

Begrundelse

Pressen lader forstå, at der pågår forhandlinger mellem Japan og Rusland om transport af atomaffald. Disse transporter med affald fra England og Frankrig forventes tilsyneladende at skulle passere tæt på Danmark og gennem Danmarksstrædet langs den grønlandske østkyst for videre at sejle gennem Polarhavet til Sibirien.

Svar (27/3 01)

Udenrigsministeren (Mogens Lykketoft):

På forespørgsel har det japanske transportministerium over for ambassaden i Tokyo oplyst, at der ikke pågår forhandlinger mellem Japan og Rusland om søtransport af atomaffald, og at man ej heller har kendskab til planer herom.

De relevante russiske myndigheder har ligeledes over for ambassaden i Moskva afvist de pågældende forlydender.

Spm. nr. S 2074

Til udenrigsministeren (15/3 01) af:

Hans-Pavia Rosing (S):

»Vil udenrigsministeren oplyse, hvilke internationale regler der gælder inden for sejlads med atomaffald?«

Begrundelse

Der henvises til begrundelsen for spørgsmål nr. S 2073.

Svar (27/3 01)

Udenrigsministeren (Mogens Lykketoft):

Søtransport af farligt gods, herunder nukleare materialer, er dels underkastet de almindelige internationale regler for sejlads, dels specifikke forskrifter vedrørende farlige transporter.

De almindelige regler for sejlads er af forskellig karakter, alt efter hvilke havområder skibet befinder sig i, henholdsvis søterritoriet, den eksklusive økonomiske zone, og det åbne hav.

1. *Søterritoriet* opdeles i ydre og indre territorialfarvand. I det *indre territorialfarvand* (den del

af søterritoriet, der ligger inden for basislinierne, herunder havne) har kyststaten fuld suverænitet og kan stille betingelser for, i givet fald nægte, adgang for skibe med farlig last. I praksis er denne beføjelse dog ikke af reel betydning for skibe i transit, der naturligt vil benytte det ydre territorialfarvand eller sejle helt uden for dette.

I det *ydre territorialfarvand* (hvis bredde i Danmark strækker sig indtil 12, ved Grønland og Færøerne tre sømil uden for basislinierne) gælder for fremmede skibe en adgang til uskadelig passage, hvilket som udgangspunkt vil sige, at passagen ikke er til skade for kyststatens fred, orden eller sikkerhed, jf. den af Danmark ratificerede Genève-territorialfarvandskonvention af 1958 og FNs Havretskonvention af 1982, der er undertegnet, men ikke ratificeret af Danmark. Havretskonventionen antages imidlertid på flere områder at være udtryk for almindelig folkeretlig sædvane.

I Havretskonventionen opregnes en række tilfælde af passage, som må betragtes som skadelig, herunder handlinger til skade for kyststatens forsvar eller sikkerhed, lastning eller losning af personer eller varer, udøvelse af fiskeri, forskningsaktiviteter, forsætlig og alvorlig forurening samt enhver anden aktivitet, der ikke har direkte forbindelse med passagen. Skadelig passage, som defineret i Havretskonventionen, omfatter imidlertid ikke den blotte transport af miljøfarligt gods. Derimod kan kyststaten i almindelighed fastsætte regler for uskadelig passage gennem søterritoriet bl.a. med henblik på sejladsens sikkerhed, miljøbeskyttelse mv., herunder særlig foreskrive benyttelse af bestemte sejlruiter eller trafiksepareringer under hensyn til anbefalinger fra Den Internationale Søfartsorganisation (IMO). Kyststatens love og forskrifter må dog ikke vedrøre fremmede skibes udformning, konstruktion, bemanning eller udstyr, medmindre der er tale om en gennemførelse af almindeligt anerkendte folkeretlige regler eller normer. Kyststaten må desuden ikke pålægge fremmede skibe forpligtelser, som i praksis hindrer eller indskrænker adgangen til uskadelig passage.

Særlig vedrørende atomdrevne skibe og skibe lastet med nukleare materialer eller andre farlige stoffer forudsætter Havretskonventionen, at disse har ret til uskadelig passage, men skal medføre de dokumenter og iagttage de særlige sikkerhedsforskrifter, der i medfør af internationale aftaler er fastsat for sådanne skibe (deres indretning og udstyr samt lastens behandling,