

pakning mv.). Kyststaten kan dermed ikke nægte et fremmed skib passage under henvisning til ladningens karakter, men det er specifikt fremhævet, at kyststaten kan kræve, at tankskibe, atomdrevne skibe eller skibe med last af nukleare materialer eller andre i sig selv farlige eller skadelige stoffer begrænser deres passage til særlige sejlruiter.

Ved oprettelsen af en *eksklusiv økonomisk zone* (EEZ), der strækker sig max. 200 sømil fra basislinierne, vil kyststaten til beskyttelse af havmiljøet kunne gennemføre og håndhæve miljøbeskyttelseslovgivning, der er i overensstemmelse med internationale forskrifter, over for fremmede skibe i zonen. Kyststaten vil således kunne gribe ind over for fremmede skibe i visse tilfælde af forurening. Disse beføjelser involverer imidlertid ikke en almindelig adgang til regulering af sejladsen, der i princippet også i EEZ nyder det åbne havs frihed til sejlads under flagstatens jurisdiktion og ansvar.

Danmark oprettede en EEZ i 1996 ved lov om eksklusive økonomiske zoner. Loven er endnu ikke sat i kraft for Grønland, men forberedelsen heraf er på embedsmandsplan ved at være afsluttet. Når en EEZ oprettes ved Grønland, vil det være muligt at udnytte en særlig bestemmelse i FNs Havretskonvention om isdækkede farvande, der under visse betingelser giver de arktiske kyststater adgang til at udstede havmiljøbeskyttelsesforskrifter for skibsfarten i isdækkede områder, der er mere vidtrækkende end i en EEZ i øvrigt. Kyststaten kan endvidere i overensstemmelse med visse procedurer, der involverer konsultationer med IMO og berørte stater, anvende en bestemmelse i konventionen om oprettelse i sin EEZ af særligt beskyttede områder, der ikke er begrænset til isdækkede farvande.

På *det åbne hav* har kyststaten ingen mulighed for at gribe ind over for fremmede skibes sejlads, som sker under flagstatens jurisdiktion og ansvar.

2. Med henblik på skibsfartens betryggelse foregår der såvel i EU som globalt under IMO's auspicer en stadig udvikling af gældende forskrifter, bindende som vejledende, om skibes indretning og udstyr samt søtransport af farligt gods. Der er således under 1974-Konventionen om sikkerhed for menneskeliv på søen (SOLAS-konventionen) vedtaget forskrifter (codes) for transport af diverse klasser af farligt gods, herunder bindende forskrifter specifikt vedrørende nukleare materialer. Disse regler er efter deres beskaffenhed af generel karakter og ikke knyttet

til den havretlige jurisdiktion i bestemte zoner. Deres overholdelse vil derfor primært være flagstatens, efter omstændighederne havnestatens, ansvar.

Spm. nr. S 2075

Til udenrigsministeren (15/3 01) af:

Hans-Pavia Rosing (S):

»Vil udenrigsministeren i betragtning af specielt den arktiske naturs sårbarhed i et samarbejde med de grønlandske myndigheder modsætte sig en eventuel transport af atomaffald i de pågældende områder?«

Begrundelse

Der henvises til begrundelsen for spørgsmål nr. S 2073.

Svar (27/3 01)

Udenrigsministeren (Mogens Lykkesøft):

I tilfælde af eventuel søtransport af nukleare materialer, der udgør en risiko for det arktiske miljø, vil regeringen i samarbejde med de grønlandske myndigheder tage de fornødne initiativer.

Spm. nr. S 2195

Til sundhedsministeren (21/3 2001) af:

Preben Rudiengaard (V):

»Mener ministeren, at det er i overensstemmelse med god markedsføringsskik, at en offentliggørelse af ventelisteoperationer intet fortæller om, hvor mange patienter, der står på en venteliste, herunder om ministeren finder det rimeligt, at staten finansierer en publikation om ventelisteoperationer, der intet indeholder om tidsperspektiverne for ventelisterne, selv om netop dette aspekt har været genstand for massiv offentlig debat, og tilkendegive, hvad han egentlig mener, at man kan bruge den udarbejdede opgørelse til – for publikationen har vel et formål?«