

var usikker i det pågældende tilfælde med »Pallas«, hvor lasten af træ var ét stort flammehav, ligesom skibet havde lidt skade.

Spørgeren finder det helt uacceptabelt, at der ikke findes et beredskab for den slags ulykker, idet det ikke er rimeligt, at der flyder ulykkesramte, forurenende og førerløse skibe rundt på havene i al evighed.

Vores miljø har krav på at blive befriet for sådanne miljøkatastrofer, og hvis indehaverne af disse vragede ikke selv kan finde ud af at få bjærget deres skibe, så må det offentlige klare opgaven, og så bagefter sende regningen til indehaveren.

Søværnets Operative Kommando (SOK) har efter spørgerens opfattelse muligheden for at løfte opgaven, idet SOK vil kunne koordinere et sådant beredskab for bjærgning af førerløse skibe.

Hvis der indføres et krav om en forsikring for at besejle danske farvande, så der bagefter kan rejses krav om betaling for bjærgning i tilfælde af ulykker, vil SOK kunne få finansieret dgifterne via denne forsikring.

Svar (13/1 99)

Erhvervsministeren (Pia Gjellerup):

Danmark deltager aktivt i FN's søfartsorganisation IMO's arbejde med udarbejdelsen af en international konvention om tvungen forsikring for vragsjernelse. Således som forslaget ser ud nu, omfatter det vrage og »drivende« skibe, der udgør en fare for sejladssikkerheden eller miljøet. Det forventes, at disse regler vedtages inden for få år.

Som det fremgår af situationen med »PALLAS«, er internationale regler klart at foretrække frem for nationale særregler. Det er jo ofte tilfældigheder, der afgør, hvor et skib befinder sig, når det forurener, ligesom skibet kan flytte sig fra et lands farvande til et andets, som det skete med »PALLAS«.

Jeg finder, at udviklingen inden for den internationale regelskabelse går i den rigtige retning, og derfor er en dansk særordning ikke nødvendig, også når henses til, at de fleste handelsskibe i dag allerede har en forsikring, der dækker vragsjernelse i forbindelse med uheld, f.eks. brand om bord eller lignende.

For så vidt angår den sidste del af spørgsmålet - om SOK - henvises til besvarelsen af folketingsspørgsmål nr. S 813.

Spm. nr. S 813

Til forsvarsministeren (28/12 98) af:

Peter Skaarup (DF):

»Vil ministeren tage initiativ til, at Søværnets Operative Kommando (SOK) fremover kan tage sig af opgaven med at stå for bjærgning af førerløse skibe?«

Begrundelse

Sagen om det italienske fragtskib »Pallas«, der efter en ulykke i oktober 1998 drev brændende og førerløst omkring og nær havde stødt på grund på Fanø, men nu er endt på grund på den tyske Vadehavs-ø, Amrum, uden udsigt til bjærgning, bør efter spørgerens opfattelse føre til selvransagelse hos myndighederne.

Det er et rent tilfælde, at »Pallas« i sin tid ikke fortsatte mod kysten på Fanø, og blev et dansk anliggende. Nu har grundstødningen i forsøget på at begrænse miljøskaderne kostet de tyske myndigheder 53 mio. kr., mindst 10.000 søfugle er døde og al sandsynlighed taler for, at skibet aldrig bliver fjernet.

Herhjemme vil hverken Søværnets Operative Kommando (SOK), Miljøstyrelsen eller andre myndigheder påtage sig noget ansvar i sagen, og dersom private selskaber skal stå for bjærgningen, skal der være udsigt til en dusør, og den var usikker i det pågældende tilfælde med »Pallas«, hvor lasten af træ var ét stort flammehav, ligesom skibet havde lidt skade.

Spørgeren finder det helt uacceptabelt, at der ikke findes et beredskab for den slags ulykker, idet det ikke er rimeligt, at der flyder ulykkesramte, forurenende og førerløse skibe rundt på havene i al evighed.

Vores miljø har krav på at blive befriet for sådanne miljøkatastrofer, og hvis indehaverne af disse vragede ikke selv kan finde ud af at få bjærget deres skibe, så må det offentlige klare opgaven, og så bagefter sende regningen til indehaveren.

Søværnets Operative Kommando (SOK) har efter spørgerens opfattelse muligheden for at