

således også for danske skibe, der befinder sig uden for søterritoriet og den eksklusive økonomiske zone.

Indgreb over for udenlandske skibe er generelt begrænset af de folkeretlige regler herom. Således skal indgreb over for udenlandske skibe i søterritoriet ske under hensyntagen til de folkeretlige regler om uskadelig passage. Indgreb i den eksklusive økonomiske zone kan kun ske i de tilfælde, hvor der er sket en udtømmning, og såfremt det med sikkerhed kan konstateres, at overtrædelsen er begået af det pågældende skib. På det åbne hav kan indgreb kun foretages over for udenlandske skibe, såfremt der er en alvorlig og overhængende fare for en olieforurening/forurening med andre skadelige stoffer af kysterne som følge af en ulykke.

Såfremt et vrug udgør en fare for kyststabiliteten eller et kystbeskyttelses anlæg, kan Trafikministeriet lade vraget fjerne med hjemmel i § 17, stk. 4, i lovebekendtgørelse nr. 243 af 5. april 1994 om kystbeskyttelse. En fjernelse sker for ejerens regning.

I søloven, der primært beskæftiger sig med regulering af ansvarsforhold og lignende vedrørende skibe, der kan navigeres, findes bestemmelser om bjærgning af skibe, som også har relevans for vrug. Reglerne, som findes i 16. kap., udgør et incitament til bjærgning i og med, at bjærgeren af et vrug også sikres ret til bjærgeløn. Foretages bjærgningen med henblik på at forhindre miljøskaade, har bjærgeren ret til et særligt vederlag.

Efter sølovens § 172, stk. 1, nr. 4, har rederen som udgangspunkt (men også andre, jf. § 171) ret til at begrænse sit ansvar, for så vidt angår krav i anledning af hævning, fjernelse, ødelæggelse eller uskadeliggørelse af et skib, der er sunket, strandet, forladt eller slået til vrug, og af, hvad der er eller har været om bord på et sådant skib. Retten gælder dog ikke ved kontraktindgåelse om bjærgning, jf. § 173, nr. 1.

Jeg kan endelig oplyse, at der efter naturbeskyttelseslovens § 14 kræves en tilladelse fra Skov- og Naturstyrelsen til fjernelse af historiske vrug, dvs. fartøjer, som er gået tabt for mere end 100 år siden. En tilladelse kræves ligeledes, hvis en foranstaltning vil medføre, at det historiske vrug beskadiges.

Spm. nr. S 3159

Til miljø- og energiministeren (26/7 96) af:
Niels J. Langkilde (KF):

»Vil ministeren oplyse, om der i dag findes mulighed for at kræve et skibsvrag fjernet, der er til gene alene af æstetiske grunde, og oplyse, hvem der i givet fald skal betale for fjernelsen af et skibsvrag, hvis ejeren af det pågældende skibsvrag ikke længere eksisterer?«

Svar (22/8 96)

Miljø- og energiministeren (Svend Auken):
Der er ikke hjemmel i havmiljøloven til at fjerne et skibsvrag, som er til gene alene af æstetiske grunde.

Ifølge oplysninger fra Forsvarsministeriet gør det samme sig gældende inden for dette ministeriums lovgivning.

Det er Trafikministeriets umiddelbare opfattelse, at ministeriet, såfremt der er tale om en ansøgning om en tilladelse til en varig anbringelse af et skib på søterritoriet, med hjemmel i statens højhedsret over søterritoriet kan lægge vægt på, at skibene er skæmmende i landskabet, og dermed meddele et afslag til en anbringelse, som herefter vil være ulovlig. Dette gælder dog udelukkende skibe på søterritoriet. Den endelige afgørelse af spørgsmålet hører under domstolene.

Såfremt ejeren ikke kan lokaliseres eller ikke eksisterer, skal den myndighed, der lader fartøjet fjerne, betale herfor.

Spm. nr. S 3160

Til miljø- og energiministeren (26/7 96) af:
Niels J. Langkilde (KF):

»Vil ministeren oplyse, hvor mange gange staten har måttet fjerne skibsvrag uden at få udgifterne dertil dækket inden for de sidste 10 år?«

Svar (22/8 96)

Miljø- og energiministeren (Svend Auken):
Forsvarsministeriet (Farvandsvæsenet) har inden for de sidste 10 år i 2 tilfælde medvirket til