

[Miljøministeren]

Jeg finder det af stor betydning, at der til stadighed foretages en vurdering af de eksisterende regler i lyset af de konkrete erfaringer, der gøres. Jeg har derfor bedt miljøstyrelsen om i de relevante internationale organer at fremdrage de danske erfaringer fra tabet af dinoseb-tromlerne i Nordsøen med henblik på en skærpelse af de gældende regler.

I denne forbindelse kan jeg oplyse, at der på et nyligt afholdt møde mellem embedsmænd fra Nordsøstaterne var enighed om, at de eksisterende internationale regler for transport af farlige kemikalier i emballeret form bør forbedres med henblik på en bedre sikring af havmiljøet, og at man fra Nordsøstaternes side vil indstille, at der sker en stramning af de globale regler, der er indeholdt i FNs søfartsorganisation (IMO).

Hvad angår spørgsmålet om de søtransportmæssige aspekter, herunder de forsikringsmæssige aspekter, skal jeg henvise til industriministerens besvarelse af spørgsmål S 426.

Spm. nr. S 426

Til *industriministeren* (13/4 84) af:

Tommy Dinesen (SF):

»Vil ministeren i de relevante internationale forsamlinger, hvor Danmark deltager, arbejde for, at sikkerheden med farligt gods til søs (gift, kemikalier, eksplosiver o.lign.) bliver forbedret, samt at de forsikringsmæssige aspekter bliver gjort internationale?«

Begrundelse

Der henvises til miljøministerens redegørelse af 9. april 1984 vedr. »Dana Optima«s uheld med dinoseb-tønderne.

Svar (2/5 84):

Industriministeren (Stetter):

De internationale regler for søtransport af farligt gods er udarbejdet i FN-organet International Maritime Organization (IMO). De generelle regler findes i IMOs konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen, 1974/1978. De specifikke regler findes i IMO's kode for transport til søs af farligt gods: International Maritime Dangerous Goods Code (IMDG-koden). Denne kode

har været i brug siden 1965 og har været gældende for danske skibe siden 1971. Jeg kan oplyse, at koden årligt underkastes ændringer med henblik på en stadig ajourføring ved bl.a. fremkomsten af nye farlige stoffer. Ændringer til koden udarbejdes i en permanent nedsat underkomité i IMO, hvor også Danmark er repræsenteret.

Ved udarbejdelsen af disse regler har man søgt at afveje hensynet til de ombordværendes sikkerhed med hensynet til beskyttelse af havmiljøet og har i almindelighed tillagt det første af hensynene størst vægt. For transport af særlig farlige stoffer er det således fastsat, at disse skal være placeret på åbent dæk under transporten, bl.a. for at sikre de ombordværende imod følgerne af eventuel skade på godset.

Som følge af skibsfartens internationale karakter må jeg naturligvis tillægge det afgørende betydning, at den stadige ajourføring og en eventuel skærpelse af reglerne sker på internationalt plan.

De havforureningsmæssige aspekter hører under miljøministeren, og jeg kan herom henvise til det af miljøministeren afgivne svar på spørgsmål S 425.

Om de forsikringsmæssige aspekter kan jeg oplyse, at der for tiden i IMO arbejdes med at udforme en konvention vedrørende ansvar for transport af andre farlige stoffer end olie. Det er bl.a. tanken at indføre en form for tvungen ansvarsforsikring svarende til, hvad der i dag gælder for transport af visse olieprodukter i medfør af de særlige olieansvarskonventioner. Fra dansk side arbejder man positivt for at nå et resultat på dette område.

Spm. nr. S 428

Til *socialministeren* (13/4 84) af:

Agerschou (SF):

»Vil ministeren oplyse indholdet af en ikke offentliggjort statistik fra sikringsstyrelsen om udbetaling af bistandshjælp/førtidspension?«

Begrundelse

Af en artikel i Demokraten Weekend den 13. april fremgår det, at kommunerne ifølge en ikke offentliggjort statistik fra sikringsstyrelsen i vid udstrækning benytter loven om