

[Industriministeren]

Jeg kan tilføje, at den eneste farbare vej til en udvidelse af det omfang, hvori der anvendes lods ved passage af de danske stræder, er indgåelse af aftaler i IMO om internationale lodsanbefalinger. Forhandlinger i andre internationale fora om bindende regler for lodsning i danske farvande er der ingen realistisk mulighed for at føre igennem.

Spm. nr. S 1548

Til miljøministeren (6/8 85) af:

Tommy Dinesen (SF):

»Hvad er baggrunden for, at man tilsyneladende ikke har forsøgt at trække M/T »Jan« fri og lukke den ind på lavere – eller roligere – vand, således at man kunne lave flydespærringer og derved måske forhindre olieudslip?«

Begrundelse

Der henvises til M/T »Jan«s grundstødning ved Hals Barre.

Svar (16/8 85):

Miljøministeren (Chr. Christensen):

Jeg har forelagt spørgsmålet for miljøstyrelsen, der har udtalt følgende, hvortil jeg kan henholde mig:

»I forbindelse med det vesttyske tankskib »Jan«s kollision med et bundfast fyr ved Hals Barre fredag morgen den 2. august 1985 skete der et øjeblikkeligt olieudslip på ca. 200 t svær fyringsolie fra to af skibets tanke. Efter dette momentane udslip lækkede der i de kommende timer kun stærkt begrænsede mængder olie ud fra skibet.

Henset til, at man frygtede, at et forsøg på at trække skibet fri af fyret kunne medføre skrogskader med den følge, at skibet eventuelt kunne brække i stykker og herved medføre en meget stor olieforurening, blev det besluttet at tømme skibets olielast over i et andet tankskib, før M/T »Jan« blev søgt trukket fri af fyret.

Da denne tømnings af olielasten var tilendebragt og miljøstyrelsens oliebekæmpelseskibe M/S »Gunnar Thorson« og M/S »Mette Miljø« samtidig var klar ved havaristen, blev tankeren bragt flot.

I forbindelse med flotbringningen skete der et oliespild fra tankskibet på knap 100 t,

hvilket oliespild straks efter blev taget op af M/S »Gunnar Thorson« og M/S »Mette Miljø«.

Spm. nr. S 1549

Til miljøministeren (6/8 85) af:

Steffensen (KrF):

»Vil ministeren tage initiativ til flyovervågning af de danske farvande for at effektivisere olieforureningsberedskabet?«

Begrundelse

De bitre erfaringer efter udslippet af svær fyringsolie fra det vesttyske tankskib, der stødte på grund ved indsejlingen til Limfjorden, viser, at det danske overvågningsudstyr, der skal begrænse skaderne efter et olieudslip, langtfra er tilstrækkeligt.

Overvågning med fly, der har udstyr til at anslå mængden af olie og retningen, den driver i, og som kan identificere det skib, der er skyld i forureningen, synes at være mest effektiv.

Svar (16/8 85):

Miljøministeren (Chr. Christensen):

Jeg har forelagt spørgsmålet for miljøstyrelsen, der har udtalt følgende, hvortil jeg kan henholde mig:

»Der findes i dag flybårent elektronisk udstyr, der er i stand til at opdage olie, der flyder på havoverfladen, og – inden for visse grænser – også mængdebestemme denne olie. Hertil kommer udstyr, der kan hjælpe til identifikation af en eventuel forurener.

Dette udstyr ville i forbindelse med olieudslippet fra den vesttyske tanker »Jan« den 2. august 1985 kunne have givet en indikation af størrelsesordenen af den mængde olie, der slap ud fra tankskibet i forbindelse med kollisionen med det faste fyr på Hals Barre.

Men udstyret ville ikke have kunnet hindre den omfattende forurening af Læsø, idet oliebekæmpelseskibenes sejtid fra basehavene til forureningsområdet medførte, at olien ved skibenes ankomst var så spredt, at en afspærring af oliesøen ikke var mulig.

Det elektroniske overvågningsudstyr bruges hovedsagelig til at kontrollere overholdelsen af vedtagne udslipskriterier for olie i forbindelse med skibsfartens normaldrift, men