

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 udgifterne via denne forsikring.

Svar (13/1 99)

Forsvarsministeren (Hans Hækkerup): Søværnets Operative Kommando er den statslige myndighed, der på vegne af Forsvarsministeriet bl.a. har ansvaret for den daglige ledelse af søredningstjenesten, farvandsovervågningen og forureningsbekæmpelsen til søs. Søværnets Operative Kommando vil som følge heraf normalt være den myndighed, der først får kendskab til grundstødninger og forlis mm. Sådanne hændelser rapporteres efterfølgende rutinemæssigt til berørte myndigheder og skibsfarten. Søværnets Operative Kommando vil derfor være den bedst egnede myndighed til at koordinere en eventuel operativ indsats, hvilket også er praksis. Søværnets Operative Kommando har dog ingen hjemmel til at fjerne, lade fjerne eller pålægge nogen at fjerne vrug mm.

I henhold til søfartslovgivningen er det rederen, der som udgangspunkt foretager bjærgning af drivende skibe, herunder vrug. Der kan dog være situationer, hvor rederen ikke foranlediger, at skibet eller vraget bjærges. Såfremt skibet eller vraget udgør en umiddelbar fare for sejladsikkerheden, har Søfartsstyrelsen hjemmel til at gribe ind og afholde de udgifter, der f.eks. er forbundet med fjernelse af skibet eller vraget. Hvem der konkret skal udføre bjærgningsopgaven, vil afhænge af den konkrete situation.

Der er i januar 1998 indgået en aftale mellem blandt andet Søfartsstyrelsen, Trafikministeriet, Farvandsvæsenet og Søværnets Operative Kommando vedrørende sådanne situationer. Denne aftale beskriver de enkelte myndigheders opgaver i de tilfælde, hvor det er nødvendigt at gribe ind af hensyn til sejladsikkerheden, samt indeholder procedurer for indgreb, herunder overvågning og evt. bugsering af flydende skibe eller genstande til fare for sejladsen. Aftalen indeholder endvidere oplysninger om kontaktpersoner, der skal sikre, at man fra myndighedernes side kan reagere hurtigt.

Herudover er der i regi af Energistyrelsen i samarbejde med bl.a. Søværnets Operative Kommando og Miljøstyrelsen, etableret en såkaldt »Aktionskomitee«, der i de særlige tilfælde, hvor drivende skibsvrug eller genstande vurderes at kunne blive til fare for boreplatforme i Nordsøen eller undersøiske rørledninger mv., vil blive aktiveret.

Endelig kan det oplyses, at der i regi af Søfartsstyrelsen i samarbejde med bl.a. Miljøstyrelsen og Søværnets Operative er nedsat en arbejdsgruppe, som skal udarbejde en operationsplan, der omfatter såvel sejladsikkerhed som miljøspørgsmål vedrørende drivende skibsvrug.

Det er min vurdering, at de eksisterende bestemmelser og aftaler generelt er tilstrækkelige til at sikre mulighed for rettidig, nødvendig indgriben. Hertil kommer, at de nye initiativer i højere grad vil muliggøre forbedringer også i relation til forebyggelse af miljøuheld.

Spm. nr. S 819

Til justitsministeren (29/12 98) af:

Peter Skaarup (DF):

»Hvorledes vil ministeren sikre, at rederidirektør Ole B. Hansen ikke kommer til Danmark, og vil ministeren i den forbindelse presse på over for de spanske myndigheder, således at direktøren kan blive fængslet i Spanien?«

Begrundelse

Rederidirektør Ole B. Hansen flygtede til Spanien for at undgå en straf i Danmark på et halvt års hæfte. Nu er straffen forældet, men de spanske myndigheder har overtaget straffuldbyrdelsen og har nu efterlyst rederidirektøren, der ikke har noget dansk pas og således ikke kan komme ind i Danmark. Det finder spørgeren heller ikke grund til sker.

Spanien var god nok for Ole B. Hansen, da han valgte at flygte fra sin dom. Nu kan han ikke lige pludselig forvente, at vi skal tage imod ham med åbne arme. Nu kan han passende blive i Spanien, hvor sagen ikke er forældet, og så må han tage den straf, de spanske myndigheder finder passende.