

Svar (29/7 96)

Erhvervsministeren (Marianne Jelved, fg.): Søfartsstyrelsen modtog den 18. juni 1996 en klage om overbooking, manglende kommunikation fra færgeselskab til kunde samt manglende sikkerhed ved fæргеlejet i Kalundborg. Klagen om de sikkerhedsmæssige forhold vedrører manglende afskærmning ved brorampen på flydepon-tonen.

Som det vil fremgå af min besvarelse af spørgsmål nr. S 3088, falder ansvarsområdet ikke ind under Søfartsstyrelsens område.

Den 21. juni 1996 besvarede Søfartsstyrelsen klagen og fremsendte samtidig kopi af klagen til Cat-Link og Kalundborg Havn. Det anføres i styrelsens besvarelse, at forhold omkring sikkerhed ved fæргеlejer henhører under de lokale myndigheder.

Den 2. juli 1996 modtog Søfartsstyrelsen kopi af en henvendelse fra Kalundborg Havn til Cat-Link. I henvendelsen anførtes det, at man anså forbindelsen mellem land og skib som en gråzone uden egentlig tilsynsmyndighed.

Søfartsstyrelsen blev den 17. juli 1996 bekendt med, at Trafikministeriet havde anmodet bestyrelserne for de kommunalt styrede trafikhavne, bestyrelserne for kommunale færgenhavne og bestyrelserne for private færgenhavne om at gennemgå færgeramperne i havnene med de pågældende færgereederier.

Som det fremgår af mit svar på spørgsmål nr. S 3088, vil Søfartsstyrelsen sammen med Arbejdstilsynet inden for de nærmeste dage udføre kontrol af adgangs- og tilkørselsforholdene for Cat-Link-færger i Kalundborg Havn og Århus Havn.

Spm. nr. S 3091

Til miljø- og energiministeren (18/7 96) af: **Tommy Dinesen** (SF):

»Kan ministeren oplyse, om der findes arbejdsprocedurer eller retningslinjer for skibe, der bunkrer olie til søs i danske farvande, og kan ministeren endvidere oplyse, hvem der med hensyn til eventuelle miljøskader er ansvarlig i tilfælde af olieudslip?«

Begrundelse

I både Storebælt og Øresund er det blevet almindeligt, at skibe ankrer op eller stopper i åben sø og får bunkret olie til skibet, hvilket foregår ved, at mindre tankskibe – ofte under bekvemmelighedsflag – udfører opgaven.

Skibe under bekvemmelighedsflag er ofte bemandings- og sikkerhedsmæssigt underlagt lempeligere regler end dem, der kræves af f.eks. andre skandinaviske lande. Blandt andet derfor fører de ikke dansk flag. Eftersom der har været olieudslip, og eftersom det søretsligt altid er problematisk at finde den ansvarlige ejer – især hvis rederen benytter bekvemmelighedsflag – ville det efter spørgerens mening være på sin plads, at disse ting er afklaret, inden ulykken sker.

Svar (6/8 96)

Miljø- og energiministeren (Svend Auken): Jeg har forelagt spørgsmålet for Miljøstyrelsen og, da spørgsmålet tillige vedrører erhvervsministerens ansvarsområde, for Søfartsstyrelsen, som oplyser følgende:

»Der er ikke udstedt regler eller retningslinjer, der særskilt regulerer bunkring til søs i danske farvande.

Den 1. juli 1996 trådte EU's forordning om sikker skibsdrift for passagerskibe (International Safety Management Code) i kraft. For tankskibe og andre lastskibe vil de samme regler træde i kraft internationalt henholdsvis 1. juli 1998 og 1. juli 2002. Reglerne for sikker skibsdrift beskriver de procedurer, som skibets besætning skal følge for at sikre en sikkerhedsmæssig optimal drift af skibet, herunder også de procedurer, der omhandler bunkring.

I henhold til bestemmelserne i den internationale konvention om forebyggelse af forurening fra skibe (MARPOL 73/78 Annex I) skal der om bord i ethvert olietankskib, der har en bruttotonnage på 150 og derover, og i ethvert andet skib, der har en bruttotonnage på 400 og derover, forefindes godkendte skibsberedskabsplaner ved olieforurening.

Beredskabsplanerne dækker rapportering af et olieforureningsuheld, liste over myndigheder og personer, som skal kontaktes i tilfælde af en olieforurening, beskrivelse af de foranstaltninger, der skal foretages for at mindske eller kontrollere olieudledningen, og procedurer for