

sådanne materialer, således skullet opfylde de internationale bestemmelser i den såkaldte INF kode (International Code for the Safe Carriage of Packaged Irradiated Nuclear Fuel, Plutonium and High-Level Radioactive Wastes on Board Ships).

Kravene til konstruktion og udrustning af skibe, der transporterer nukleart materiale, er de skrappeste, som stilles til nogen skibstype. De er således skrapperé end de krav, der stilles til olietankskibe. Ligeledes er beholderne til transport af det nukleare materiale konstrueret, testet og godkendt efter meget strenge internationale krav. Hertil kommer, at en række lande, herunder Danmark, stiller skærpede krav til besætnings uddannelse og træning.

Jeg synes derfor, at de nuværende regler giver en tilstrækkelig god beskyttelse mod skader på havmiljøet.

Spm. nr. S 865

Til miljøministeren (26/11 02) af:

Jørn Dohrmann (DF):

»Vil ministeren kommentere B.T.'s artikel »Rejser verden rundt og scorer kassen« den 26. november 2002 om direktør for Institut for Miljøvurdering, Bjørn Lomborg, herunder forklare, om ministeren finder det i orden, at Bjørn Lomborg angiveligt er fraværende fra sit kontor i ugevis?«

Begrundelse

Spørgeren finder det stærkt betænkeligt, at en højt lønnet, offentligt ansat direktør tilsyneladende forfølger flere karrierer samtidig. Ifølge B.T.'s oplysninger befinder Bjørn Lomborg sig i ugevis ikke på sit kontor, hvilket efter spørgerens opfattelse næppe er foreneligt med en korrekt udførelse af direktørfunktionen.

Svar (3/12 01)

Miljøministeren (Hans Christian Schmidt):

Ifølge Institut for Miljøvurderings vedtægter, varetager instituttets direktør den daglige ledelse med ansvar over for bestyrelsen. Direktøren

skal heri følge de retningslinier og anvisninger, som bestyrelsen har givet.

Jeg kan tilføje, at formanden for instituttets bestyrelse, ifølge det for mig oplyste, finder, at Bjørn Lomborg passer sit arbejde som direktør fuldt tilfredsstillende.

Spm. nr. S 915

Til forsvarsministeren (28/11 02) af:

Jørn Dohrmann (DF):

»Vil regeringen sikre, at det bliver pålagt føreren af den enkeltskrogede, udslidte olietanker »Byzatio«, der er chartret af det russiske firma »Crown Resources«, at bruge lods under skibets sejlads med olie gennem danske farvande?«

Begrundelse

Efter flere store oliekatastrofer, senest den gamle, udslidte olietanker Prestige's forlis ud for den spanske kyst den 19. november i år, bliver det mere og mere klart for offentligheden, at danske myndigheder ikke fortsat kan udvise ligegyldighed over for kravet om lodstvang i danske farvande.

Under Storebæltsbroen passerer hvert år mere end 22.000 skibe, og især i området ved Agersø, hvor sejlrenden kun er ca. 1000 meter bred, er der en klar risiko for forlis.

Fra mange sider – bl.a. fra Dansk Folkeparti – er der gang på gang rejst krav om lodstvang for visse typer skibe og transportere, men kravet afvises med henvisning til »Traktaten af 14. marts 1857 om Sund- og Bæltoldens Afløsning«, – en traktat, der burde opsiges af Danmark og afløses af skrappere krav om brug af lods ved olie- og kemikalietransporter i de sårbare danske farvande.

Prestige's forlis, der har bragt arbejdsløshed og økonomisk katastrofe til en hel region i Nordspanien, kunne måske være forhindret, dersom skibet havde haft lods under passagen af Storebælt, og dansk lodslovgivning havde krævet indberetning til myndighederne af skibets tilstand.

Danmark har fået flere advarsler i form af grundstødninger. I disse dage er endnu en dødssejler, BYZANTIO, en 26 år gammel, udslidt enkeltskroget olietanker på vej fra Estland til de indre danske farvande med 53.000 liter olie. En