

Folketingets Trafikudvalg

**ØKONOMI- OG  
ERHVERVSMINISTEREN**

Sag 200502632

30. marts 2005

Vedlagt fremsender jeg i 5 eksemplarer min besvarelse af det i udvalget stillede spørgsmål 27 (TRU alm. del) den 10. marts 2005.

**ØKONOMI- OG  
ERHVERVSMINISTERIET**

Slotsholmsgade 10-12  
1216 København K

Med venlig hilsen

Tlf. 33 92 33 50

Fax 33 12 37 78

CVR-nr. 10 09 24 85

Bendt Bendtsen

[oem@oem.dk](mailto:oem@oem.dk)

[www.oem.dk](http://www.oem.dk)

**ØKONOMI- OG  
ERHVERVSMINISTEREN**

**30. marts 2005**

**ØKONOMI- OG  
ERHVERVSMINISTERIET**

Slotsholmsgade 10-12  
1216 København K

Tlf. 33 92 33 50

Fax 33 12 37 78

[oem@oem.dk](mailto:oem@oem.dk)

[www.oem.dk](http://www.oem.dk)

## **Besvarelse af spørgsmål 27 (TRU alm. del) stillet af Trafikudvalget den 10. marts 2005**

### **Spørgsmål 27:**

“Kan man forestille sig, at en kollisionsulykke, som den der skete med fragtskibet Karen Danielsen ved Storebæltsbroen, vil kunne forekomme med et skib, der fragter farligt gods, eller er der skærpede bestemmelser om lodspligt eller overvågning for den slags transporter?”

### **Svar:**

Der er generelt skærpede bestemmelser om pligt til at anvende lods for skibe med farligt gods, som vil udgøre en særlig risiko for miljøet i tilfælde af en søulykke. Disse regler gælder ved anløb af dansk havn og omfatter tankskibe, der fragter olie, gas, kemikalier og radioaktivt materiale samt olietankskibe med urensede tanke.

Lodspligten gælder ikke for skibe, som ifølge international aftale eller i medfør af folkeretlige regler har ret til gennemsejling af danske farvande. Disse skibe er i stedet omfattet af FN's søfartsorganisation IMO's anbefalinger om brug af lods. I 2002 blev disse anbefalinger udvidet – med virkning fra 1. december 2003 – til i Storebælt at omfatte alle skibe med en dybgang på mindst 11 meter mod tidligere mindst 13 meter. Skibe, der er lastet med visse radioaktive stoffer, er – uanset størrelse – også omfattet af anbefalingerne.

Herudover er der til sikring af skibsfarten og den faste forbindelse over Storebælt etableret et skibstrafiksystem, VTS (Vessel Traffic Service system) med en radiomeldetjeneste. VTS-systemet, der dækker den centrale del af Storebælt, er baseret på og udfører sin tjeneste i overensstemmelse med IMO's retningslinjer herom. Meldesystemet er godkendt af IMO, og med undtagelse af de helt små skibe er det obligatorisk for skibene at deltage i meldesystemet – uanset hvad de sejler med.

Endvidere skal handelsskibe med en bruttotonnage på 300 eller derover i international fart og alle passagerskibe uanset størrelse være udstyret med et Automatisk Identifikations System (AIS), der gør det nemt at overvåge det enkelte skib. Forsvarsministeriet er ved at etablere et landbaseret AIS-system, således at det fra den 1. juli 2005 vil være muligt at overvåge danske, kystnære farvande. Dette indgår som et centralt element i regeringens handlingsplan for øget brug af lods og styrket overvågning af sejladsikkerheden.

Endelig er der særlige internationale regler om indpakning, placering og mærkning af farlige produkter, som enten transporteres emballeret eller i løs form i container-, stykgods- eller bulkskibe. Der er for disse skibstyper desuden krav til indretning og udstyr.

Når dette er sagt, er det klart, at det ikke kan udelukkes, at der stadig kan ske ulykker som følge af fejl. Her er det vigtigt at tage ved lære af det enkelte uheld. Jeg kan i den forbindelse oplyse, at jeg netop på baggrund af KAREN DANIELSEN ulykken vil indgå i drøftelser med erhvervet om hvilke promillegrænser, der fremover skal gælde ved sejlads. Herudover vil Søfartsstyrelsen arbejde for, at der internationalt indføres krav om, at en brovagtalarm – en såkaldt ”dødemandsknap” – skal være installeret og i brug i alle skibe.