "Response to Danish Maritime Authority and Environment Ministry", skal Arbejdstilsynet bemærke, at mængden af gods, som fyldes i containere, samt måden hvorpå containere stakkes, ikke er Arbejdstilsynets ressortområde, når det sker til søs."

Jeg kan desuden oplyse, at der arbejdes på at etablere en arbejdsgruppe om skibsfart under Det trilaterale Vadehavssamarbejde. Arbejdsgruppen vil bl.a. se på spørgsmålet om øget opmærksomhed angående tabte containere, jf. det i KIMO's brev anførte om den trilaterale ministerdeklaration fra den 18. marts 2010.

Under henvisning til ovennævnte oplysninger finder jeg ikke grundlag for at foretage mig yderligere i sagen.

Karen Ellemann / Helle Pilsgaard