

MILJØMINISTERIET

Departementet

Kopi

Folketingets Miljø- og Planlægningsudvalg
Christiansborg
1240 København K

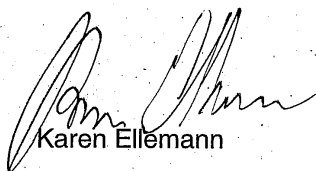
J.nr. BLS-32-00002

Den 17 DEC. 2010

./ Til udvalgets orientering fremsendes et notat om omfanget af skæmmende skibsvrag og skibe. Jeg henviser til udvalgets beretning af 15. september 2010 over beslutningsforslag B 216 (Forslag til folketingsbeslutning om fjernelse af skibsvrag fra kyster og kystnære områder).

Notatet er udarbejdet af en tværministeriel arbejdsgruppe. Arbejdsgruppen har – på baggrund af henvendelser til kystkommunerne, erhvervs- og lystbådehavnene, samt Danmarks Naturfredningsforening - registreret 30 skæmmende skibsvrag og skibe. Arbejdsgruppen vurderer dog, at antallet af faktiske skæmmende skibsvrag og skibe formentligt er lidt større, da kortlægningen er baseret på frivillighed hos de adspurgte. Skibsvrag og skibe indenfor havnens dækkende værker er ikke medtaget i notatet, da havnen normalt efter sit ordensreglement kan fjerne sådanne skibe eller skibsvrag.

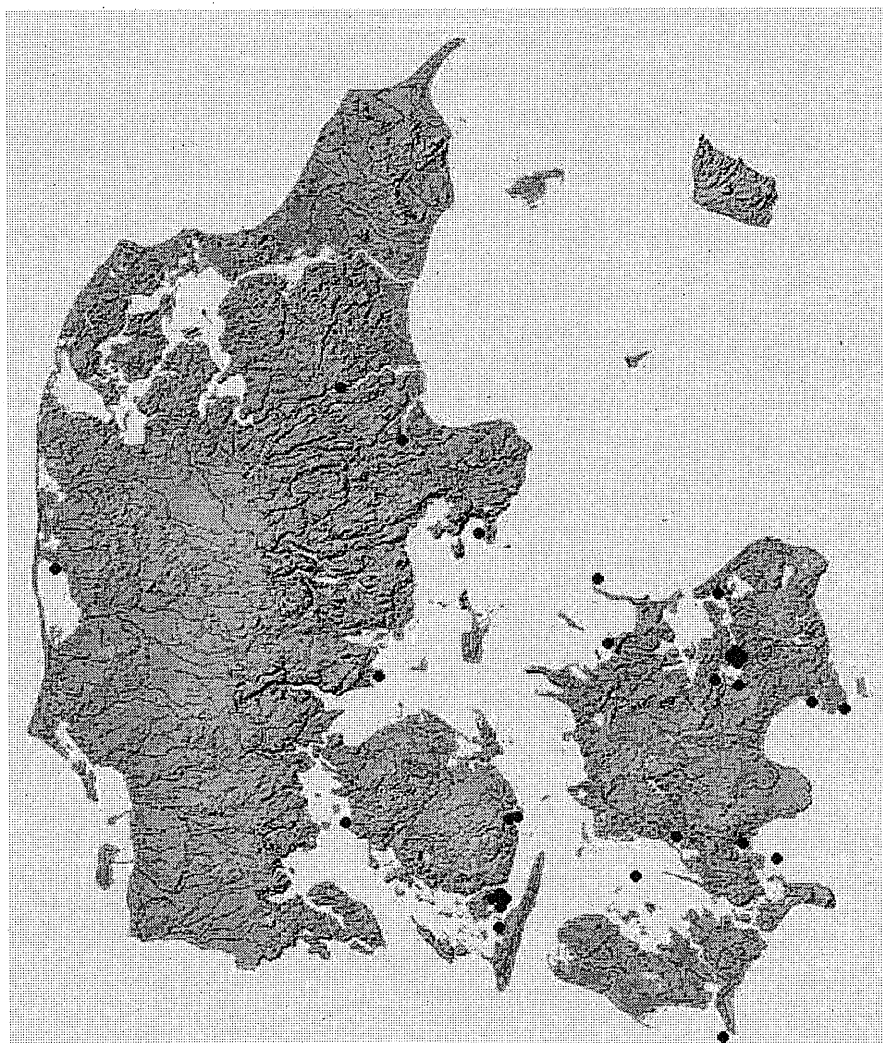
Jeg finder ikke det kortlagte antal skæmmende skibsvrag og skibe særligt stort, og derfor vil jeg ikke foretage mig yderligere i sagen.


Karen Ellemann

/ Helle Pilsgaard

Notat

om omfanget af skæmmende skibsvrag og skibe



Oversigt over eventuelle skæmmende skibsvrag og skibe

December, 2010

1. Indledning og baggrund	3
2. Regelsættet om fjernelse af vrug m.v.....	4
2.1. Ansvarsfordelingen ved håndtering af skibsvrag/efterladte skibe	4
2.2. Registrering af skibe i Danmark	5
2.3. Spørgsmålet om ejerforhold.....	5
2.4. Vragfjernelseskonventionen.....	6
2.5. Håndtering af skibsvrag som affald efter regler i og efter miljøbeskyttelsesloven	6
3. Kortlægningen af omfanget af skæmmende skibe og efterladte vrug	7
4. Udgifterne ved fjernelse	9
5. Andre landes regler	10
6. Konklusion	10

Bilagsliste

Bilag 1. Beretning over beslutningsforslag B 216.

Bilag 2. Arbejdsgruppens kommissorium.

Bilag 3. Arbejdsgruppens medlemmer.

Bilag 4. Miljøministeriets notat over ansvarsfordelingen ved håndtering af skibsvrag/efterladte skibe.

Bilag 5. By- og Landskabsstyrelsens brev til kommunerne.

Bilag 6. Danmarks kort over placeringen af de 30 skibe.

1. Indledning og baggrund

Flere folketingsmedlemmer fra Socialdemokratiet stillede d. 9. april 2010 et beslutningsforslag (B 216), der pålagde regeringen, ”at iværksætte et tværministerielt udredningsarbejde med henblik på at udarbejde regler, der sikrer, at de danske kyster og kystnære marine områder ikke benyttes til skibskirkegårde.”

Forslagsstillernes ønske var at forpligte myndighederne til at gribe ind, hvis et efterladt skib eller et skibsvrag skæmmer det marine landskab.

Miljøministeren har tidligere svaret på folketingssspørgsmål om skibsvrag. Spørgsmålene handlede dels om skibe eller skibsvrag, der var til fare for miljøet. Nogle spørgsmål handlede desuden om skibe eller skibsvrag, der opfattedes som skæmmende. Af disse svar fremgår det, at de statslige myndigheder kan fjerne skibe eller skibsvrag, hvis de er til fare for sejladsikkerheden, miljøet eller fiskeriet.

Beslutningsforslaget blev førstebehandlet d. 27. april 2010 i Folketinget, og det blev generelt modtaget positivt. Miljøministeren gav udtryk for, at hun godt kunne følge forslagsstillernes bekymring. Forslaget blev herefter henvist til behandling i Folketingets Miljø- og Planlægningsudvalg.

Miljøministeren tilkendegav d. 10. juni 2010 overfor udvalget, at By- og Landskabsstyrelsen sammen med de øvrige berørte ministerier ville indhente mere viden om problemets omfang. Ministeren har derimod ikke givet tilsagn om at overveje nye regler på området. Ministeren oplyste, at der var tale om en ganske omfattende opgave, men at hun forventede, at oplysningerne kunne foreligge inden årets udgang.

./ Udvalget afgav d. 15. september 2010 beretning om beslutningsforslaget. Beretningen er vedlagt som bilag 1.

I beretningen opfordredes miljøministeren til at iværksætte en undersøgelse af problemets omfang og mulige virkemidler til at sikre indgriben fra myndighederne. Udvalget anmodede om en færdiggørelse af undersøgelsen inden d. 31. december 2010.

By- og Landskabsstyrelsen har på baggrund af beslutningsforslaget nedsat en tværministeriel arbejdsgruppe, der har undersøgt problemets omfang. Arbejdsgruppen har bestået af repræsentanter fra:

Økonomi- og Erhvervsministeriet (Søfartsstyrelsen), Transportministeriet (Departementet og Kystdirektoratet), Forsvarsministeriet (Departementet, Farvandsvæsenet og Søværnets Operative Kommando (SOK)), Kulturministeriet (Kulturarvsstyrelsen), Miljøministeriet (By- og Landskabsstyrelsen). Justitsministeriet og Miljøstyrelsen har deltaget ad hoc i arbejdet.

./ Arbejdsgruppens kommissorium er vedlagt som bilag 2.

Ifølge kommissoriet skal arbejdsgruppen i sin redegørelse belyse nedenstående forhold:

- Skøn over antal eksisterende skibsvrag og efterladte fartøjer, der kan skæmme de marine kystlandskaber, samt disses placering. Dele af vrageene skal være synlige, dvs. befinde sig over vandet.

- Eventuelt udarbejdes et skøn over udgifterne til at fjerne skibsvrag efterladt ved kysterne.
- Indhentelse af oplysninger om vore nabolandes politik på området.
- Beskrivelse af juridiske problemer omkring fjernelse af "herreløse" fartøjer.

Det er ikke arbejdsgruppens opgave at stille forslag til eventuelle regler på området, da miljøministeren i sin tilkendegivelse til udvalget d. 10. juni 2010 alene har givet tilsagn om at kortlægge omfanget af problemet.

Efter kommissoriet skal arbejdsgruppen aflevere sin redegørelse til miljøministeren inden udgangen af 2010.

./ Oversigt over arbejdsgruppens medlemmer er vedlagt som bilag 3.

2. Regelsættet om fjernelse af vrag m.v.

2.1. Ansvarsfordelingen ved håndtering af skibsvrag/efterladte skibe

I forbindelse med miljøministerens besvarelse af alm. del spørgsmål nr. 377¹ d. 23. februar 2010 fremsendte ministeren til Folketinget et notat over ansvarsfordelingen ved håndtering af skibsvrag/efterladte skibe.

./ Notatet vedlægges som bilag 4.

De dele af notatet, der er særlige relevante for denne redegørelse, er resumeret nedenfor.

Følgende blev bl.a. slået fast i notatet:

- selv om et skib er blevet til et vrag, tilhører det fortsat ejeren af skibet, indtil ejeren enten ved erklæring eller ved faktisk manglende bjærgningsforsøg har opgivet vraget.
- det er endvidere ejeren, som bærer ansvaret og omkostningerne ved fjernelse af et vrag.

Beslutning om fjernelse af sunkne og strandede vrag træffes af en række forskellige myndigheder afhængig af årsagen til, at vraget skal fjernes:

- Hvis der er tale om en særlig risiko for olie- eller kemikaliefurening, kan Miljøministeriet henholdsvis Forsvarsministeriet træffe de nødvendige foranstaltninger for så vidt angår havet og de kystnære dele af søterritoriet, såfremt dette er nødvendigt for at forhindre eller bekæmpe forurening, der kan medføre alvorlige skader på havmiljøet, jf. havmiljølovens bestemmelser herom.
- Hvis vraget er til væsentlig gene eller fare for enten sejlads eller fiskeri, kan Farvandsvæsenet kræve, at ejeren uskadeliggør vraget eller – hvis dette ikke efterkommes – selv uskadeliggøre dette, idet udgifterne til sidstnævnte dog forudsættes afholdt af ejeren, jf. lov om tillæg til strandingsloven.

¹ Spørgsmål nr. 377 (alm. del)

Vil ministeren oplyse, hvilken myndighed, der har ansvaret, og hvordan det sikres, at pågældende myndighed griber ind, når gamle skibsvrag efterlades på vandet som affald, jf. en aktuel sag fra Roskilde Fjord, som er omtalt i artiklen "Jyllinges skibskirkegård" på www.lokalavisen.dk den 21. januar 2010 (lokalavisen/Egedal)?

- Hvis vraget skønnes at kunne frembyde fare for kysten eller for et kystbeskyttelses anlæg kan transportministeren eller en kommunalbestyrelse meddele ejeren af et vrags påbud om fjernelse af det.

Farebegrebet er blevet behandlet i en rapport afgivet af en arbejdsgruppe i juni 1997 til trafikministeren, samt miljø- og energiministerens, hvori det bl.a. blev fastslået, at der er grundlag for en meget vid fortolkning af farebegrebet, idet skibsvrag eller skibe kan fjernes hvis der er fare for miljø, sejladsikkerhed eller fiskeri. Dette havde bl.a. baggrund i et responsum af 15. maj 1997 fra kammeradvokaten.

Den vide fortolkning af farebegrebet gælder både faren for sejladsikkerheden, fiskeriet og miljøet. Det anføres desuden, at der for anvendelse af kystbeskyttelsesloven skal være tale om nærliggende fare for kysten eller kystværn. Også dette farebegreb kan udstrækkes ganske vidt. Desuden blev følgende konkluderet: ”Er det et éntydigt grundlag, der peger på, at et vrags af andre grunde end fare selv i vid forstand ønskes fjernet, kan staten med hjemmel i højhedsretten i sidste ende foranstalte vrags fjernelse, såfremt dette ønskes ud fra en konkret overordnet politisk vurdering.”

Som løsningsforslag på længere sigt, pegede arbejdsgruppen på, at det kunne overvejes, at der for fremtiden tilvejebragtes en konkret lovhjemmel, således at der i særlige tilfælde forelå en forpligtelse til at fjerne uæstetiske vrags. Dette er dog ikke sket.

2.2. Registrering af skibe i Danmark

Alle danske erhvervsskibe, herunder også fiskeskibe, skal registreres. I forbindelse med registreringen skal bl.a. skibets ejerforhold oplyses. For at et skib kan anses som dansk og dermed blive registreret og sejle under dansk flag, skal skibets ejer – som hovedregel – være dansk. For EU- og EØS borgere gælder særlige regler.

For fritidsskibe gælder følgende regler i Danmark for registrering:

- Et fritidsskib med en bruttotonnage på 20 eller derover skal af ejeren anmeldes til registrering i Skibsregistret.
- Et fritidsskib med en bruttotonnage på 5 eller derover, men under 20, kan på ejerens begæring registreres i Skibsregistret.
- Et fritidsskib, som bliver bygget i Danmark, kan på ejerens begæring optages i en særlig afdeling af Skibsregistret (skibsbygningsregistret), hvis skibets bygning er så fremskreden, at skibet kan identificeres, og hvis skibets bruttotonnage skønnes at blive målt til mindst 5.

2.3. Spørgsmålet om ejerforhold

Hvis en myndighed ønsker at fjerne et skib, der er opankret udenfor en havn, skal der rettes henvendelse til ejeren herom. Hvis skibet ikke er til fare for miljø, sejladsikkerhed eller fiskeri er en – eventuel længere tids – opankring ikke ensbetydende med, at skibet er opankret ”med andet formål end sejlads”, hvorfor ejerens samtykke til fjernelse skal indhentes. Desuden er det væsentligt, at myndigheden kan pålægge ejeren udgifterne til fjernelse og evt. bortskaffelse.

Efter sædvane anses den ansvarlige for et skib eller en flydende genstand for at være den person, der har driftsansvar for skibet eller den flydende genstand

Som det fremgår af afsnittet om kortlægning af omfanget af skæmmende skibsvrag og efterladte skibe, er de fleste skæmmende skibsvrag/efterladte skibe i kategorien mindre skibe. Kun i meget få tilfælde er det tilsyneladende muligt at identificere ejeren.

2.4. Vragfjernelseskonventionen

Vragfjernelseskonventionen (Nairobi-konventionen) er fra 2007. Med konventionen skabes internationale regler om rettigheder for stater samt pligter og ansvar for redere, når det gælder fjernelse af skibsvrag m.v., som udgør en fare for navigationen eller miljøet.

Konventionen er ikke trådt i kraft. Konventionen fastsætter regler vedrørende rapportering, lokalisering, afmærkning og fjernelse af vrag, drivende eller sunket fragt eller udstyr, der har været ombord på skibet. Herudover medtager konventionen regler om ejerens ansvar for fjernelse af vrag og tvungen forsikring til dækning af udgifterne hertil samt bestemmelser om forældelse af krav og afgørelse af tvister. Kravet om tvungen forsikring gælder dog kun for skibe med en bruttotonnage på 300 eller derover.

Det eneste land, der (pr. 2. december 2010) har ratificeret konventionen er Nigeria.

2.5. Håndtering af skibsvrag som affald efter regler i og efter miljøbeskyttelsesloven

Miljøbeskyttelsesloven og reglerne efter loven finder også anvendelse på det danske søterritorium, men med den begrænsning, der følger af anden lovgivning. Da havmiljøloven finder anvendelse i forhold til forurening og anden påvirkning af natur og miljø fra skibe på søterritoriet, er anvendelsesområdet for regler i og efter miljøbeskyttelsesloven i forhold til håndtering af skibsvrag begrænset til de miljømæssige problemer, som skibsvrag på kysterne og ved kaj (i havne) måtte forårsage.

Det er endvidere en forudsætning for anvendelse af reglerne i og efter miljøbeskyttelsesloven, at et skibsvrag indebærer et miljømæssigt problem i form af forurening, herunder uhygiejniske forhold, eller risiko herfor. Reglerne kan således ikke finde anvendelse, hvis et efterladt skibsvrag alene indebærer æstetiske problemer.

Et skibsvrag, som ingen tager ansvar for at fjerne, vil som alt overvejende hovedregel være en genstand, som nogen har skilt sig med eller ønsker at skille sig af med. Skibsvraget vil derfor være affald. Klassifikationen af skibsvraget som affald eller ikke affald foretages af kommunalbestyrelsen eller Miljøstyrelsen afhængig af skibets størrelse, skibe under 1.500 tons klassificeres af kommunalbestyrelsen, øvrige skibe af Miljøstyrelsen, jf. affaldsbekendtgørelsens² § 6.

Miljømyndighederne kan efter miljøbeskyttelseslovens § 46 meddele påbud eller forbud med henblik på at sikre, at affald opbevares og håndteres på forsvarlig måde. Påbud efter bestemmelsen kan meddeles til enhver, der "frembringer, opbevarer, sorterer eller håndterer affald" og dermed "er ansvarlig for, at der ikke opstår uhygiejniske forhold eller sker forurening af luft, vand eller jord", jf. miljøbeskyttelseslovens § 43. Der kan således meddeles påbud til den, der er ansvarlig for forholdet (at skibsvraget er efterladt). Det er omtvistet, hvorvidt der med hjemmel i denne bestemmelse kan meddeles et påbud til en grundejer om for egen regning at håndtere affald efterladt på ejerens ejen-

² Bekendtgørelse nr. 48 af 13. januar 2010 om affald.

dom, ligesom det ikke er endeligt afklaret, om der kan meddeles påbud, hvis forholdet er forårsaget af et hændeligt uheld, eller der er af andre grunde ikke er et ansvarsgrundlag.

Hvis ingen ansvarlig kan påbydes at fjerne og håndtere et skibsvrag, som er affald, fra kyst eller havn, kan kommunalbestyrelsen fjerne skibsvraget efter reglerne i miljøbeskyttelseslovens § 70, stk. 2 om indgreb til forebyggelse af væsentlig forurening m.v., hvor ingen kan holdes ansvarlig for forholdet. Derudover gælder det, at kommunalbestyrelsen er ansvarlig for renholdelse m.v. af bade-strande, jf. badevandsbekendtgørelsens³ § 12, stk. 1, hvoraf følger:

”For kommunale og private badeområder, som er tilgængelige for offentligheden, træffer kommunalbestyrelsen de nødvendige foranstaltninger til sikring af de hygiejniske forhold, herunder renholdelse og indretning af toiletter.”

3. Kortlægningen af omfanget af skæmmende skibe og efterladte vrage

Med henblik på at kortlægge antallet af skæmmende skibe og efterladte vrage langs kysterne, der blev iværksat på baggrund af beslutningsforslag B 216 og den efterfølgende beretning, har By- og Landskabsstyrelsen anmodet kystkommunerne og medlemmerne af organisationen Danske Havne (Erhvervshavnene) om oplysninger om evt. skæmmende skibsvrag og efterladte skibe de måtte kende til. Desuden har styrelsen bedt Foreningen af Lystbådehavne i Danmark om at anmode sine medlemmer om tilsvarende oplysninger. Der er desuden rettet henvendelse til Danmarks Naturfredningsforening, der har bedt sine lokalforeninger om tilsvarende oplysninger.

I alt er der blevet rettet henvendelse til 66 kommuner, 163 lystbådehavne, 80 erhvervshavne, samt Danmarks Naturfredningsforenings 95 lokalforeninger.

Det er desuden rettet henvendelse til Kort- og Matrikelstyrelsen, der har indsendt en oversigt over de synlige skibe/skibsvrage styrelsen har registreret. Oversigten indgår i nedenstående tabel.

./ Brevet til kommunerne er vedlagt til orientering (bilag 5). Et tilsvarende brev er sendt til erhvervshavnene.

I brevet til kommunerne er det understreget, at besvarelsen af styrelsens henvendelse er frivillig. Baggrunden for dette er, at der i modsat fald kunne blive tale om kompensation til kommunerne efter det udvidede totalrammep princip (DUT).

Anmodningen omfatter kun oplysninger om skæmmende skibsvrage og efterladte skibe udenfor havnene, idet havnene normalt ved hjælp af sit ordensreglement, jf. standardreglementet⁴, har mulighed for at fjerne skæmmende skibsvrage og efterladte skibe inden for havnens område, jf. f.eks. § 16, stk. 1 i standardreglementet for erhvervshavne:

”Et oplagt, efterladt, sunket eller strandet skib eller vrage (samt dets udstyr eller tilbehør) eller øvrigt efterladt gods eller materiel kan havnemyndigheden forlange flyttet inden rimelig tid. Efterkommes havnemyndighedens pålæg ikke, og kan havnemyndigheden ikke uden væsentlige omkostninger eller ulempe blive ved med at sørge for genstanden, kan havnemyndigheden efter endnu en meddelt frist foranledige genstanden flyttet til en anden godkendt placering og solgt for ejerens regning. Forinden salg finder sted, skal havnen så vidt muligt give ejeren besked.”

³ Bekendtgørelse nr. 165 af 23. februar 2009 om badevand og badeområder

⁴ Se f.eks. Bekendtgørelse nr. 1146 af 25. november 2004 om standardreglement for overholdelse af orden i danske erhvervshavne

Der findes tilsvarende regler i standardreglementet for lystbådehavne og mindre fiskerihavne.

Af praktiske årsager har arbejdsgruppen til brug for kortlægningen kun medtaget fartøjer med en længde på eller over 5 meter. Fartøjer under 5 meter medtages dog, såfremt disse har mast og/eller indendørs motor.

På baggrund af kortlægningen er der udarbejdet en liste over skæmmende skibsvrag og efterladte skibe. Listen er suppleret med de skæmmende skibsvrag og efterladte skibe, som Farvandsvæsenet i øvrigt har kendskab til.

Oversigt over By- og Landskabsstyrelsens kortlægning.

Lokalitet	Bådtype	Bådlængde	Skrog	Afstand kyst	Ejer kendt?
Ringkjøbing og Stadil Fjorde	Jollevrag	5	Ikke oplyst	Ikke oplyst	Ikke oplyst
Ud for Hobro Havn	Fiskefartøj	12	Træ	12	Nej
Randers Fjord ved Møllebækken	Lystfartøj	5	Træ/Glasfiber	20	Nej
Ebeltoft Vig - Ahl Hage	Fiskefartøj	20	Stål	1100	Nej
Juelsminde N - As Hoved Skov S	Pram	40	Stål	50	Måske
Assens syd - Torø Red	Fragtskib VERKA	25	Stål	135	Nej
Thurø Bund S	Arbejdsplatform	18	Stål	40	Nej
Thurø Bund inderste del	Lystfartøj	9	Ikke oplyst	30	Ikke oplyst
Thurø Bund inderste del	Lystfartøj	9	Ikke oplyst	30	Ikke oplyst
Thurø Bund inderste del	Lystfartøj	9	Ikke oplyst	30	Ikke oplyst
Thurø Bund E	Pontonbro	10	Træ/stål	0	Nej
NE for Rudkøbing Lystbådehavn	Lystfartøj	7	Træ	10	Ja
Nyborg - Holckenhavn	Fiskefartøj	5	Træ	10	Nej
Nyborg - Holckenhavn	Fiskefartøj	6	Træ	10	Nej
Nekselø Bugt - Knarbos Klint	Lystfartøj	7	Træ	0	Nej
Sjællands Odds E	Lægter	43	Stål/beton	70	Nej
Frederiksværk S - Hvide Klint	Speedbåd	5,5	Ikke oplyst	150	Ja
Jyllinge N - Toftegård W	Trækutter	10	Træ	40	Ikke oplyst
Lilleø ved Jyllinge Fiskerihavn	Fiskefartøj	10	Træ	100	Måske
Ud for Jyllinge Fiskerihavn	Pram	10	Træ	15	Nej
Jyllinge syd - Agernakke	Pram	26	Beton	70	Nej
NE for Roskilde havn	Lystfartøj	7	Træ/glasfiber	63	Ikke oplyst
Roskilde Fjord - Lejre Vig	Havnerundfartsbåd	20	Ikke oplyst	75	Måske
Ud for Hvidovre Havn	Pram	6	Træ	100	Nej
Dragør SW - Søvang	Trækutter	13	Træ	100	Ja
Præstø Fjord	Vesterhavskutter	15	Ikke oplyst	150	Nej
Fakse Bugt - Bøgestrømmen E	Lystfartøj	9	Træ	4200	Nej
SW for Gedser Havn	Sejlbåd	9	Glasfiber	780	Ja
Smålandsfarvandet - Karrebæksmunde SW	Fragtskib HANFRIED	42	Stål	8500	Ja
Næstved SW - Gødenholm N	Lystfartøj	12	Træ	200	Nej

Kortlægningen viser i alt 30 skæmmende skibsvrag og efterladte skibe, hvoraf de fleste ligger tættere på land end 100 m.

Bortset fra to (mindre) fragtskibe er der tale om lystfartøjer, fiskerbåde, pramme og lignende. For de flestes vedkommende er der ikke kendskab til, hvem ejeren er.

Det skal understreges, at det anslåede antal skæmmende skibsvrag og efterladte skibe naturligvis er behæftet med en vis usikkerhed, da det beror på frivillige indberetninger fra kommuner, havne og Danmarks Naturfredningsforening. Desuden er der i sagens natur tale om skæmmende skibsvrag og efterladte skibe, der ligger relativt tæt på kysten. Muligheden for forekomst af synlige skibsvrag langt fra land er naturligvis begrænset henset til vanddybden.

Placeringen af de skæmmende skibsvrag og efterladte skibe i det danske havområde er anført på Danmarkskortet i bilag 6.

Arbejdsgruppen har ikke efterprøvet oplysninger om hvorvidt, der reelt er tale om skæmmende skibsvrag og efterladte skibe.

4. Udgifterne ved fjernelse

Det er vanskeligt at angive de nøjagtige omkostninger ved fjernelse og eventuel bortskaffelse af efterladte skibe eller skibsvrag. Omkostningerne afhænger af skibets/skibsvragets størrelse, type, tilstand, samt afstanden til det sted, hvor skibet bringes i land. Desuden vil der være en række andre forhold, der er relevante for udgiften, som f.eks. skibets stand, vejrforhold m.m.

Kystdirektoratet har oplyst følgende:

”Et vrag kostede i 2002 ca. 900.000 kr. at fjerne. Det lå ud for Nexø Havn på ca. 1,5 meters vanddybde. Der er ikke oplysninger, om afstanden til kysten, men vraget var synligt. Vraget var af et skib på 230 BRT. Længde: 38,5 meter, bredde: 7,29 meter, dybgang: 2,94 meter. Vraget var i flere dele.

Et vrag kostede i 2000 ca. 3 mio.kr. at fjerne, lå øst for Hanstholm. Der er ikke oplysninger, om afstanden til kysten, men vraget var tydeligt synligt. Vraget var af et skib på 3320 BRT. Længde: 94,8 meter, bredde: 14,43 meter, dybgang: 4,35 meter. Vraget var i flere dele.”

De norske myndigheder har oplyst, at man har fjernet et større skib ved Finnmarken. Udgiften var 328 mill. NOK (312 mill. DKK).

Ifølge den svenske redegørelse ”Vrak och ägarlösa båtar” fra 2008 anslås (på side 56) flgd. for fjernelse af vrag: 0,5 mill. – 1 mill. SEK (0,4 – 0,8 mill. DKK).

By- og Landskabsstyrelsen har desuden været i kontakt med to bjærgningsfirmaer. Det ene firma har henvist til en række standardsatser, der anvendes i branchen. Satserne, der er angivet pr. dag, afhænger af bjærgningsskibets størrelse og bemanning, herunder bemanningens kvalifikationer.

Det er således vanskeligt at angive, hvad det økonomisk indebærer at fjerne et skæmmende skibsvrag eller et efterladt skib.

5. Andre landes regler

By- og Landskabsstyrelsen har været i e-mail-kontakt med Storbritannien, Tyskland, Finland, Sverige og Norge. Styrelsen har desuden holdt et møde med repræsentanter for Sverige.

Storbritannien og Tyskland har oplyst, at man kun har hjemmel til at fjerne skibsvrag ved risiko for forurening og sejladsikkerhed m.v.

Finland har oplyst, at myndighederne har udarbejdet en redegørelse "Skrotfartyg som miljøproblem". Redegørelsen er fra 2004. I redegørelsen anbefales det at se på mulighederne for et opsamlingsystem for disse fartøjer, eventuelt kombineret med et producentansvarssystem. Der bør desuden udarbejdes informationsmateriale. I redegørelsen nævnes muligheden for at et skib eller skibsvrag bør fjernes af æstetiske hensyn.

Finland har oplyst, at der dog ikke er taget initiativer på baggrund af rapporten.

Norge har oplyst, at Kystverket (svarende til Kystdirektoratet) og kommunerne har hjemmel til at pålægge ejerne af skibe, herunder lystfartøjer og fiskerbåde, at fjerne disse. Norge kan fjerne skibe eller skibsvrag af æstetiske hensyn.

Fjernelsen kan eventuelt ske som en selvhjælpshandling. Norge har desuden oplyst, at fjernelsen som i Danmark kan finansieres af offentlige (statslige) midler. Norge har ydermere oplyst, at man for statslige midler har fjernet et større skib udfor Finnmarken. Omkostningerne var 328 mill. NOK (= 312 mill. DKK).

Sverige Statskontoret fik i 2007 til opgave af regeringen at udrede hvorledes man håndterer skibsvrag og ejerløse både. Rapporten "Vrak och ägarlösa båtar" forelå i juni 2008. I havsmiljöpropositionen, "En sammanhållen svensk havspolitik", som blev offentliggjort den 17. marts 2009, blev forslagene fra Statskontorets rapport gentaget og forstærket og medførte at der igangsattes en omfattende udredning. Udredningen skulle være færdig medio januar 2011, men omhandler udelukkende miljøtrusler fra skibsvrag. Der tages ikke fat på undersøgelser og sanering af vrak. I Rapporten "Vrak och ägarlösa båtar" indgår der overvejelser omkring ejerløse skibe og netop forholdene omkring håndtering af dem, hvis de efterlades. Sverige har ikke regler om skibe eller skibsvrag, der æstetisk kan være et problem.

6. Konklusion

By- og Landskabsstyrelsen har anmodet landets kystkommuner, havne, samt Danmarks Naturfredningsforening om oplysning om eventuelle skæmmende skibsvrag og efterladte skibe. På baggrund af de indkomne oplysninger kan det konkluderes, at der er tale om et antal på 30. Der er hovedsagelig tale om lystbåde og fiskerskibe.

Oplysningerne om antallet af skæmmende skibsvrag og efterladte skibe beror på frivillig indrapportering fra kommuner, havne og Danmarks Naturfredningsforening, og opgørelsen er derfor behæftet med en vis usikkerhed.

Arbejdsgruppen vurderer derfor, at antallet af faktiske skæmmende skibsvrag og efterladte skibe formentligt er lidt større end de anførte 30.

Efter arbejdsgruppens opfattelse er der dog ikke tale om et alarmerende stort antal.

Arbejdsgruppen har i sagens natur ikke selvstændigt kunne vurdere om, der er tale om skæmmende skibe eller skibsvrag.