



INSPIRATIONSPUNKTER

27. april 2011

[KUN DET TALTE ORD GÆLDER]

Åbent samråd i MPU alm. del den 28. april 2011 – samrådspørgsmål CK og CL af 23. februar 2011 stillet efter ønske fra Flemming Møller Mortensen (S)

Spørgsmål CK

Det danske fragtskib Puma sejlede i december 2010 ind i dansk territorialfarvand ud for Skagen medbringende en last af russisk atomaffald. Vil ministeren redegøre for sin holdning til, at udenlandske skibe med særlig farlig gods har vist sig at kunne sejle ind i dansk territorialfarvand eller anløbe dansk havn, uden at de danske myndigheder bliver underrettet herom, og forklare hvad ministeren agter at gøre ved dette?

Spørgsmål CL

Vil ministeren redegøre for, hvordan kommunernes forhold i fremtiden kan forbedres, så man ikke pludselig eller efterfølgende orienteres om, at særlig farlige skibstransporter har anløbet dansk havn eller har været i indre danske farvande samt oplyse, hvad ministeren agter at gøre ved dette, jf. ligeledes omtale den 2. februar 2011 i TV2 Nord?

Svar:

[Indledning]

Tak for invitationen til at komme her i dag. Miljøministeren og jeg har valgt at svare på spørgsmålene i fællesskab, da transport til søs af brugt nukleart brændsel er et område, der berører begge ministerier. Derudover involverer sagsområdet også op-

gaver, som ligger i Forsvarsministeriet og Indenrigs- og Sundhedsministeriet.

Miljøministeren og jeg har valgt at besvare samrådsspørgsmålene samlet.

[Det danske skib, PUMA]

I forhold til det danske skib, PUMA, som sejlede med brugt nukleart brændsel, kan jeg oplyse, at PUMA var godkendt til at transportere brugt nukleart brændsel fra Koper i Slovenien til Murmansk i Rusland. Det vil sige, at skibet var bygget og indrettet til at udføre den type transporter, ligesom besætningen var uddannet til at håndtere det.

Beredskabsstyrelsen, som har ansvar for reglerne om fysisk beskyttelse af nukleart materiale, har oplyst over for mig, at de var informeret om denne sejlads. Beredskabsstyrelsen blev imidlertid ikke underrettet, da PUMA afveg fra den planlagte sejlroute, hvilket skete, fordi skibet fik behov for at bunkre olie ved reden ud for Skagen. Da PUMA sejlede ind i dansk territorialfarvand, kaldte Søværnets Operative Kommando skibet op og bad dem om at tage lods, hvilket efterfølgende blev gjort.

Efter bunkring sejlede PUMA videre til Murmansk som planlagt. Beredskabsstyrelsen har efterfølgende fulgt op på sagen og fået en skriftlig redegørelse fra rederiet om, hvorfor man afveg fra ruten.

Det er vigtigt at holde sig for øje, at PUMA havde alle de nødvendige tilladelser til at transportere brugt nukleart brændsel. Da PUMA afveg fra ruten, skulle Beredskabsstyrelsen imidlertid have været informeret. Det skete ikke, og det har rederiet erkendt var en fejl.

Der er fastlagt internationale regler for transport af nukleart materiale, der sikrer, at sådanne transporter sker på betryggende vis. Det er naturligvis afgørende, at rederierne overholder de regler og de procedurer og pligter, som er fastlagt i den forbindelse. Det sikrer, at transporterne gennemføres på betryggende vis. Derfor har Beredskabsstyrelsen også fulgt op på sagen i forhold til rederiet.

Jeg kan også nævne, at Søfartsstyrelsen sammen med de andre relevante myndigheder har været i kontakt med Frederikshavn kommune om den konkrete sag.

[Udenlandske skibe, der sejler i dansk territorialfarvand]

I forhold til udenlandske skibe, der sejler ind i dansk territorialfarvand eller anløber en dansk havn, kan man forestille sig to situationer.

Den ene mulighed er et udenlandsk skib, der sejler igennem dansk territorialfarvand i international transit. Den anden situation vil opstå, såfremt et udenlandsk skib anløber dansk havn.

[Udenlandske skibe, der sejler i international transit]

I forhold til et skib, der sejler i international transit, så har Udenrigsministeriet oplyst over for mig, at sådanne skibe har ret til uskadelig passage.

Det vil sige, at vi fra dansk side kan fastsætte regler af hensyn til sejladsens sikkerhed og miljøbeskyttelse, men vi må ikke pålægge fremmede skibe forpligtelser, som i praksis hindrer skibene i at sejle igennem dansk territorialfarvand. Vi kan således ikke nægte skibe at sejle gennem dansk territorialfarvand med farligt gods, herunder brugt nukleart brændsel. Det ville være i strid med international ret.

Men der er en række krav og forholdsregler, der sikrer, at en sådan passage igennem dansk farvand kan ske på forsvarlig vis.

Sikkerheden i forhold til skibet og dets gods er reguleret internationalt og sikrer et ensartet internationalt sikkerhedsniveau for bl.a. skibets konstruktion, udstyr og uddannelse af besætningen.

Dertil kommer, at vi i de danske farvande har sejlruiter og skibstrafiktjenester til vejledning og overvågning af skibstrafikken. Det er med til at skabe sikkerhed.

FN's Søfartsorganisation anbefaler herudover, at skibe, der sejler med højradioaktive produkter, herunder brugt nukleart brændsel, via Storebælt og Øresund, anvender lods. Og langt

de fleste skibe, der sejler igennem Storebælt, tager lods som anbefalet.

Hertil kommer, at skibe, der passerer Øresund fra 1. september 2011, skal rapportere om eventuelt farligt gods, som de har med om bord. Regeringen arbejder i FN's Søfartsorganisation, for at få godkendt et lignende rapporteringskrav for Storebælt. Dermed vil vi få mere viden om de skibe, der sejler med farligt gods igennem vores farvande.

Oplysningerne om farligt og forurenende gods indarbejdes desuden i et europæisk elektronisk system, som kaldes Safe-SeaNet. Miljøministeren vil uddybe dette om lidt.

Statens Institut for Strålebeskyttelse, som ligger i Sundhedsstyrelsen under Indenrigs- og Sundhedsministeriet, har oplyst over for mig, at der årligt gennemføres enkelte transporter af brugt nukleart brændsel gennem de danske stræder. Statens Institut for Strålebeskyttelse og Søværnets Operative Kommando samarbejder om at følge denne trafik.

Der er derudover en konkret aftale med de svenske myndigheder om, at Institut for Strålebeskyttelse orienteres særskilt forud for transporter af nukleart reaktorbrændsel eller driftsaffald fra de svenske værker gennem Øresund.

Hvis der sker nogen form for uheld, der kan have skadelige konsekvenser på skibe, der sejler med brugt nukleart brændsel,

er der herudover pligt til at anmelde det til den nærmeste kyststat.

[Skibe, der anløber en dansk havn]

Den anden situation, som kan opstå, er den, hvor et udenlandsk skib ønsker at transportere brugt nukleart brændsel til en dansk havn.

Statens Institut for Strålebeskyttelse har over for mig oplyst, at forsøgsreaktoren på Risø er lukket, og det sidste brugte nukleare brændsel er afskibet til USA. Da Danmark heller ikke er modtagerland for sådant materiale, forventes der derfor ikke fremover at være transport af den type hverken til eller fra dansk havn.

Miljøministeren vil komme nærmere ind på situationen, hvis et skib skulle få behov for at anløbe en havn i tilfælde af en nødsituation.

[Opsummering]

Der gælder således internationale regler for transport af farligt gods i almindelighed og herudover særlige regler for søtransport af brugt nukleart brændsel. Disse regler gælder, uanset hvilket flag skibet sejler under.

Reglerne sikrer blandt andet, at skibet er konstrueret til at transportere denne type gods, at godset er placeret forsvarligt, og at besætningen er uddannet til at håndtere det under trans-

porten. Der stilles også strenge krav til de beholdere, som anvendes til transporten, og det er fastlagt hvordan besætningen skal håndtere et eventuelt udslip af det farlige gods.

Der er mange myndigheder involveret i denne slags sager. Derfor har jeg bedt Søfartsstyrelsen sammen med de øvrige relevante myndigheder om at se nærmere på transport af farligt gods.

Der er som opfølgning på PUMA-sagen nedsat en arbejdsgruppe, som bl.a. i dialog med kommunerne vil vurdere spørgsmålet om øget bevågenhed i forhold til disse transportere. Gruppen vil også gennemgå procedureerne for koordination og informationsudveksling mellem myndighederne. Hvis der viser sig behov for justeringer, vil vi se på det, når arbejdsgruppen er færdig med deres arbejde.

Nu vil jeg overlade ordet til miljøministeren.