



Medlem af Inatsisartut
Kristian Jeremiassen, Inuit Aqaqatigiit
/Her

Svar på § 37-spørgsmål nr. 047-2022 vedr. Polar Aassik

Brevdato: 21-02-2022
Sagsnr.: 2022 - 4871
Akt-id: 19307564

Kære Kristian Jeremiassen

Postboks 1614
3900 Nuuk
Tlf.: (+299) 34 50 00
Fax: (+299) 34 54 10
E-mail: pan@nanoq.gl
www.naalakkersuisut.gl

Du har i henhold til § 37, stk 1 i Forretningsorden for Inatsisartut stillet spørgsmål til Naalakkersuisut vedr. Polar Aassik. Spørgsmålene er henvist til min besvarelse.

1. Hvornår vil man bjærge Polar Aassik?

Svar:

Myndighederne har ikke på nuværende tidspunkt truffet beslutning om, hvorvidt en hævning eller indkapsling af fartøjet skal gennemføres.

2. Hvad er grunden til at det tager så lang tid om at fjerne den brændstof som kan forurene?

Svar:

Myndighederne anser det for dokumenteret, at der under de nuværende omstændigheder ikke er muligt at fjerne skibets beholdning af olie fra Polar Aassik uden en betydelig, og dermed uacceptabel, fare for menneskeliv og miljø. Jeg henviser til en uddybende beskrivelse i vedlagte orienteringsbrev.

3. Hvad er status på sagen?

Svar:

Da forliset indtraf valgte Grønlands Selvstyre, på grund af forureningens størrelse og implikationer at aktivere Principaftalen med Forsvarsministeriet. Overdragelsen af bekæmpelsen til Forsvarsministeriet ved Forsvarskommandoen (Arktisk Kommando) omfatter alle aspekter ved forureningsbekæmpelse, herunder den operative ledelse, indsættelse af beredskabsmateriel, indhentning af bevismateriale og anden dokumentation samt juridisk bistand, herunder i forbindelse med udstedelse af påbud og klagebehandling. Forureningsbekæmpelsen er således i praksis foregået i et samarbejde mellem myndigheder i Rigsfællesskabet, herunder særligt Forsvarskommandoen, og som en del heraf Arktisk Kommando, og Departementet for Landbrug, Selvforsyning, Energi og Miljø (herefter kaldt myndighederne).

Klageudvalget vedrørende miljøbeskyttelse har d. 27. september 2021 hjemvist påbuddet til fornyet behandling hos Departementet for Landbrug, Selvforsyning, Energi og Miljø. Myndighederne har taget Klageudvalgets afgørelse om hjemvisning til efterretning.

Status er således, at der på nuværende tidspunkt ikke er truffet beslutning om, hvorvidt en hævning eller indkapsling af fartøjet skal gennemføres. Myndighederne anser det for dokumenteret, at det under de nuværende omstændigheder ikke er muligt at fjerne skibets beholdning af olie fra Polar Aassik uden en betydelig, og dermed uacceptabel, fare for menneskeliv og miljø. Indtil videre bliver der derfor opretholdt en, under hensyntagen til de rådige ressourcer og vejrlig, behørig monitorering af situationen med henblik på at kunne iværksætte foranstaltninger, hvis de faktiske omstændigheder kræver det.

Arktisk Kommando oplyser, at der ikke siden ultimo maj 2021 er observeret olie på eller i havet ved forlispositionen. Myndighederne har d. 20. oktober 2021 sendt et orienteringsbrev til Polar Seafood Greenland. Brevet er vedhæftet til din orientering.

Med venlig hilsen



Mute Bourup Egede

Bilag 1

1. Indledning

Da Klageudvalget ved sin afgørelse af 9. august har truffet afgørelse om, at påbuddet af 2. juli 2021 (det supplerende påbud) trådte i stedet for det oprindelige påbud af 20. april 2021, og da Klageudvalget senere ved sin afgørelse af 27. september 2021 har hjemvist påbuddet af 2. juli 2021 til fornyet behandling, er der på nuværende tidspunkt ikke meddelt et påbud til hverken PSG eller BM.

Myndighederne har derfor på den baggrund foretaget en fornyet beslutning om, hvad der herefter skal ske i sagen.

Myndighederne har i den forbindelse taget de dokumenter i betragtning, som PSG ved brev af 13. august 2021 har fremsendt til myndighederne, samt status i forhold til myndighedernes overvågning.

De af PSG fremsendte dokumenter indeholder eksterne vurderinger og anbefalinger af teknisk karakter i forhold til opfyldelsen af påbuddet, samt i den forbindelse skitserede planer for at bjærge fartøjet/indkapsle olien.

Derudover fremgår det af dokumenterne, at PSG og BM i tillæg hertil af egen drift har indhentet forskellige tekniske vurderinger i forhold til fartøjets stand, risikoen for olieudledning og konsekvenserne for miljøet. Disse vurderinger supplerer således de undersøgelser og vurderinger, der ligger til grund for påbuddet af 20. april 2021 og det supplerende påbud af 2. juli 2021 og som er PSG bekendt.

På baggrund af en samlet vurdering af de faktiske omstændigheder og de undersøgelser, der er tilvejebragt i sagen, herunder de af PSG tilvejebragte oplysninger, er det myndighedernes vurdering, at der fortsat er fare for yderligere ulovlig udledning af olie og dermed forurening omfattende af havmiljøloven. Derfor har myndighederne også foretaget en vurdering af de fremsendte skitserede planer for hvordan PSG ville have opfyldt påbuddet af 2. juli 2021, hvis ikke det var blevet hjemvist. Disse forhold uddybes i nærværende bilag.

2. Fortsat risiko for forurening omfattende af havmiljøloven

Som det også fremgik af det supplerende påbud af 2. juli 2021 (der er hjemvist til fornyet behandling), lagde myndighederne ved udstedelsen af påbuddet vægt på, at POLAR AASSIK forliste med en betydelig mængde dieselolie (AGO) samt en større mængde smøreolie og hydraulikolie ombord. Der blev umiddelbart efter forliset konstateret olie i vandet, og det blev endvidere vurderet, at der var fare for yderligere udledning med fare for skader på havmiljøet. Forliset skete i et kystnært og yderst naturfølsomt område, og hvor det primære erhverv er lokalt fiskeri.

Det er myndighedernes vurdering, at der fortsat er fare for yderligere ulovlig udledning af olie og dermed forurening omfattet af havmiljøloven, og at de af PSG tilvejebragte supplerende oplysninger ikke giver anledning til at ændre denne vurdering, hvilket uddybes i punkt 2.1 og 2.2.

2.1 Mængden af olie ombord og risiko for yderligere olieforurening:

Det fremgår af rapporten udarbejdet af Survey Association (SA), herefter benævnt SA-rapporten, af 12. august 2021 (bilag C), at det må *”antages i det hele taget, at fartøjet har taget skade ved nedslag på havbunden”* (side 4), og at branden, som gik forud inden fartøjet sank, *”antages at have svækket styrken i skibets stål konstruktion. I almindelig tale, at stålet er blevet porøst”* (side 4). Det fremgår også af SA-rapporten, at ROV undersøgelsen 25. maj 2021 viste store skader og delvis kollaps af aptering (side 7). Det svarer således til de vurderinger, som myndighederne har lagt til grund om fartøjets fysiske tilstand efter forliset.

Det fremgår endvidere af SA-rapporten, at erfaringer fra andre sunkne fartøjer har vist, at bunkerstanke, der ikke er helt fulde, på grund af det høje tryk kan være imploderet ved forliset, hvilket kan have medført at sådanne tanke er kollapsede.

Myndighederne er enige i, at det kan være sket for en eller flere olietanke, og at det derfor kan have medført udsivning af olie (enten momentant eller løbende), men hvorvidt olien i et sådant tilfælde har nået overfladen, eller blot er indkapslet i skroget, er uvist, og det vil under alle omstændigheder ikke umiddelbart være muligt at fastslå, hvor meget olie der i givet fald er tale om, eller hvor meget af denne olie der fortsat måtte være indkapslet i skroget. Survey Association synes at være enige heri, jf. SA-rapporten side 17, hvor det fremgår, at der må antages at være lommer af olie i skroget.

Survey Association vurderer selv, at *”Et andet og mere sandsynligt scenarie for de fleste tanke er – baseret på observationer – at de fleste tanke ved skibets sammenstød med bunden var intakte med hvad end mængde olie, der ved forliset var tilbage i tankene”* (side 5). Også denne vurdering svarer således til den vurdering, som myndighederne har lagt til grund ved udstedelsen af påbuddet.

I forhold til fartøjets position fremgår det af SA-rapporten, at *”Både vragelets store nedtrykning i havbunden og svækkelsen i stålet skal tages med i overvejelserne for bortskaffelse af olie”* (side 5) og det antages, baseret på oplysninger fra GEUS, at tykkelsen på ”SILT” laget overstiger højden på fartøjet (side 5), samt at fartøjet, med henvisning til bilag C2, notat fra DHI om bundforhold, også fortsat må forventes at positionere sig, som det blev observeret ved ROV undersøgelsen 25. maj 2021. I den forbindelse fremgår det, at der forventes en aflejring over fartøjet på ca. 1-2 cm årligt fra is-gletcher (side 11 og side 17). Det synes således at kunne lægges til grund, at fartøjet som udgangspunkt må antages at være stationært.

I relation til fartøjets position fremgår det af SA-rapporten (side 17), at fartøjet kan risikere at blive fanget/grebet af trawl fra et fiskefartøj, hvilket kan udløse et olie-

udslip af de forventede olielommer, som måtte være indelukket i skroget. Myndighederne er enige i denne vurdering, men derudover er det også myndighedernes vurdering, at en sådan situation kan medføre yderligere beskadigelse eller bevægelse i skroget, som i sig selv kan medføre yderligere udslip af olie fra fartøjet. Det fremgår af SA-rapporten, at SA på den baggrund anbefaler en markeringsbøje (side 17).

I forhold til fartøjets tilstand fremgår det af SA-rapporten, at også udluftningsventilen til olietankene (en såkaldt pres/vakuum-ventil), teoretisk set kan være beskadiget grundet det store tryk (side 6). Bilag C4, stresstest af ventiler udarbejdet af firmaet Pres Vac, støtter en sådan antagelse. Det fremgår i den forbindelse, at skibssingeniør Jens Kristensen (bilag C5), Dansk Hydraulisk Institut (DHI) (bilag C6) og marinesurveyor og skibssingeniør Hans Henrik Krogh fra SA (bilag C7) har kommenteret på sandsynligheden/risikoen for udsivning af olie via en sådan udluftningsventil. SA konkluderer, at det på den baggrund forekommer mest sandsynligt, at olietankene hovedsagelig må forventes allerede at være tømt for deres beholdning af olie på nuværende tidspunkt (side 6), hvilket også antages i ITOPF-rapporten (bilag A).

Af skibssingeniør Jens Kristensens notat om olie ombord (bilag C5) fremgår det imidlertid, at *"Det er usikkert, om kuglerne har bevaret deres facon og bare er blevet vandfyldt eller i hvor vid udstrækning de er deformeret, men det må antages, at de stadig blokerer åbningen i en eller anden udstrækning, som hindrer olien i at flyde uhindret eller delvist ud."* og *"At anvende Poiseuille's formel for udstrømning, mener vi ikke giver mening netop pga. ovenstående [usikkerhed vedr. ventils tilstand/åbningsgrad], hvor vi ikke kender det virkelige tværsnitsareal, men også fordi trykket i tankene og omgivelserne vil være det samme"*.

I tillæg hertil anfører skibssingeniør Jens Kristensen, at det også i denne sammenhæng må antages, *"at en del olie vil forblive i skroget pga. lommer i den øverste del af tankene"*. Sammenfattende konkluderer skibssingeniør Jens Kristensen derfor, at *"Grundet ovenstående er det vores opfattelse, at der stadig befinder sig en del olie i Polar Aassik"*.

Af DHI's notat om olieudsivning (bilag C6) fremgår det, at beregningerne i notatet forudsætter, at ventilerne er åbne (side 4). Det er myndighedernes vurdering, at det dermed udgør en ikke ubetydelig usikkerhedsfaktor, da der - i hvert fald indtil videre - ikke på baggrund af de tilvejebragte oplysninger kan konkluderes noget sikkert herom. At vurderingen er behæftet med usikkerhed, er også fremhævet i notatets konklusion, hvor det fremgår at, *"The conclusion are based on the available knowledge and therefore the estimates are relatively uncertain"*.

Også af marinesurveyor og skibssingeniør Hans Henrik Kroghs (fra SA) notat om olieudsivning (bilag C7) fremgår det, at der ikke med sikkerhed kan siges noget om ventilerens tilstand og dermed, hvorvidt der allerede på nuværende tidspunkt er udsivet olie via pres/vakuum ventilerne - og i givet fald i hvilket omfang. Det fremgår således af notatet, at *"It is unclear how much oil is left in the wreck."* (side 2), og *"If the pressure could not equalize during the sinking some of the oil tanks may have imploded. This is not confirmed"* (side 3). Derudover må det på baggrund

af notatet (bilag C7) formentlig lægges til grund, at det ikke ud fra skibstekniske beregninger alene, kan lade sig gøre at beregne, hvor meget olie der er tilbage i skroget. Det fremgår således, at *“The theoretical oil flow cannot be calculated from Poiseuille’s formula as the formula does not account for the counter flow of seawater in the 2” airpipe.”* (side 5) og *“Even if the artic gas has discharged itself by gravity some oil pockets may still be inside the hull.”* (side 5).

I ITOPF-rapporten (bilag A) er det nævnt, at olien kan være enten brændt op inden forliset eller allerede udledt til havmiljøet (fra beskadigede tanke eller via ventilationsrør). Det er på baggrund af det ovenstående og de tidligere tilvejebragte oplysninger i sagen imidlertid myndighedernes samlede vurdering, at disse antagelser ikke i tilstrækkeligt omfang er støttet af sikre observationer eller sikker skibsteknisk dokumentation, og derfor må en sådan antagelse under alle omstændigheder være behæftet med en betydelig usikkerhed.

Selv om det ikke helt kan afvises, at olie – som anført af ITOPF i bilag A (side 8-10) - kan være udsivet/udledt i et større omfang end hidtil konstateret, uden at det har været fysisk observeret, er det på baggrund af ovenstående fortsat myndighedernes vurdering, at man ud fra et forsigtighedsprincip fortsat, må lægge til grund, at størstedelen af olien er i fartøjet – i tankene eller indelukket i skroget.

I denne vurdering har myndighederne taget i betragtning, at der ikke siden primo juni 2021 er observeret olie på eller i havet ved forlispositionen, hvilket umiddelbart kunne støtte en antagelse om, at fartøjet allerede er tømt for olie. Det kan imidlertid lige såvel være begrundet i, at der ikke på nuværende tidspunkt er udledt/udsivet olie fra fartøjet i større omfang end hidtil observeret – særligt fordi der, som ovenfor anført, ikke kan siges noget sikkert om størrelsen af en eventuel yderligere udledning/udsivning.

Selv om der således er indikationer på, at situationen for tiden er stabil, og der ikke for tiden udsiver/udledes olie til miljøet, kan det imidlertid ikke med overvejende sandsynlighed udelukkes, at det ikke vil ændre sig. Derfor er det myndighedernes vurdering, at der fortsat er risiko for yderligere udledning af olie/olieforurening. Myndighederne har i den vurdering lagt vægt på, at det eksplicit følger af havmiljølovens § 3, at myndighederne ved administrationen af loven skal agere efter et forsigtighedsprincip.

2.2 Forliset skete i et kystnært og yderst naturfølsomt område, og hvor det primære erhverv er lokalt fiskeri og udgør en væsentlig risiko for havmiljøet:

Som det også fremgik af det supplerende påbud af 2. juli 2021 (der er hjemvist til fornyet behandling), lagde myndighederne ved udstedelsen af påbuddet vægt på, at forliset skete i et kystnært og yderst naturfølsomt område.

Der henvises i den forbindelse i det hele til den opdaterede miljøvurdering fra DCE af 2. juni 2021. Opsummerende fremhæves her, at det af rapporten konkluderes,

at der vil være væsentlige miljæriscici ved en længerevarende og kontinuerlig ud-sivning af olie fra trawleren POLAR AASSIK fra de 300 meters dybde. Det gælder uanset, om udtømningen sker gradvist ved små læk eller ved en pludselig udled-ning af hele tankindholdet. Det fremgår af rapporten, at miljøeffekterne af olien vil afhænge af mange faktorer, som f.eks. hvor den driver hen (bestemt af strøm og vind) og årstiden (herunder tilstedeværelsen af is). De kystnære områder vil generelt være mere sårbare overfor oliespild end det åbne hav. Fugleforekomster, særligt om foråret og sommeren, samt fiskeyngel og fisk der gyder på lavt vand ved kysterne, vil have den største risiko for at kunne blive påvirket ved udslip.

PSG har ved indlæg af 21. juni kommenteret rapporten fra DCE, hvilket myndig-hederne også tog i betragtning/kommenteret ved udstedelsen af det supplerende påbud af 2. juli 2021 (der er hjemvist til fornyet behandling). Derudover har DCE ved fagligt notat af 1. juli 2021 kommenteret PGS's kommentarer (bilag 13 i myn-dighedernes udtalelse/svarskrift af 2. juli 2021).

Også rapporten fra ITOPF lægger til grund, at forliset er sket i et særligt sensitivt havmiljøområde (pkt. 4.2.1, side 11), og ITOPF-rapporten giver heller ikke på an-den vis myndighederne anledning til at ændre opfattelse af DCE rapportens faglige kvalitet i forhold de miljømæssige vurderinger, der er foretaget af DCE, i relation til oliens potentielle skadevirkning på miljøet.

Det fremgår af ITOPF-rapporten, at ITOPF har fået udført modelleringer/simule-ringer af oliens potentielle bane og udbredelse i tilfælde af olieudledning fra PO-LAR AASSIK hos firmaet RPS (Oil Spill Modelling, bilag B). Det fremgår i den forbindelse, at disse modelleringer/simuleringer kun viser en lille variation i for-hold på hvilket tidspunkt af året en udledning sker (4.2.2, side 13).

ITOPF vurderer, at der kun vil være en lille risiko for en væsentlig negativ påvirk-ning af miljøet i tilfælde af udledning af olie til havmiljøet (pkt. 4.2.2, side 14). Set i lyset af de udførte modelleringer/simuleringer sammenholdt med den miljø-faglige vurdering af de miljøskadelige virkninger af et udslip fra DCE fremstår det imidlertid ikke klart, på hvilket grundlag denne konklusion er draget. Det kan så-ledes umiddelbart af bilag B udledes, at det – særligt ved et momentant udslip – ikke kan udelukkes, at et udslip/udledning vil medføre skadelige koncentrationer, der overstiger anerkendte grænseværdier, jf. f.eks. tabel 12, side 20. Der henvises i den forbindelse også til SA-rapporten, hvor det konkluderes, at en sprængning af POLAR AASSIK, hvor alle olier forlader skibet momentant, vil medføre en væ-sentlig forværring af skaden i forhold til status quo.

I forhold til påvirkningen af kysterne vurderer ITOPF, at kun en lille mængde olie vil drive ind til kysterne, og at det vil være usandsynligt, at dette vil have en nega-tiv påvirkning på miljøet (pkt. 4.2.2, side 14). Heller ikke denne konklusion er nærmere begrundet i forhold til de udførte modelleringer/simuleringer sammenholdt med de miljøfaglige vurderinger fra DCE. Det kan således umiddelbart af bilag B udledes, at der for alle de foretagne modelleringer/simuleringer vil være en påvirkning af kysterne., jf. f.eks. tabel 11 og 15.

Selv om oliens bane og udbredelse således, baseret på de udførte modelleringer/simuleringer, måtte få en bane og udbredelse som i visse situationer kan afvige mere eller mindre fra den simulering, der er foretaget af DCE, er det myndighedernes vurdering, at det ikke i sig selv dokumenterer, at der slet ikke eller kun i meget begrænset omfang vil være risiko for miljøet ved et yderligere udslip/udledning af olie til havmiljøet. Det gælder særligt ved iagttagelse af forsigtighedsprincippet.

Myndighederne har i den forbindelse også lagt vægt på, at det i forhold til forureningsrisikoen fremgår af bemærkningerne til havmiljøloven, at der ikke er tale om en miljøfaglig vurdering baseret på en detaljeret kortlægning af risikoen for forurening, men derimod en rent retlig vurdering af om situationen indebærer ”fare for forurening” omfattet af havmiljøloven.

3. PSG's Opfyldelse af påbud/Bekæmpelsesforanstaltninger

3.1 Fjerne olie fra fartøjet

På baggrund af SA-rapporten og de eksterne input, der ligger til grund for rapporten, anser myndighederne det for dokumenteret, at det under de nuværende omstændigheder ikke er muligt at fjerne skibets beholdning af olie fra POLAR AAS-SIK uden en betydelig – og dermed uacceptabel - fare for menneskeliv og miljø. Der henvises til rapportens side 7-8.

3.2 Fjerne fartøjet fra søterritoriet

Det fremgår af SA-rapporten, at det vil være fysisk og kommercielt muligt at fjerne fartøjet fra søterritoriet ved hævnning med henblik på bortskaffelse af olie og øvrigt miljøfarligt udstyr til godkendt deponi. Der henvises til rapportens side 8-12.

Det fremgår således af SA-rapporten, at i hvert fald to eksterne selskaber har dokumenteret erfaring med løft af fartøjer af samme størrelse/type.

Der er fremsendt dokumentation på, at selskabet SMIT, der kan hæve skibet med en grab, tidligere har udført lignende operationer. Prisen er angivet til ikke under 10 mio. EUR. Dog kan operationen ikke gennemføres inden 31. oktober 2021, da operationen tidligst kan udføres i forår/sommer 2022. Det fremgår af firmaet JD Contractors bemærkninger til løsninger (bilag C 20), at en sådan operation imidlertid vil indebære en risiko for udledning af olie under bjærgning, jf. også næste afsnit.

Som anført i SA-rapporten (side 9-12) vurderer selskabet JA Shipping (bilag C14-C18), at fartøjet kan hæves ved anvendelse af løfteåg. Det forudsætter imidlertid, at fartøjet ikke har lidt væsentlig skade ved branden og sammenstødet med havbunden. Denne forudsætning må, baseret på det nuværende faktum, jf. også punkt 2.1, antages at være behæftet med nogen usikkerhed. I SA-rapporten er det også anført, at det derfor ikke med sikkerhed kan garanteres, at der ikke ved løft frigøres olie fra skibet – enten fra tanke eller olie der står i lommer i skroget, eller hvis skibet knækker sammen ved løft. SA konkluderer på den baggrund, at der vil være

en risiko for yderligere udledning af olie til havmiljøet. Prisen for denne operation er anslået til 55. mio. ekskl. moms. Heller ikke denne operation kan udføres før forår/sommer 2022.

3.3 Anden fysisk sikring og tiltag mod yderligere udslip/forurening af olie

3.3.1 Indkapsling af fartøjet

Det fremgår af SA-rapporten, at Firmaet Østermark Grouting (bilag C19) vurderer, at en indkapsling af fartøjet i beton kan udføres uden yderligere risiko for havmiljøet. Der er tale om en allerede kendt teknik, der også anvendes til vindmøllefundamenter.

Metoden er til trods for en relativ lang levetid (100 år), og forventet yderligere dækning med sediment over årene samt forventet yderligere nedsynkning, imidlertid ikke varig, og vil efter sin karakter forudsætte løbende inspicering/monitorering. Metoden forventes at koste ca. 53 mio. ekskl. moms, og også denne operation kan tidligst udføres forår/sommer 2022 og forudsætter yderligere ROV undersøgelse/forberedelse.

3.3.2 Sprængning af fartøj

På baggrund af SA-rapporten og de eksterne input, der ligger til grund for rapporten, anser myndighederne det for dokumenteret, at det under de nuværende omstændigheder ikke er muligt at fjerne skibets beholdning af olie fra POLAR AASSIK ved sprængning uden en betydelig – og dermed uacceptabel - fare for miljøet. Der henvises til rapportens side 15.

3.3.3 Monitorering af udsivning/udledning

I såvel SA-rapporten (side 16) som ITOPF-rapporten (pkt. 4.3.3, side 21) anbefales det, at der som alternativ til en aktiv operation, jf. ovenfor, etableres en monitorering af evt. olieudslip fra POLAR AASSIK (som kan komme fra olietanke eller fra olie indelukket i skroget).

INUIT ATAQATIGIIT

Inatsisartuni



11. Februar 2022

I henhold til § 37, stk. 1 i Forretningsordenen for Inatsisartut fremsætter jeg følgende spørgsmål til Naalakkersuisut.

Spørgsmål til Naalakkersuisut:

1. Hvornår vil man bjærge Polar Aassik?
2. Hvad er grunden til at det tager så lang tid om at fjerne den brændstof som kan forurene?
3. Hvad er status på sagen?

(Medlem af Inatsisartut Kristian Jeremiassen, Inuit Ataqatigiit)

Begrundelse:

Det er som om, at man forsøger at glemme at Polar Aassik er sunket i nærheden af Qasigianguit, i et område hvor der er rejer, hellefisk, torsk samt mange andre fiskearter.

Jeg kan under ingen omstændigheder acceptere at sagen nu har kørt i så lang tid, uden at nogen handler – overhovedet. Der er intet at undersøge; vi ved at Polar Aassik står i bunden af havet samt at den skal bjærges.

Der er gået alt for lang tid uden at fartøjet er bjærget og vi viser uansvarlighed over for naturen og dyrene, selv om vi er bevidste om, at Polar Aassik står i bunden af havet.

Jeg søger om at modtage svar inden for 10 arbejdsdage.