

Beslutningsforslag nr. B 107. Fremsat den 13. februar 1985 af Tommy Dinesen (SF), Agerschou (SF), Inger Harms (SF), Leif Hermann (SF) og Ebba Strange (SF)

Forslag til folketingsbeslutning om lodspligt

Det pålægges regeringen, at den i de relevante internationale forsamlinger arbejder for og i folketinget fremsætter lovforslag om lodspligt for skibe, der gennemsejler danske farvande med olie, kemikalier, gifte samt radioaktive stoffer, efter følgende retningslinjer:

1. Lodspligt skal gælde for alle skibe, der enten sejler til danske havne eller sejler gen-

nem danske farvande med farlige laster bestående af olie, kemikalier, gifte samt radioaktive stoffer eller andre laster, som ved kollision, brand eller lignende kan medføre katastrofer for miljøet – herunder for fiske-, dyre- og menneskeliv.

2. Friholdt for lodspligt er skibe eller færger, der sejler regelmæssigt i danske farvande.

3. Lodsningen skal betales af de pågældende skibes rederier.

Bemærkninger til forslaget

Ifølge industriministeren og miljøministeren er den væsentligste grund til, at der ikke er lodspligt ved sejlads i danske farvande, at Danmark forpligtede sig til ikke at indføre lodspligt ved passage af sundet og bælteerne i en traktat af 14. marts 1857.

Det er forslagsstillernes opfattelse, at en så gammel traktat må ændres på grund af den teknologiske udvikling, der er sket på skibstrafikområdet. De skibe, der i dag passerer de danske farvande, er langt større end sejskibene i 1857.

Der har været forureningsulykker af stort omfang andre steder i verden, og hvis eksempelvis et stort tankskib kolliderede med et andet skib i danske farvande, ville det kunne få uoverskuelige følger for miljøet såsom udryddelse af hele fuglearter og strandforurening af uanede dimensioner.

Inden for de sidste år har der i de danske farvande været flere olieforureninger på grund af udenlandske skibes ukendskab til danske farvande.

Den sidste skyldtes et marokkansk skib, der efter en grundstødning mistede 40 tons brændselsolie, hvilket medførte døden for ca. 4.000 svømme- og vadefugle; enhver kan derfor tænke sig, hvad der vil ske, hvis det drejer sig om et stort tankskib.

Havlevende fugles store sårbarhed over for olieforurening er veldokumenteret efter en lang række olieudslip fra olieborerfelter, grundstødning af olietankere og ulovlige udledninger fra skibe. Fra de danske farvande er der fra de 4 største oliekatastrofer i de senere år rapporteret om over 150.000 døde fugle. Det drejer sig om et ulykkestilfælde i Vadehavet (26.000 fugle), et i det østlige Skagerrak (50.000 fugle), og 2 i Kattegat (36.000 og 50.000 fugle). Hvad antallet af døde fugle angår, drejer det sig om de fire største olieforureningsulykker i Europa. Hvad mængden af olie angår, var de fire tilfælde imidlertid ikke særlig store, idet der i hvert tilfælde var tale om mindre end 1.000 tons.

Baggrunden for, at olieforurening i danske farvande har særlig stor betydning for fuglene, er, at der her er samlet meget store koncentrationer af vandfugle i vinterhalvåret. I denne tid rummer de danske farvande mellem 1½ og 2 millioner dykænder, hvilket er langt den største koncentration af

dykænder i Europa. For flere arters vedkommende er mere end halvdelen af den totale vesteuropæiske bestand afhængig af danske havområder.

Miljøministeren anfører i sit svar på spm. S 377, Folketingstidende 1984-85, forhandlingerne sp. 3188 bl.a. følgende: »... men Danmark har imidlertid gennem FNs søfartsorganisation IMO, den internationale maritime organisation, i 1975 fået vedtaget en rekommandation om anvendelse af lods i skibe med en dybgang på 13 m og derover ved passage gennem indsejlingen til Østersøen samt en rekommandation om anvendelse af lods i lastede skibe med en dybgang på 7 m og derover samt alle lastede kemikalie- og gastankskibe ved passage af sundet.

Erfaringerne viser, at disse rekommandationer stort set følges af de pågældende skibe.

Det kan endvidere oplyses, at Danmark i IMO netop har stillet forslag om, at den ved rekommandationen fra 1975 indførte meldetjeneste (SHIP-POS) samt den i 1979 vedtagne lodsrekommandation i sundet udvides til også at omfatte skibe, som transporterer væsentlige mængder (»full load«) af radioaktive stoffer.«

Dette giver naturligvis nogen sikkerhed, men da også mindre skibe kan medføre f.eks. eksplosive laster, og da der ikke er sikkerhed for, at alle de af miljøministeren omtalte skibe virkelig bruger lods, vil den sikreste måde simpelt hen være at indføre lodspligt.

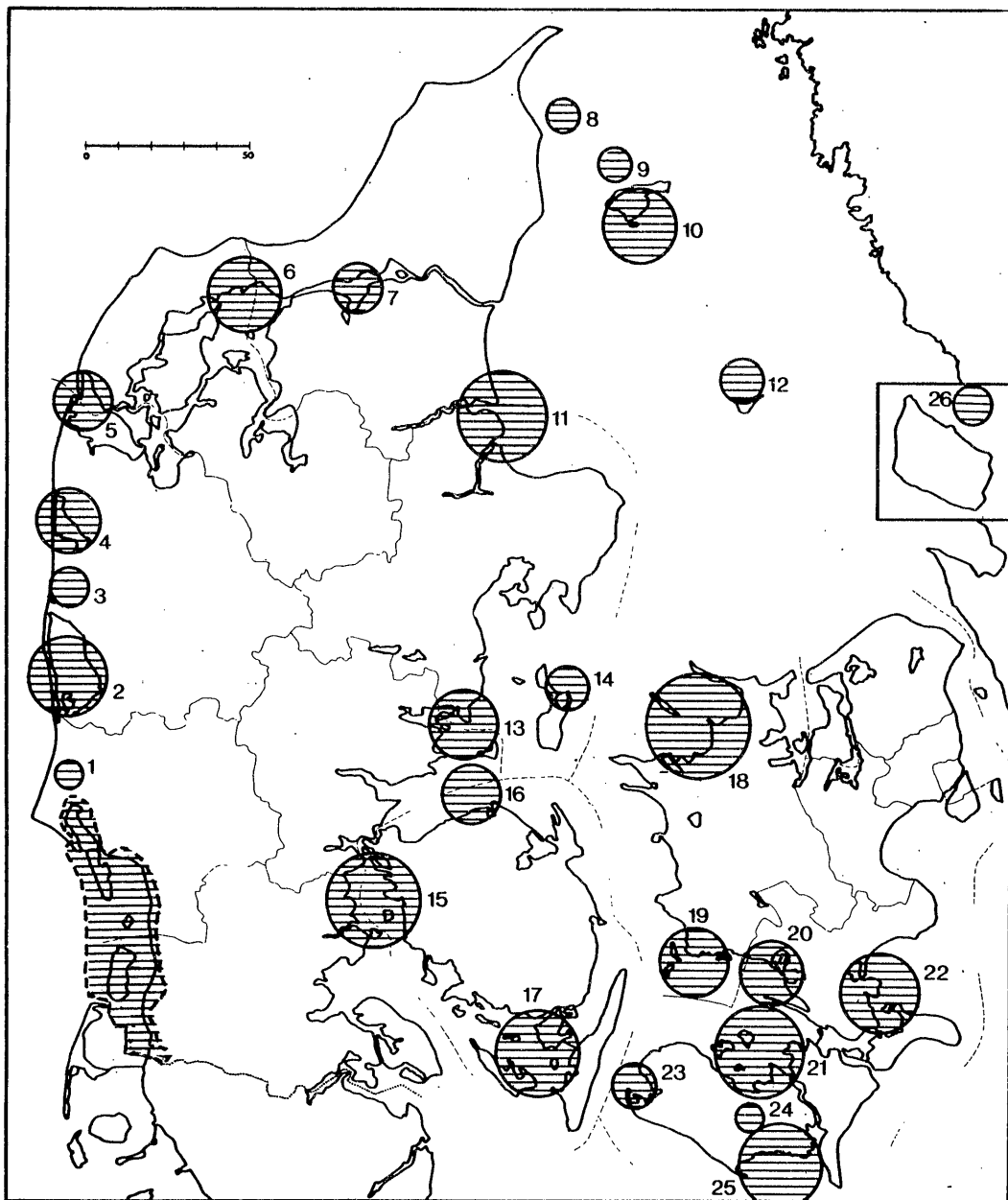
Som yderligere argumentation for lodspligt over for andre lande kan anføres, at bl.a. Danmark har ratificeret Ramsarkonventionen (konventionen om vådområder af international betydning navnlig som levesteder for vandfugle). I henhold til konventionen har Danmark udtaget 26 områder, hvoraf de fleste er udpeget tæt på de ruter, som skibstrafikken normalt følger, jfr. det som bilag til beslutningsforslaget optrykte kort over disse områder. Ratifikationen betyder, at Danmark forpligter sig til at beskytte disse områder og deres flora og fauna.

Påbud om lodspligt kan ikke 100 pct. forhindre katastrofer ved ulykkelige hændelser i danske far-

vande, men det kan medvirke til at øge sikkerheden meget væsentligt og vil endvidere medføre, at

lodsens i tilfælde af f.eks. oliespild fra et skib vil kunne meddele dette til de myndigheder, der skal hikkaldes.

Bilag



Danske vådområder (nr. 1–26) til den internationale liste over vådområder af international betydning udpeget i henhold til artikel 2 i »Konventionen om vådområder af international betydning navnlig som levesteder for vandfugle« (Ramsarkonventionen).

Vadehavet er på kortet alene medtaget til efterretning.