



**Miljøministerens besvarelse af spørgsmål nr. BR
stillet af Folketingets
Miljø- og Planlægningsudvalg**

Spørgsmål BR

Vil ministeren i et kommende samråd redegøre for miljøpåvirkningen fra samtlige skibskollisioner og andre uheld til havs i 2010?

Svar

Jeg har forstået spørgsmålet sådan, at spørgeren med ”andre uheld til havs” tænker på uheld i forbindelse med skibsfarten.

Ansvar for skibsfart og sejladsikkerhed er fordelt mellem en række statslige myndigheder.

- Miljøministeriet har det overordnede, lovgivningsmæssige ansvar for havmiljøloven, der regulerer *miljøpåvirkningen* fra bl.a. skibsfart. Til

eksempel kan nævnes reguleringen af udledning af olie og kemikalier til havet.

- Søværnets Operative Kommando har imidlertid det operationelle ansvar. Søværnets Operative Kommando forestår således forureningsbekæmpelse til søs, og tager sig som hovedregel af håndhævelsen af havmiljølovgivningen – og herunder for eksempel politianmeldelse - for så vidt angår skibsfart.
- Søfartsstyrelsen har generelt ansvaret for skibsfart i Danmark. I denne forbindelse fastlægger Søfartsstyrelsen sejlruiter.
- Farvandsvæsenet under Forsvarsministeriet har ansvaret for, at farvandene er sikre at besejle og sikrer afmærkningen af sejlruiterne. Lodsspørgsmål ligger under Forsvarsministeriet, idet tilsyn med lodserier og fastsættelse af lodspligt er Lodstilsynets ansvar, mens drift af det statslige lodsvæsen (DanPilot) er Farvandsvæsenets ansvar. Farvandsvæsenet er den hydrografiske myndighed, der skal kende vanddybderne.
- Kystdirektoratet under Transportministeriet administrerer havneloven, kystbeskyttelsesloven og statens højhedsret over søterritoriet. Kystdirektoratet er endvidere ansvarlig for

oprensning af en række danske gennemsejlingsfarvande, ligesom direktoratet sørger for oprensning i flere havne på den jyske vestkyst. I øvrigt er havnene selv ansvarlige for at rense op i indsejling og havnebassiner, så havnene kan besejles.

Koordination af myndighedernes synspunkter sker i et såkaldt maritimt samarbejdsorgan, hvor Forsvarskommandoen sidder for bordenden. Udover de allerede nævnte statslige myndigheder er Skatteministeriet og Fiskeridirektoratet repræsenteret her.

Miljøministeriets og min rolle i relation til skibskollisioner og deres eventuelle miljøpåvirkninger er først og fremmest at udstede regler om beskyttelse af havmiljøet.

For at kunne besvare samrådsspørgsmålet har Miljøministeriet derfor indhentet bidrag fra Søværnets Operative Kommando, Søfartsstyrelsen samt Danmarks Miljøundersøgelser.

Jeg skal oplyse, at mit svar på besvarelse af alm. del spørgsmål nr. 289 – der oprindeligt var stillet som

samrådsspørgsmål BS - byggede på materiale indhentet fra Søfartsstyrelsen. Spørgsmålet handlede om en oversigt over samtlige uheld og skibskollisioner de sidste 10 år.

I forlængelsen af mit skriftlige svar ønsker spørgeren her i samrådet oplysninger om de skibsuheld i 2010, hvor der har været miljøpåvirkning.

I 2010 var der ifølge Søfartsstyrelsens oversigt i alt 101 søulykker i de danske farvande. Til søulykker regnes hændelser, hvor der er sket teknisk skade på skibet.

I forlængelse heraf har Søværnets Operative Kommando oplyst, at der i 2010 har været i alt fire skibsuheld med miljøpåvirkning til følge. Om disse fire uheld har Søværnets Operative Kommando oplyst følgende:

- Der var i juli 2010 i Kattegat en kollision mellem et fiskeskib og et fragtskib. Det medførte et udslip af flygtig diesellole, der ikke kunne bekæmpes

– det vil sige, at det ikke var teknisk muligt at opsamle. Det skyldes jo netop, at når olien er flygtig fordamper den hurtigt.

- I Køge Bugt brød et skib i september 2010 i brand. Det medførte også et udslip af flygtig dieselolie, det heller ikke var teknisk mulig at samle op.
- I oktober 2010 udbrød der brand i skibet Lisco Gloria. Skibet lå i Fehmern Bælt. Det medførte et udslip af flygtig dieselsolie og animalsk olie, der ikke kunne samles op. Der blev dog opsamlet 100 liter animalsk olie af Søværnets Operative Kommando.
- Om denne ulykke har Danmarks Miljøundersøgelser oplyst, at udslippet havde karakter af en såkaldt viskøs – det vil sige sej - film, som skyllede op på strandene omkring Sønderborg. Strandene blev oprenset, men da DMU ikke anså blandingen for at være giftig, blev rensningen gennemført uden særlige sikkerhedsforanstaltninger.

- Også i oktober 2010 forliste skibet Egholm II i Århus Bugt. Det medførte et udslip af flygtig dieselsolie, det ikke var teknisk muligt at samle op.

Samlet viser oplysningerne, at der i 97 af de 101 søulykker i 2010 ikke skete udslip til miljøet. I ingen af de fire tilfælde, hvor der skete udslip, skete der alvorlig skade på miljøet.

Efter min vurdering har der således ikke været væsentlige miljøpåvirkninger fra skibskollisioner og andre skibsuheld i 2010.

I øvrigt kan jeg oplyse, at økonomi- og erhvervsministeren hvert år fremsender et notat om sejladsikkerhed til Erhvervsudvalget. Alle myndigheder, der har ”aktier” i skibsfart og sejladsikkerhed bidrager til notatet.

I notatet anføres eksisterende og kommende tiltag, der kan forbedre sejladsikkerheden i blandt andet de danske farvande. Tiltagene medvirker bl.a. til at forhindre ulykker, grundstødninger, miljøkatastrofer

mv. Jeg har aftalt med økonomi- og erhvervsministeren, at notatet i år ligeledes fremsendes notatet til Miljø- og Planlægningsudvalget.

Jeg håber, at det kan give et bedre billede af den statslige indsats i forhold til sejladsikkerhed. Notatet bliver fremsendt senere i år.