

29. marts 2005

## **TALEPUNKTER**

Sag 200502604

/AJN

### **Besvarelse af samrådsspørgsmål E om aktuelle overvejelser og forhandlinger, som forventes at øge sikkerheden særligt i danske farvande**

#### **Spørgsmål E:**

Udvalget ønsker en drøftelse af følgende spørgsmål:

I et samråd bedes ministeren orientere udvalget om aktuelle overvejelser og forhandlinger, som forventes at øge sikkerheden særligt i danske farvande, herunder de forhandlinger med erhvervets parter, som ministeren nævnte i et notat af 17. september 2004 til Erhvervsudvalget under behandlingen i folketingsåret 2003-04 af beslutningsforslag B190 (forbedring af sikkerheden i danske farvande).

- Udvalget modtog i september 2004 et notat over de mange initiativer til forbedring af sejladsikkerheden, der er taget eller er på vej – det være sig internationalt eller nationalt.
- Jeg vil her nævne regeringens handlingsplan for sejladsikkerheden fra 2004. Planen indeholder 18 konkrete indsatsområder til at øge anvendelse af lods og styrke overvågning af sejladsikkerheden. Flere af tiltagene i handlingsplanen er gennemført, og resten er godt på vej.
- Jeg vil som opfølgning på dagens samråd sende udvalget en skriftlig status over indsatsområderne i handlingsplanen samt et notat, der opdaterer de oplysninger, som udvalget fik i september. Hermed får udvalget et samlet billede over de nye initiativer, der styrker sikkerheden til søs. Jeg vil derfor koncentrere mig om regeringens seneste initiativer.

[Promillegrænser]

- Jeg vil ikke gå i detaljer med ulykken med KAREN DANIELSEN, da den endelige rapport først offentliggøres om nogle måneder. Sagen har dog allerede givet anledning til, at jeg finder, at vi skal se på reglerne om spiritussejlads.
- Regeringen ser med alvor på spørgsmålet om spiritussejlads. Spørgsmålet om promillegrænser for erhvervssejlads blev også drøftet i forbindelse med B 190. Sagen endte med, at jeg orienterede udvalget om, at jeg ikke fandt tiden moden til en lovændring. I stedet lagde jeg op til en stramning af praksis. Dette var blandt andet baseret på drøftelser med erhvervets parter og på, at der er tale om et relativt lille antal sager.
- Jeg tilkendegav også, at jeg var indstillet på, at vi inden for en kortere årrække igen skulle vurdere behovet for en lovændring. Jeg mener, at dette reflekterede den generelle politiske holdning i Folketinget.
- Jeg finder, vi nu skal overveje behovet for nye regler både for vore egne skibe og de skibe, som sejler igennem vore farvande. Jeg vil derfor tage initiativ til, at det drøftes med de søfartspolitiske ordførere og søfartserhvervet, hvordan vi bedst sikrer vores farvande mod spiritussejlads.
- Søfartsstyrelsen vil også tage emnet op på et møde med de nordeuropæiske søfartsnationer i begyndelsen af april. Det vil være med til at sikre, at vi ser den danske udvikling i en international sammenhæng.

[Vagthold/vagtalarm]

- Et andet nyt initiativ drejer sig om brovagtsalarm. Søfartsstyrelsen tog for nogle år siden initiativ til et dansk særkrav om, at alle danske lastskibe med styrehus skal udstyres med en brovagtsalarm – en såkaldt ”dødemandsknap”. Brovagtsalarmen skal være installeret og i brug i alle eksisterende skibe mellem 2004-2006, afhængig af skibets størrelse.
- Brovagtsalarmen virker som en ”dødemandsknap”, hvor skibsføreren og/eller skibets backup-officer alarmeres i tilfælde af, at den vagthavende officer ikke har fået nulstillet systemet inden for en nærmere fastsat periode på mellem 3 og 12 minutter.
- Søfartsstyrelsen vil nu arbejde for, at kravet bliver internationalt, så også skibe, der ikke har dansk flag, bliver omfattet. Søfartsstyrelsen har allerede skriftligt orienteret FN's søfartsorganisation, IMO, om KAREN DANIELSEN ulykken. Vi har også oplyst, at vi med baggrund i ulykken vil stille forslag om, at skibe bliver udstyret med brovagtsalarm, og at disse skal være i brug svarende til de danske regler. Danmark vil tage spørgsmålet op på det næste møde i IMO om skibes sikkerhed her i maj.

[Tiltag for Øresund]

- Det kræver en tæt kontakt med vore nabolande, hvis vi skal sikre skibenes sejlads gennem vores farvande. Allerede før ulykken med KAREN DANIELSEN har der været kontakt mellem de danske og svenske myndigheder om sikring af

sejlads i Øresund. Der er stærke traditioner for samarbejde, der afspejler den fælles målsætning om sikring af vores kyster.

- Den 18. marts holdt myndighederne et møde om, hvordan vi bedst sikrer skibenes sejlads i Øresund. Vi vil samordne initiativer og beslutninger til gavn for sejladssikkerheden og se på, hvordan vi kan opnå synergieffekter ved at samarbejde.
- Der var enighed om at etablere et fælles datagrundlag, som giver et samlet billede af trafikmønstret og særlige risici i hele Øresund, herunder et billede af grundstødninger, kollisioner, påsejlinger og sejladsmønstre i øvrigt. Alle relevante tiltag, f.eks. farvandsafmærkning, skal indgå i risikoanalysen. I undersøgelsen vil den nye AIS-teknologi med de automatiske identifikationssystemer, som er installeret om bord på skibene, og som skal kunne aflæses af landbaserede stationer, kunne blive et vigtigt bidrag.
- Der blev nedsat en dansk-svensk arbejdsgruppe, der inden 1. maj 2005 skal komme med et kommissorium herfor. Både Danmark og Sverige har lagt vægt på, at de igangværende bestræbelser ikke må forsinkes heraf. Den fælles dansk-svensk risikoanalyse vil danne grundlag for beslutningerne i det videre samarbejde.
- I regeringens handlingsplan for øget anvendelse af lods og styrket overvågning af sejladssikkerheden er der allerede taget beslutning om at etablere centrale enheder til sejlads-

vejledning af relevante skibe i stærkt trafikerede farvandsafsnit.

- De danske myndigheder har udvalgt Øresund som det område, hvor der skal gennemføres et pilotprojekt om landbaseret sejladsvejledning. Sverige har endvidere planer om udbygning af VTS tjenesten i Øresund.
- Overvågning er dermed et af de tiltag, hvor det er muligt at opnå synergieffekter mellem de danske og svenske planer.

[Øget brug af lods]

- Hvad angår lodspligt er det fortsat regeringens målsætning af få indført lodspligt i de danske stræder. Imidlertid kan det ikke umiddelbart lade sig gøre som følge af international ret.
- Selvom der kun er internationale lodsanbefalinger for de danske stræder, er der relativt få skibe, som ikke følger disse anbefalinger. Over den seneste 6 måneders periode har der i gennemsnit været mere end 94%, der har fulgt anbefalingerne ved passage af Storebælt. Vi vil gerne forsøge at få denne procent endnu højere op. Derfor forsøger vi på anden vis at øge brugen af lods.
- Skibe, der ikke tager lods i henhold til IMO anbefalingerne, følger ikke god navigationspraksis. Disse skibe vil blive prioriteret ved havnestatskontrol. Det burde opmuntre flere

rederier til at sikre, at deres skibe bruger lods, når de sejler gennem de danske stræder.

- Jeg har bedt den ny transportkommissær om, at princippet bliver omsat til EU-regler om havnestatskontrol og foreslået, at vi i EU går videre og helt forbyder skibe at anløbe EU-havne, hvis de på vej til en EU-havn ikke følger de internationale lodsanbefalinger.
- Endeligt vil jeg nævne, at der som følge af, at Østersøen nu er blevet et særligt beskyttet område – et såkaldt PSSA – er der nu stillet flere forslag i IMO om regulering af trafikken. Her vil jeg særligt fremhæve, at vi - sammen med de andre Østersølande - har stillet forslag om, at den nord- og sydgående trafik mellem Bornholm og Sverige adskilles. Dette sker for at mindske risikoen for kollisioner.
- Ulykken med KAREN DANIELSEN viser, hvor højt vi må prioritere sejladsikkerheden. Jeg mener, at både de igangværende tiltag og de nye initiativer viser, at regeringen har fokus på beskyttelsen af vore farvande, og at vi er parate til at yde den indsats, der er nødvendig for at sikre dette mål.