

Beretn. o. f. t. beslutn. vedr. sikkerheden i de indre danske farvande

tional regulering af spørgsmål, der har betydning for sikkerheden på skibe, og ansvarsforhold.

Sejladssikkerhed

Når det drejer sig om sejladssikkerheden, er der i løbet af de seneste år sket en række forbedringer gennem skrappe krav med hensyn til skibenes konstruktion og udstyr, sejladforhold og besætningernes kvalifikationer. Dette er først og fremmest sket i FN's Internationale Søfartsorganisation, IMO, og i samarbejdet omkring Østersøen, Helcom, samt i EU. Også når det drejer sig om ansvarsforhold for skibe og forsikring, er IMO gået forrest med regulering.

Den internationale regulering har ikke kun haft betydning for Danmark som kyststat, men sætter også en overordnet ramme for det danske skibsfartserhverv, der har stor betydning for den danske økonomi. Erhvervet har i dag den næststørste valutaandtjening. Samlet set giver hele det maritime Danmark en beskæftigelse på ca. 115.000 personer. Den globalisering, der nu breder sig inden for en række industrier, vil medføre et øget behov for søtransportydelser på globalt plan. De danske muligheder for at få andel i denne vækst vil bl.a. afhænge af, hvorledes den danske politik er på søfartsområdet. Erhvervet er afhængigt af globale reguleringer ikke blot af konkurrencemæssige årsager, men også fordi globale regler normalt vil give adgang til fremmede havne. Samtidig er erhvervet også afhængigt af, at skibsfarten har et godt image, og at transportydelser sker på skibe af høj kvalitet. Her spiller ikke kun tekniske krav med hensyn til skibene ind, men også de kompetencer, der er nødvendige for erhvervets og hele den maritime sektors udvikling og vækst.

Gennemsejling af danske farvande

I Storebælt passerer årligt ca. 20.000 skibe, og i Øresund ca. 40.000 skibe. Disse skibe transporterer en række forskellige stoffer til og fra Østersøen. Ikke mindst i de seneste år er der som følge af den stigende russiske olieeksport, herunder udbygning af olieterminalen i Primorsk, sket en stigning i transport af olie.

Det russiske transportministerium meddelte i en pressemeddelelse af 17. august 2004, at man planlægger at øge udskibningen af olie fra de russiske østersøhavne til 110 mio. t/år i 2010 fordelt på henholdsvis 65 mio. t råolie og 45 mio. t

olieprodukter. Omfanget af olieudskibning ventes primært forøget via yderligere udbygning af kapaciteten i Primorsk havn og det tilhørende olielerledningssystem. Ifølge transportministeriet er Primorskhavnens aktuelle kapacitet forøget fra 30 mio. t/år i 2003 til 47,5 mio. t/år i 2004. Kapaciteten forventes øget yderligere til 62 mio. t/år i 2006 og til 100 mio. t i 2010. Primorsk vil dermed blive Ruslands største olieudskibningshavn.

Brug af dobbeltkrogede tankskibe til transport af olie

Danmark har været et af de mest aktive lande, når det gælder en opstramning af reglerne omkring sikkerhed, herunder *udfasning af enkeltkrogede tankskibe* i IMO. IMO havde på baggrund af »Erika«-ulykken i Frankrig vedtaget krav om udfasning af enkeltkrogede tankskibe. Disse regler blev skærpet i december 2003. Vedtagelsen i IMO skete efter pres fra EU-landene, herunder særlig Danmark, som opfølgning på et sæt rådskonklusioner, der blev vedtaget under det danske formandskab i december 2002 som opfølgning på »Prestige«-ulykken.

Fordelen ved de globale regler er ikke kun, at de rent konkurrencemæssigt sikrer ens globale spilleregler, men også, at de internationale regler sikrer, at den gennemsejlende trafik skal følge samme regler. Dette har stor betydning for Danmark som kyststat. Det internationalt vedtagne *forbud mod transport af tung olie i enkeltkrogede tankskibe* giver dermed en beskyttelse af danske farvande. Forbuddet gælder alle skibe, uanset flag, der gennemsejler danske farvande. De nye IMO-regler træder som udgangspunkt i kraft den 5. april 2005.

For de større tankskibe vil forbuddet mod transport af tung olie i enkeltkrogede tankskibe gælde fra april 2005 og for de mindre tankskibe med en dødvægtstonnage på under 5.000 t fra 2008. Den globale regulering sikrer nu gennemsejlingen af de danske farvande. Med EU-udvidelsen den 1. maj i år har Polen, Estland, Letland og Litauen skullet følge de samme regler som resten af EU – også på søtransportområdet.

På dansk initiativ blev der også vedtaget en resolution i IMO, der opfordrer både medlemslandene og skibsfartserhvervet til at anvende de nye regler for enkeltkrogede tankskibe hurtigst muligt. Der vedlægges som bilag 1 kopi af økono-