

mi- og erhvervsministerens notat om de nye regler, der er oversendt til udvalget den 18. december 2003.

Under Folketingets drøftelse af B 190 oplyste økonomi- og erhvervsministeren, at han ville tage kontakt med den russiske minister om olie-transport gennem Østersøen. Den 30. juni 2004 havde økonomi- og erhvervsministeren et møde med den russiske transportminister for at sikre en fælles forståelse i spørgsmålet om beskyttelse af Østersøen og de danske farvande i øvrigt.

Den russiske transportminister bekræftede, at der ved eksport af olie kun anvendes dobbeltkrogede tankskibe fra olieterminalen Primorsk. Endvidere bekræftede den russiske minister, at Rusland ved eksport af olie følger de internationale IMO-regler uden at benytte de undtagelsesmuligheder, som de internationale regler giver mulighed for. Desuden ville den russiske transportminister opfordre industrien til at anvende dobbeltkrogede tankskibe ved eksport af tung olie fra de øvrige russiske havne, indtil de internationale IMO regler træder i kraft i april 2005. Endelig oplyste den russiske minister, at Rusland har to større enkeltkrogede tankskibe i deres registre. Disse skibe vil blive udfaset i 2005.

Krav med hensyn til transport af andet farligt gods end olie

Generelt gælder, at transport af farlig gods kun må udføres af skibe, der er bygget, indrettet, udstyret og godkendt i henhold til de internationale regler for transport af farlige produkter.

Der er tilsvarende strenge IMO-regler for transport af andre farlige stoffer end olie. Ved eksempelvis transport af flydende kemikalier, som anses for at udgøre en miljøtrussel, er der således krav om dobbeltkrog og regler for placering af lasttanke i forhold til skibets yderklædning.

Kravene til skibe, der transporterer bestrålet nukleart brændsel, plutonium og højradioaktiv affald, findes i en særlig international kodeks, INF-kodeksen.

INF-kodeksen er internationalt bindende. Kravene til skibene omfatter blandt andet særlige stabilitetskrav, hvis skibet bliver beskadiget, særlige krav med hensyn til at slukke en brand om bord i skibet, særlige krav med hensyn til ventilation af skibets lastrum samt særlige krav med hensyn til sikring af lasten. Herudover er

der betydelige krav med hensyn til de operative forhold i skibet. Inden et skib opnår tilladelse til at transportere INF-kodeks-stoffer, skal det underkastes et særligt syn. Efter at synet er udført og skibet fundet i orden, bliver der udstedt et særligt certifikat, som attesterer, at skibet er godkendt til at transportere INF-kodeks-stoffer.

For andre farlige produkter, der transporteres i emballeret form, herunder almindeligt radioaktivt materiale, som ikke er nukleart materiale, stilles særlige internationale krav med hensyn til emballeringen af produktet, skibet, som transporter produktet, samt hvor det placeres under transporten. Kravene afhænger af stoffets egenskaber og risikoen ved eventuelle skader fra produktet.

Generelle forbedringer af sejladsikkerheden, herunder brug af lods

IMO har i de seneste år også gennemført en række andre tiltag, bl.a. udvidelse af den gældende anbefaling om at tage lods om bord ved transitpassage i de danske farvande, indførelse af AIS (automatisk identifikationsystem) på skibe i international fart med en bruttotonnage på 300 t eller derover. Dette giver mulighed for at overvåge skibene fra land m.m. samt andre tekniske tiltag af betydning for sikkerheden og det maritime miljø.

I forbindelse med Helcom-ministermødet i København blev der også vedtaget en række forbedringer af sejladsikkerheden i Østersøen. Udvalget modtog en orientering herom, der vedlægges som bilag 2.

Der peges her blandt andet på brug af lods, øget brug af elektroniske søkort og fremme brugen af AIS (Automatisk Identifikation System), herunder etablering af et landbaseret system, der er baseret på IMO's regler.

Det lykkedes ikke ved mødet i København at opnå enighed om lodspligt for transport af farlige stoffer gennem danske stræder. Baggrunden var, at den internationale havret ikke giver mulighed herfor. Danmark fremlagde efterfølgende et forslag i IMO om skærpe af lodsanbefalingerne, således at flere skibe blev omfattet af anbefalingerne, og dette trådte i kraft den 1. december 2003. Nu omfatter anbefalingerne skibe med dybgang på 11 m og alle skibe, der sejler med radioaktive stoffer, når disse skibe sejler gennem Øresund og Storebælt.