



ERHVERVS- OG
VÆKSTMINISTEREN

24. juni 2013

Besvarelse af spørgsmål 349 alm. del stillet af Erhvervs-, Vækst- og Eksportudvalget den 10. juni 2013 efter ønske fra Henning Hyllested (EL).

ERHVERVS- OG
VÆKSTMINISTERIET
Slotsholmsgade 10-12
1216 København K

Spørgsmål:

Idet der henvises til artiklen i Ingeniøren den 7. juni 2013 "Storpolitisk strid forhalersikkerhedsregler for polarsejlad" bedes ministeren redegøre for, hvorvidt IMO iforhandlingerne om en ny polarkode opererer med en tredelt kategorisering afkravene til isforstærkning, hos de skibe, som skal besejle polare farvande –herunder grønlandsk søterritorium. Skulle dette være tilfældet bedes ministeren oplyse, hvilke kategorier der er tale om, og hvordan de harmonerer med eksisterende danske og udenlandske krav.

Tlf. 33 92 33 50
Fax 33 12 37 78
CVR-nr 10 09 24 85
evm@evm.dk
www.evm.dk

Svar:

Søfartsstyrelsens har oplyst følgende, som jeg vil henholde mig til:

"I forhandlingerne i FN's søfartsorganisation, IMO, om udarbejdelse af en ny Polarkode indgår tre kategorier af skibe. Kategori A er skibe, der kan sejle i områder med store isstykker, kategori B er skibe, der kan sejle i mindre isstykker, og kategori C er skibe, der kan sejle i områder, der er isfri eller med meget lidt is. Der drøftes fortsat, hvilke krav der skal stilles til de tre kategorier af skibe.

De konkrete krav til isklasse forventes at føre til, at skibene skal have et isforstærket skrog (isklasse), der modsvarer den is, de skal sejle i. Som udgangspunkt ventes skibe i kategori A at skulle have en høj isklasse (polarklasse 1 til 5), skibe i kategori B en mindre isklasse (polarklasse 6 og 7), mens skibe i kategori C ventes at kunne sejle uden isklasse.

Som det fremgår af svarene på spørgsmål 7 og 21 ad L 154 stillet af Erhvervs-, Vækst- og Eksportudvalget den 3. maj 2013, har de fleste lande deres egne benævnelser og krav i forhold til de forskellige isklasser.

De canadiske og russiske regler tager udgangspunkt i konkrete farvandsområder, hvor der for de enkelte farvandsområder er fastsat krav om bestemte isklasser uafhængig af den aktuelle situation.

De eksisterende danske reglertager udgangspunkt i, at skibene skal have et isforstærket skrog, der modsvarer den is, som de skal sejle i. Derved adskiller de danske regler sig fra de forventede krav i Polarkoden, hvor der ventes stillet krav om fast definerede isklasser som beskrevet.

Efter vedtagelsen af L 154 er det imidlertid hensigten, at de fremtidige danske regler vil præcisere, hvilke nærmere definerede isklasser der kræ-

ves under givne forhold, således at de som minimum harmonerer med den kommende Polarkode.”

Jeg kan i øvrigt henvise til svar på spørgsmål 6 og 20 ad L 154 stillet af Erhvervs-, Vækst- og Eksportudvalget den 3. maj 2013.