



Folketingets Erhvervs-, Vækst- og Eksportudvalg

ERHVERVSMINISTEREN

10. april 2017

Besvarelse af spørgsmål 101 alm. del stillet af udvalget den 13. marts 2017 efter ønske fra Trine Torp (SF).

ERHVERVSMINISTERIET

Slotsholmsgade 10-12
1216 København K

Spørgsmål:

Ministeren bedes redegøre for, hvilke muligheder der er for at forbedre sikkerheden og undgå uheld som den nylige grundstødning ved Endelave, hvor en kaptajn overhørte rådgivning om den mest sikre sejlroute, jf. artiklen ”Grundstødt skib: Advaret om risiko – og så skete det”, Fyens.dk den 13. februar 2017, og herunder besvare følgende spørgsmål:

- Er der som følge af Østersøens udpegnings til særligt følsomt havområde yderligere muligheder for at forbedre sikkerheden til søs, f.eks. krav om lods m.v.?
- Ville det aktuelle uheld kunne være undgået, såfremt der havde været lods ombord?
- Kan der rejses erstatningskrav, såfremt en kaptajn overhører en advarsel eller et råd?
- Hvad er status i forhold til det aktuelle uheld med hensyn til evt. politimæssigt efterspil, erstatning m.v., og hvilken kontakt har der været til rederi, rederiets hjemland og flagstaten?

Tlf. 33 92 33 50
Fax 33 12 37 78
CVR-nr 10 09 24 85
EAN nr. 5798000026001
em@em.dk
www.em.dk

Svar:

Til brug for besvarelsen af spørgsmålet har jeg indhentet nedenstående udtalelse fra Søfartsstyrelsen, hvortil jeg kan henholde mig:

”Skibet VICTORIA er registreret i Portugal og blev tilbageholdt den 10. februar 2017 som følge af grundstødningen ved Fyns Hoved. Søfartsstyrelsen var efterfølgende i kontakt med skibets fører og meddelte den portugisiske søfartsadministration, at skibet blev tilbageholdt.

I den konkrete sag var skibet på vej til dansk havn, og grundstødningen skete i dansk territorialfarvand. Der er her lovmæssig hjemmel til at indføre krav om lods i lighed med det, der for eksempel efter lodsloven er indført for skibe, der sejler med olielaster til eller fra dansk havn. Dette vil ikke være afhængig af Østersøens udpegnings til særlig følsomt havområde.

I forhold til sejladsikkerhed kan udpegnings af Østersøen som særligt følsomt havområde give grundlag for at indføre eller ændre sejlruiter og meldesystemer, som dog skal vedtages internationalt i FN’s søfartsorganisation IMO.

Den Maritime Havarikommissionen er i gang med at undersøge årsagen til skibets grundstødning. Når Havarikommissionens rapport foreligger, kan det vurderes, om der er behov for nye tiltag til at forebygge lignende ulykker.

Det kan bemærkes, at skibet havde bestilt lods, som var planlagt til at gå om bord, inden skibet skulle lægge til kaj i Fredericia. Hvorvidt grundstødningen kunne være undgået, såfremt der havde været lods om bord tidligere, forventes afdækket i Havarikommissionens rapport.

En skibsejer er uden hensyn til skyld ansvarlig for enhver forureningskade forårsaget af bunkerolie, der udtømmes eller udflyder fra skibet. Reglerne om ansvar for skade forvoldt af bunkerolie findes i sølovens kapitel 9a.

Det kan endelig oplyses, at Fyns Politi er ved at undersøge sagen og bl.a. har anmodet Søfartsstyrelsen om en udtalelse til brug for politiets vurdering af sagen. Det er dansk politi og anklagemyndighed, der træffer beslutning om at rejse sigtelse og tiltale for overtrædelse af dansk lovgivning.”

Med venlig hilsen

Brian Mikkelsen