

Beslutningsforslag nr. B 190. Fremsat den 16. april 2004 af Jørn Dohrmann (DF), Colette L. Brix (DF), Kristian Thulesen Dahl (DF), Poul Fischer (DF), Pia Kjærsgaard (DF), Aase D. Madsen (DF) og Peter Skaarup (DF)

## Forslag til folketingsbeslutning

### om forbedring af sikkerheden i de indre danske farvande

Folketinget pålægger regeringen snarest muligt og inden den 31. december 2004 at fremsætte lovforslag og forberede de nødvendige administrative forskrifter med det formål at gennemføre væsentlige forbedringer i sikkerheden for skibstrafikken og miljøet i de indre danske farvande ved

1. at forbyde benyttelse af enkeltskrogede tankskibe til at udføre nærmere angivne farlige transporter af olie, kemikalier og radioaktivt materiale,
2. at indføre pligt til at benytte lods ved visse farlige former for søtransport,
3. at indføre lovpligtig ansvarsforsikring for visse farlige søtransporter i danske farvande,
4. at fastsætte en alkoholpromillegrænse for skibspersonel, der fører skibe over en vis størrelse eller med passagerer eller nærmere bestemte fragter, og
5. at opsiges Traktat ang. Afløsningen af Sund- og Belttolden (TRA nr. 21000 af 14/03/1857) ensidigt af Danmark med kortest muligt varsel.

## Bemærkninger til forslaget

### Formålet med beslutningsforslaget

I november 2002 forliste det enkeltskrogede tankskib »Prestige« ud for La Coruña på den spanske Atlanterhavskyst. Et gigantisk spild af 70.000 t svær fuelolie ramte farvandene, fiskeriet, kysterne, turismen og hele Nordspaniens økonomi. Denne katastrofe, der var den værste af sin art nogensinde, satte en række overvejelser og initiativer i gang mange steder i verden. Den Internationale Maritime Organisation (IMO) og EU har indført forskellige foranstaltninger, bl.a. regler, der vil føre til forbud for enkeltskrogede lastskibe mod at anløbe havne i henholdsvis IMO's og EU's medlemslande.

Også andre tiltag er på vej, men det mindsker ikke risikoen for en forureningskatastrofe i Danmark. For det første fordi EU-reglerne kun vedrører anløb i havn og ikke gennemsejling, som frembyder langt den største trussel for Danmark, for det andet fordi Rusland, der står for en stor og stærkt stigende miljøfarlig skibstrafik gennem de danske farvande, ikke berøres af EU's regler.

Risikoen for miljøforurening i de indre danske farvande er i dag meget stor, og den øges betydeligt i den kommende tid. Det skyldes bl.a. en stigende trafik af tankskibe, efter at Rusland har åbnet en ny, stor olieudskibningshavn i Primorsk nord for Skt. Petersborg. Fra denne havn skal hvert år mange tusinde skibe med fulde tanke sejle gennem de snævre danske farvande for at komme ud til mål overalt i verden.

Åbningen af den nye oliehavn i Rusland betyder en ny og skærpet trussel. Men bortset herfra er faren ikke ny. Der er gennem en lang årrække blevet advaret imod, at risikoen for en større miljøkatastrofe i de indre danske farvande er stor og større end tidligere. Der har allerede gennem mange år været en stærk stigning i antallet af farlige transporter gennem Øresund, Storebælt og Lillebælt, og der forventes en fortsat stærk stigning i trafikken af tankfartøjer. Samtidig er der tale om stadig farligere laster af blandt andet kemikalier, olie og radioaktivt materiale. Flere eksperter har på en åben høring arrangeret af Folketingets Miljø- og Planlægningsudvalg den 14. maj 2003 vurderet, at ri-

sikoen for en meget omfattende olieulykke i de danske farvande er overhængende. Samtidig peger nogle eksperter på, at andre lande har langt mere vidtgående kontrol med skibstrafikken end Danmark. Der er på baggrund af høringen udgivet en rapport, »Olietransport gennem danske farvande« (Teknologirådets rapporter 2003/3, ISBN:87-90221-84-2), der refererer indlæg og diskussioner på høringen.

De her nævnte forhold er i sig selv alarmerende, men skal yderligere ses i lyset af, at Danmark har usædvanlig lavvandede hav- og kystområder og meget korte afstande mellem sejlrender og kyster. Hvis der indtræffer større miljøulykker i de danske farvande, vil det med stor sikkerhed få meget alvorlige konsekvenser for både naturen, miljøet og økonomien.

Der foreligger i dag en omfattende viden om, hvilke tiltag der kan begrænse risikoen for en større miljøkatastrofe som følge af skibskollisioner, grundstødninger m.v. En række eksperter og flere organisationer og offentlige myndigheder har længe udtalt sig til støtte for politiske tiltag, f.eks. Dansk Ornitologisk Forening

([http://www.dof.dk/04\\_nyheder/Pressearkiv\\_2002.html](http://www.dof.dk/04_nyheder/Pressearkiv_2002.html)), Danmarks Naturfredningsforening (<http://www.dn.dk/sw1913.asp>) og Danmarks Fiskeriforening (Børsen den 20. november 2002: »Oliekatastrofe kan ødelægge dansk fiskeri«). Ikke mindst på høringen i maj 2003 redegjorde eksperter for en række konkrete sikkerhedsforanstaltninger og andre tiltag, der meget stærkt vil kunne reducere risikoen. Der er derfor også en række konkrete handlinger, der kan iværksættes, men det kræver et politisk initiativ.

Forslagsstillerne har valgt at prioritere fire indsatsområder højt, fordi foranstaltninger på netop disse områder vil være særlig effektive og have øjeblikkelig positiv indflydelse på miljø- og transportsikkerheden. Dertil kommer, at lovgivningen efter forslagsstillerne opfattelse ikke vil volde tekniske eller administrative vanskeligheder og har en god sammenhæng med andre bestræbelser, der tages i ind- og udland for at styrke sikkerheden til søs. Der er samtidig tale om foranstaltninger, der ikke er partipolitisk kontroversielle,

men bør kunne samle en meget bred tilslutning i Folketinget.

De fire indsatsområder, på hvilke der foreslås lovgivet, er

- forbud mod at benytte enkeltskrogede tankskibe til at udføre nærmere angivne farlige transporter af olie, kemikalier og radioaktivt materiale i eller gennem de indre danske farvande,
- pligt til at benytte lods ved visse farlige former for søtransport,
- løvpligtig ansvarsforsikring for visse typer gods-transport gennem danske farvande og
- alkoholpromillegrænse for skibspersonel, der fører skibe over en vis størrelse eller med passagerer eller nærmere bestemte fragter.

I sammenhæng med de fire indsatsområder er det desuden påkrævet, at Danmark søger Traktat ang. Aflysningen af Sund- og Beltolden opsagt med kortest muligt varsel, jf. nedenfor under afsnit 4.

De foranstaltninger, der foreslås i dette beslutningsforslag, kan desværre ikke garantere mod miljøulykker i de danske farvande. Men de kan reducere risikoen betydeligt. Dansk Folkeparti opfordrer derfor til, at et så bredt politisk flertal som muligt samler sig om dette beslutningsforslag.

### *Historik og udviklingstendenser*

Danmark har gennem de senere år i stigende omfang været udsat for forurening fra skibe, der gennemsejler danske farvande. Forureningen består ofte af olie, der lækkes fra skibe, som vasker tankene. I andre tilfælde stammer olien fra kollisioner eller grundstødninger.

For det første tilfældes vedkommende har Søværnets Operative Kommando i de senere år ydet en ekstra indsats for at sikre den nødvendige overvågning af de danske farvande, hvilket synes at have mindsket problemet. Derimod er der ikke sket nogen forbedring i relation til antallet af kollisioner og grundstødninger i dansk farvand.

Skibsuheld kan have mange årsager. Der kan være tale om deciderede fejl i den tekniske konstruktion eller en u hensigtsmæssig skibskonstruktion, der øger risikoen for lækager i forbindelse med påsejling. Andre elementer, der kan spille ind, er skibspersonalets uddannelse og påvirkning af medicin, alkohol eller andre stoffer, der kan have en hallucinogen effekt. Ydre omstændigheder kan ligeledes spille en rolle, eksempelvis med hensyn til, om skibene vælger at tage lods om bord for at forbedre mulighederne for en sikker sejlads gennem danske farvande.

Den 18. marts 1967 gik skibet »The Torrey Canyon« på grund ved Lands End i det sydlige England, og 80.000 t olie slap ud. Dette var den første af en række større oliekatastrofer, som ramte Europa, og skal bl.a. ses i lyset af det øgede forbrug og den deraf følgende øgede transport af olie. 11 år senere, den 16. marts 1978, skete den ulykke, der indtil dato har involveret den største mængde olie, da olietankeren »Amoco Cadiz« gik på grund ud for Portsall og spildte 213.000 t olie. Den indtil dato værste oliekatastrofe skete den 24. marts 1989, da olietankeren »Exxon Valdez« gik på grund i Prince William Sound og 34.000 t olie slap ud. Olien bredte sig over et 359 km<sup>2</sup> stort område med lav vandudskiftning, hvor værdifulde naturområder blev skadet for evigt. Den seneste alvorlige ulykke skete, da tankskibet »Prestige« knækkede midt over og sank 250 km ud for den spanske kyst ved La Coruña. Skibet havde 70.000 t brændselsolie i tankene. Mindst 10.000 t havnede i havet, og en stor del ramte den spanske kyst. Effekten heraf har været særdeles alvorlig, idet turistindustrien er blevet ramt hårdt. Flere tusinde mennesker har fået frataget deres levebrød. Nogle af dem har i generationer samlet rankefødder, muslinger og andre skaldyr ud for klippeskærene ved La Coruña. Den galiciske lokalregering har efter »Prestige«s forlis forbudt alt fiskeri i området. Zoologiprofessor Victorino Urgorri vurderede, at der ville gå mindst 4 år, før økosystemet er genskabt som før. »Prestige«-forliset foregik i modsætning til »Exxon Valdez«-katastrofen i et område med større vandgennemstrømning, hvorfor økosystemet hurtigere genoprettes end i tilfældet fra Alaska.

Danmark har i international sammenhæng været forskånet for store oliekatastrofer. I perioden 1997-2001 skete der 206 grundstødninger og kollisioner, heraf 8 kollisioner i Østersøen. Derudover skete der 49 andre skibsuheld i Østersøen mod 62 året forinden. I forbindelse med 16 af disse uheld blev der registreret olieudslip. Den største danske oliekatastrofe til dato skete den 29. marts 2001 (Politiken den 12. september 2002: »28.000 ton olie gik på grund«), da skibene »Baltic Carrier« og »Tern« kolliderede syd for Møn på territorialgrænsen mellem Danmark og Tyskland. »Baltic Carrier« var bygget i 2000 i Sydkorea og indregistreret på Marshalløerne. Skibet var et olie/kemikalietankerskib på 23.235 brt med en lastkapacitet på 37.000 tdw, og skibet var P & I-forsikret hos Assuranceforeningen Gard i Norge. Det andet kolliderende skib, »Tern«, var bygget i 1973 i Japan og indregistreret på Cypern. Skibet var en bulkcarrier på 20.362 brt med en lastkapacitet på 34.265 tdw. Skibets P & I-for-

sikringssselskab var som i tilfældet »Baltic Carrier« Assuranceforeningen Gard i Norge.

Kollisionen mellem de to skibe medførte, at »Baltic Carrier« fik en svær skade i en lasttank i skibets styrbordsside. Skaden medførte, at 2.700 t middelsvært brændselsolie strømmede ud. Samme år var det cambodianske fragtskib »Bella« tæt på at sejle ind i Storebæltsbroen.

Den 11. september 2002 grundstødte det cypriotiske tankskib »Sea Mariner« ud for Tårnbæk i Øresund. Skibet, som er på 38.000 t dødvægt, var på vej fra Kleipeda til Prøvestenshavnen med en last på 27.700 t råolie. »Sea Mariner« havde ikke lods om bord ved grundstødningen. Skibsføreren mente, at han på grund af tidligere passager af Øresund var velkendt i farvandet. Til alt held gik der ikke ved grundstødningen hul på skibets tanke, og efter lægtring af 2.600 t olie kunne skibet trækkes fri. Den 15. november 2002 gik det galt igen, da tankskibet »Pindar« grundstødte ved Læsø lastet med 50.000 t olie. I dette tilfælde gik der kun hul på tomme balasttanke, mens lasttankene forblev intakte. 7 dage senere var uheldet igen ude, da kemikalietankskibet »Bow Fergus« syd for Drogden i Øresund fik revet hul i skroget, hvorefter maskinrummet blev fyldt med vand. Heldigvis var skibet ikke lastet med kemikalier, da uheldet var ude.

Den 7. februar 2003 stødte den enkeltskrogede olietanker »Acushnet« på grund ved Hatter Barn øst for Samsø. Olietankeren var fra 1981 og indregistreret i Bahamas. Acushnet var lastet med 35.000 t olie. Skibet lækkede dog ikke olie.

I begyndelsen af juni 2003 påsejlede det 2 år gamle cypriotiske skib »Gdynia« den kinesiske bulkcarrier »Fu Shan Hai« på 70.000 brt, bygget i 1995, ud for Bornholms kyst ca. 3 sømil nord-nordvest af Hammer Odde på Bornholm. Det var klart vejr, og sigtbarheden var god. »Fu Shan Hai« fik en omfattende lækage i bagbordsside ved kollisionen. Der er intet, der tyder på, at kollisionen var forårsaget af fejl ved navigationsudstyret eller styresystemerne på de to skibe. Efter kollisionen holdt »Fu Shan Hai« sig flydende, men stævnen fortsatte med at synke, som timerne gik. Efter kollisionen indså skibsføreren, at skibet var i fare for at synke, og han udsendte en nødmelding. Besætningen havde kl. ca. 13.30 forladt skibet i to redningsbåde, hvorfra de blev samlet op af både, der var kommet til assistance, og sejlet ind til Bornholm. Skibsføreren, overstyrmanden og en maskinmester blev dog overført til et fartøj, så de kunne assistere ved det efterfølgende arbejde. Kl. 20.49 den samme aften sank »Fu Shan Hai«.

»Fu Shan Hai« var ud over kunstgødning lastet med 1.680 t tung fuelolie og 110 t dieselolie. »Fu Shan Hai« to forreste brændstofkanke med sammenlagt ca. 600 t fuelolie blev ødelagt ved kollisionen. Ornitolog Peter Lyngs fra Ertholmenes Fuglestation vurderede, at ca. 1.500 olieindsmurte fugle måtte lade livet som en konsekvens af uheldet.

Tankskibet »Geroj Sevastopolja« – »Prestige«s søsterskib og et enkeltskroget 24 år gammelt olietankskib – sejlede senest i december 2003 igennem dansk farvand lastet med 55.000 t brændselsolie på vej til Singapore. Skibet blev forsøgt standset i den lettiske havneby Ventspils, men letterne fandt skibet sødygtigt og lod det sejle. Skibet tog lods om bord og blev undervejs igennem dansk farvand fulgt af et af den danske flådes patruljefartøjer.

Ruslands udvidelse af sin kapacitet til olieeksport fra russiske havne er en alvorlig detalje i helheden.

#### *Statistiske oplysninger, der belyser problemets omfang*

Nogle få tal belyser, hvor vigtigt det er, at Folketinget og regeringen går fra ord til handling:

I 2002 blev 25 mio. t olie afskibet fra russiske og baltiske havne. Det svarer til næsten én fuld olietanker om dagen. Ifølge det internationale skibsregister Lloyd's blev langt størstedelen transporteret i gamle enkeltskrogede tankskibe, hvoraf 65 pct. var mere end 20 år gamle.

På verdensplan findes der pr. 1. januar 2003 i alt 3.562 olietankere. Af dem er 1.937 enkeltskrogede, og 35 pct. er over 15 år gamle.

Ifølge oplysninger fra VTS-centeret på Flådestation Korsør passerede 21.000 skibe gennem Storebælt i 2003, og heraf var 4.138 olietankere, 851 kemikalietankskibe og 156 gastankere.

Fra 1995 til 2002 er mængden af transporteret olie gennem danske farvande ifølge Teknologirådet steget fra 52,7 mio. t til 94,9 mio. t.

I 2001 er der ifølge Strålehygiejnisk Institut foretaget 51 søtransporter med radioaktive laster gennem danske farvande.

I de seneste 20 år er der ifølge Søfartsstyrelsen sket mindst 47 kollisioner og 66 grundstødninger i de danske farvande med skibe med en dødvægt på over 5.000 t. Det virkelige tal er dog en del højere, fordi man først i 1997 begyndte at registrere havarier med udenlandske skibe.

#### *Danske retsregler og folkeretten*

Lodslovens § 8 fastslår, at der ved besejling af indre og ydre danske territorialfarvande er lodspligt for han-

delsskibe, der falder ind under en række kategorier. Disse kategorier er olietankskibe, der er lastede, kemikalietankskibe, der er lastede med farlige flydende kemikalier, som er omfattet af IMO's kemikaliekode, gastankskibe samt skibe, der medfører radioaktive laster. Imidlertid er lodspligten ikke gældende for skibe, som ifølge international aftale eller folkeretlige regler har ret til sejlads i danske farvande uden at tage lods om bord.

Denne bestemmelse relaterer til, at Danmark i 1857 tiltrådte den såkaldte Traktat ang. Afløsningen af Sund- og Belttolden. Baggrunden for tiltrædelsen af traktaten er Øresundstolden, som Danmark havde opkrævet i alt fald siden 1429 ved gennemsejling af Øresund. Efter Englandskrigene i begyndelsen af det 19. århundrede blev dette en større og større hæmsko for den internationale handel i forhold til de reelle indtægter, som Danmark modtog i kraft af tolden. Øresundstraktaten af 14. marts 1857 satte det endelige punktum for opkrævning af Øresundstolden.

De medunderskrivende lande, der bl.a. omfattede Rusland, Tyrkiet og USA, forpligtede sig i forbindelse med underskrivelsen af traktaten til at udrede 30 millioner rigsdaler til den danske stat mod at få fri gennemsejlingsret. Imidlertid indkom ca. 1/3 af beløbet ikke. Foruden at forpligte sig til ingen sinde at indføre nye skibsfarts- eller toldafgifter forpligtede Danmark sig i 1857 tillige til »Alt uden noget som helst Paalæg til Byrde for den Fremmede Skibsfart; for Fremtiden, som hidtil, at lade føre Tilsyn med Lodstjenesten, hvis Afbenyttelse i Kattegattet, Sundet og Belterne til enhver Tid er overladt til Capitainernes og Skibsførernes eget Godtbefindende. Det forstaaer sig, at Lodspenge ne skulle være moderate, at een og samme Taxt skal gælde for danske og fremmede Skibe, og at bemeldte Afgift overhovedet kun vil kunne affordres de Skibe, der frivillig have betjent sig af Lodser«. Traktat ang. Afløsningen af Sund- og Belttolden er optrykt som bilag 1 til dette beslutningsforslag.

Det har fra tid til anden været drøftet, om ikke Danmark som en helt naturlig sag kan opsiges traktaten fra 1857. Enhver kan se, at det ville være ganske urimeligt, hvis Danmark i flere hundrede år – måske for altid – havde forpligtet sig til at afstå fra at kræve lods om bord på de skibe, der gennemsejler vore sårbare farvande med farlige laster. De juridiske synspunkter spænder formentlig fra, at traktaten slet ikke kan opsiges, fordi den ikke indeholder en opsigelsesklausul, til, at den vil kunne opsiges med et rimeligt varsel.

Dansk Folkeparti vil forlange de juridiske aspekter nærmere belyst under udvalgsarbejdet, men ønsker allerede nu at gøre opmærksom på, at der ikke i folke-

retten er noget krav om, at en traktat skal gælde til evig tid uden at kunne opsiges, dersom den ikke indeholder en udtrykkelig opsigelsesklausul. Det er i den forbindelse vigtigt at fremhæve den almindelige folkeretlige grundsætning »clausula rebus sic stantibus« (Ross, Alf et al.: Lærebog i Folkeret, København 1984, s. 129 ff.) Den går ud på, at enhver aftale anses for indgået med det forbehold, at omstændighederne ikke forandrer sig væsentligt, sådan at traktatens opfyldelse bliver til alvorlig skade for parterne.

Det er hævet over enhver tvivl, at det er til ensidig ugunst for Danmark, at vi i 1857 har frasagt os retten til at kræve lodspligt i danske territorialfarvande. Forudsætningerne for indgåelse af denne del af aftalen er nemlig væsentligt ændret. Skibstrafikken omfattede i midten af 1800-tallet i stort omfang sejlførende træskibe. Så sent som i 1850 byggedes flådens sidste sejlførende orlogsskib, der først en del år senere blev udstyret med dampmaskine og jernpanser. Også den civile skibstrafik har på den tid bestået af mindre skibe, mange træskibe, heraf en del sejlførende. Hertil kommer, at der i 1850'erne kun i begrænset omfang foregik transport med kemikalier og slet ikke med olie eller med radioaktivt materiale.

Folkeretten frembyder mange eksempler på, at en stat har sagt sig løs fra en aftale under påberåbelse af ændrede omstændigheder. Hvis de ændrede omstændigheder alvorligt vil true statens eksistens eller velfærd, vil en traktat kunne tilsidesættes ud fra almindelige nødretsgrundsætninger. Da danske farvande er under en kontinuerlig og stærk trussel fra skibe, der ikke lever op til nutidige og nødvendige sikkerhedskrav, og som besejler vore farvande uden kyndig ekspertise i form af lods, må den danske stats velfærd siges i høj grad at være truet, jf. nedenfor.

Alf Ross, Lærebog i Folkeret, 1984, anfører, at klausulens anerkendelse ikke kan nægtes, idet »trangen hertil hænger sammen med at traktatmæssige forpligtelser ofte pånødes og gælder for evig tid uden nogen adgang til lovlig revision. Under sådanne forhold ville et ubetinget princip om traktaters hellighed overspænde sin bæreevne og ikke kunne forhindre at en stat ensidigt befrier sig for urimeligt snærende bånd i henhold til forældede traktater.« Ross nævner muligheden for frigørelse gennem misligholdelse. Det hører med i det samlede billede, at parterne, hvormed Danmark indgik Traktaten ang. Afløsningen af Sund- og Belttolden, ikke har overholdt deres del af forpligtelsen om at svare 30 millioner rigsdaler til den danske statskasse, hvorved traktaten formentlig er misligholdt af disse parter.

## F. t. beslutn. vedr. de indre danske farvande

Ross nævner desuden, at *clausula rebus sic stantibus* forudsætningsvis må antages alene at kunne benyttes dér, hvor en stat har forsøgt at løsgøre sig fra traktaten ad forhandlingsvejen og dermed forsøgt at nå til en forståelse med modparten (Alf Ross: Lærebog i Folkeret, 1984, s. 128 ff.). Som anført nedenfor har Danmark gennem en årrække forsøgt gennem internationale fora – herunder Helsingforskommissionen – at opnå forståelse for det danske synspunkt om, at lods bør tilpligtes i dansk territorialfarvand. Såfremt Traktaten ang. Afløsningen af Sund- og Belttolden opsiges fra dansk hold, vil det være naturligt, at det gennem udvalgsbehandlingen undersøges, hvilken betydning FN's havretskonvention, som Danmark ratificerede den 20. april 2003, vil få. Forslagsstillerne opfatter havretskonventionen som afgørende vigtig for at sikre et godt havmiljø på kloden, men heroverfor står Danmarks helt særlige situation, idet vore smalle stræder og korte afstande til kysterne gør Danmark særlig sårbart over for olieforurening.

*Internationale tendenser*

Beslutningsforslaget har en god sammenhæng med internationale bestræbelser for at styrke sikkerheden til søs. Der skal her henvises til de tiltag, der er taget af EU og IMO. Disse er kort beskrevet nedenfor.

EU vedtog i oktober 2003 et forbud mod, at enkeltskrogede olietankskibe anløber EU-havne. Forbuddet bringer EU på linje med USA, idet USA lukkede sine farvande for enkeltskrogede skibe 3 år efter, at tankskibet »Exxon Valdez« forliste i Alaska i 1989. Imidlertid forhindrer forbuddet mod at anløbe EU-havne ikke, at enkeltskrogede tankskibe gennemsejler EU's medlemsstaters farvande.

EU vedtog samtidig at fremskynde den nuværende udfasningsordning for enkeltskrogede olietankskibe, særligt for de såkaldte præ-MARPOL enkeltskrogede tankskibe, det vil sige tankskibe til råolie med en dødvægt på 20.000 t eller derover og olieprodukttankskibe med en dødvægt på 30.000 t og derudover uden separate ballasttanke med beskyttende placering. Tankskibe i denne kategori er som regel bygget før 1982.

Internationalt reguleres søfarten gennem FN-organisationen International Maritime Organization (IMO). 160 lande er en del af IMO. Organisationens formål er at samordne samarbejdet mellem regeringer vedrørende lovgivningsmæssige reguleringer og praksis relaterende til tekniske spørgsmål af alle slags, der påvirker skibstrafik involveret i international handel, at opfordre til og lette tiltrædelsen af de højest mulige praktisable standarder vedrørende sikkerhed til søs samt navigationseffektivitet og forebyggelse og

kontrol af havforureningen fra skibe. IMO's lodsanbefalinger for sejlruterne til og fra Østersøen går ud på, at skibe, der transporterer nukleare materialer, skibe med en dybgang på mere end 13 m, som passerer de danske farvande via Storebælt (T-ruten), samt lastede skibe med en dybgang på mere end 7 m, lastede kemikalietankskibe og gastankskibe uanset størrelse, der passerer via Øresund, bør anvende lods under passagen. Hvis der fra dansk side modtages indberetning om, at et skib, der bør følge lodsanbefalingerne, ikke gør dette, indberetter Søfartsstyrelsen dette til skibets flagstat.

I december 2003 vedtog de 160 IMO-lande at standse transporten af tung olie i ældre, enkeltskrogede tankskibe med virkning fra den 1. april 2005. Imidlertid fremgår det af aftalen, at de enkelte lande har mulighed for at dispensere, således at enkeltskrogede tankskibe fortsat kan anvendes. Dette smuthul blev indført efter pres fra Rusland. Dispensationsmuligheden giver ret til, at hvis Rusland som afsenderland af en olietransport og modtagerlandet for olietransporten er enige om at fragte olien i et enkeltskroget tankskib, så kan Danmark ikke forhindre, at den omtalte olietanker gennemsejler dansk farvand uden lods.

På IMO-mødet vedtoges det tillige at fremskynde udfasningen af en række enkeltskrogede olieskibe fra 2015 til 2010.

Kravene til konstruktion og udrustning af skibe, der transporterer nukleart materiale følger af International Code for the Safe Carriage of Packaged Irradiated Nuclear Fuel, Plutonium and High-Level Radioactive Wastes on Board Ships. Disse krav er skrappe end de krav, der stilles til olietankskibe. Beholderne til transport af nukleart materiale er konstrueret, testet og godkendt efter internationale krav. Hertil kommer, at en række lande, bl.a. Danmark, stiller skærpede krav til besætningens uddannelse og træning.

Der findes i dag et omfattende internationalt regelsæt, MARPOL-konventionen, der har til formål at forhindre, at forurening opstår, dels ved at stille en række krav til skibene, dels ved at stille krav til landene om at etablere modtagefaciliteter i havnene, så det affald, der genereres ved et skibs drift, kan bortskaffes på en ordentlig måde.

Landene omkring Øresund samarbejder om sikkerheden i farvandet i Helsingforskommissionen. Her har Danmark flere gang rejst spørgsmålet om at indføre en egentlig lodspligt i danske farvande. Der har imidlertid i dette forum uheldigvis ikke kunnet opnås enighed om at forfølge dette mål. Dette beror formentlig udelukkende på, at det vil være omkostningsfordy-

rende for skibe fra Rusland, de baltiske lande og Polen at skulle benytte lods gennem de danske stræder.

#### *Andre tiltag kan iværksættes*

Dansk Folkeparti er opmærksomt på, at der kan anvises mange andre slags tiltag for at forbedre sikkerheden i farvandene. På Folketingets høring den 14. maj 2003 påpegede repræsentanter for interesseorganisationer forskellige veje, man kan gå.

Blandt de mange forslag, der blev berørt, bl.a. af Danmarks Rederiforenings formand, Knud Pontoppidan, Jacob Hartmann, miljøorganisationerne ved Greenpeace, og Søfartsstyrelsen og Farvandsvæsenet, skal her kun nævnes nogle få i summarisk form:

- Farvandsafmærkning,
- ruteopretning,
- overvågning,
- udpegnig af nødhavn,
- udvidelse af enkeltskrogsforbud til at omfatte letolie- og kemikalietankere,
- isbrydningsklassificering,
- udelukkelse af eller skærpet kontrol med skibe med særlig tvivlsomme bekvemlighedsflag,
- AIS-trafikkontrol i hele Østersøen,
- erstatningsansvar, strafansvar og retsforfølgelse,
- synliggørelse af overvågningen,
- beredskabsindsats i samarbejde med kystkommunerne,
- Drogdens gravede rende gøres dobbelt så dyb,
- Hatterområdet indlemmes i VTS Storebælts overvågningsområde,
- skråruten ved Hatter Barn uddybes til 19 meter, og
- indførelse af et VTS-center for området omkring Drogdens gravede rende.

Nogle af disse tiltag er belyst i en rapport, som COWI A/S har udarbejdet til Søfartsstyrelsen (Søfartsstyrelsen og Farvandsvæsenet: Risikovurdering og sejladsikkerheden i de danske farvande – oversigt, juni 2002). Den opstiller beregninger af forholdet mellem udgifter til risikoreducerende tiltag og den opnåede risikoreduktion, altså økonomiske konsekvensberegninger. Disse beregninger taler for at udføre de konkrete tiltag, der viser en høj grad af omkostnings-effektivitet, med andre ord vælge de tiltag, der er relativt billige set i forhold til omkostningerne ved et uheld.

Forslagsstillerne opfordrer til, at regeringen og Folketingets partier under udvalgsarbejdet med nærværende beslutningsforslag inddrager flere af disse forslag i overvejelserne. Selv om Folketinget i første omgang måske begrænser sig til at vedtage beslutningsforslaget, vil det være gavnligt for sikkerheden, hvis

en række af de andre tiltag forberedes og implementeres på et senere tidspunkt.

#### *Konsekvenser af forurening i danske farvande – to hovedscenarier*

Dansk Folkeparti mener, at det er bydende nødvendigt at begrænse risikoen for en miljøkatastrofe i de danske farvande. De problemer, der vil kunne opstå i forbindelse med store kollisioner eller grundstødninger, er i bedste fald meget kostbare at løse. I værste fald er de uoverskuelige og med de mest alvorlige konsekvenser for miljø og økonomi. Derfor må der sættes ind med tiltag, der så effektivt som muligt kan fjerne eller formindske risikoen.

De fire delelementer, der indgår i beslutningsforslaget er: 1) forbud mod visse transporter i enkeltskrogede tankskibe, 2) lodspligt ved visse former for skibstrafik, 3) lovpligtig ansvarsforsikring ved visse typer godstransport og 4) indførelse af alkoholpromillegrænser for skibsførere. De vil hver for sig og samlet tjene til at forbedre samfærdslen og i meget høj grad øge sikkerheden og mindske risikoen for en omfattende forurening. Dette er naturligvis langt at foretrække frem for en beredskabsindsats, der først kan sættes ind, når ulykken er sket.

Overordnet set kan man forestille sig to hovedulykkes-scenarier, nemlig kollisioner mellem skibe og grundstødninger. Men der er forskel på, hvordan de to scenarier påvirker miljøet omkring ulykkesstedet.

Kollisioner vil sædvanligvis medføre forurening. Ved kollision mellem to bulkcarriere/massestykogodskibe, altså skibe, der transporterer eksempelvis korn, kul eller gødning, vil forureningen med olie normalt være stærkt begrænset, da denne sædvanligvis kun forekommer, hvis brændstoftankene udsættes for lækage. Anderledes stiller det sig ved kollisioner, hvor et tankskib er involveret. Her er risikoen for olieforurening umiddelbar, og det er her kun et spørgsmål om, hvor omfattende forureningen bliver. Ved dobbeltskrogede tankskibe yder skibspladerne en vis beskyttelse ved kollision.

Ved grundstødning i danske farvande oplever vi generelt ikke den store olieforurening. Dette skyldes flere faktorer: Havbunden er som oftest sand og ler, olien forbliver i skibet bortset fra relativt små mængder, og inden for Skagerrak er farvandet forholdsvis roligt. Oliekatastrofer som eksempelvis »Prestige« forlis vil imidlertid medføre omfattende forurening.

Omkostningerne ved en omfattende forurening af de indre danske farvande vil være betragtelige både med hensyn til de direkte konsekvenser i form af udslettelse af marint liv og med hensyn til de deraf afled-

te virkninger på bl.a. fiskeri og furisme. I det følgende søges disse effekter klarlagt.

Under Miljø- og Planlægningsudvalgets høring den 14. maj 2003 i Folketinget om de potentielle omkostninger ved et omfattende olieudslip i danske farvande havde Teknologirådet opstillet to forskellige scenarier: a) et scenario, hvor der ved Hatter Rev øst for Samsø spildes 20.000-95.000 t råolie i april måned, og b) et scenario, hvor der nordøst for Bornholm spildes 5.000-25.000 t råolie, også i april måned.

Miljøorganisationerne, Danmarks Naturfredningsforening, Dansk Ornitologisk Forening, BirdLife Danmark, Friluftsrådet, Greenpeace Danmark og WWF Verdensnaturfondens bidrag til høringen var udarbejdet af biolog Knud Flensted fra Dansk Ornitologisk Forening. Der blev ved høringen fremsat mange bemærkelsesværdige udtalelser af eksperterne, og forslagsstillerne anbefaler, at der under udvalgsbehandlingen sker en gennemgang af Teknologirådets referat af høringen.

Nedenfor beskrives kort de to scenarier, der blev drøftet ved høringen:

#### a) Samsøscenariet

Det danske fugleliv er i international sammenhæng ganske enestående. Mindst 10 millioner vandfugle yngler eller raster hvert år i de danske farvande. Med hensyn til det første ulykkescenario kan det anføres, at der ved flere lejligheder er sket grundstødninger på Hatter Rev og Hatter Barn. Flere gange har disse grundstødninger medført betydelige olieudslip. Året rundt er der mange fugle og marsvin i området. Området ved Hatter Rev og Hatter Barn er såkaldt Ramsar-område og særlig beskyttet fugle- og habitatbeskyttelsesområde i EU. I marts-april måned, hvor uheldet finder sted, er der tale om over 100.000 dykænder og andre vandfugle samt stor tæthed af ynglende marsvin.

Vindretning og vejrforhold er afgørende for spredningen af udslippet. Under typiske omstændigheder vil olieforureningen spredes til Bælthavet og den sydlige del af Kattegat, der også rummer store koncentrationer af vandfugle. Det estimeres, at et uheld, der medfører udslip af mellem 20.000 og 95.000 t råolie vil medføre døden for mellem 50.000 og 200.000 vandfugle inden for en radius af ca. 100-200 km. Mange af de arter, der vil blive berørt, er arter, der har en stor del af deres totale internationale bestand i de danske farvande i kortere eller længere perioder af året. For trækfuglenes vedkommende kan det dog med nogenlunde sikkerhed anføres, at ingen arter vil være direkte udryddelsestruede, men det vil kunne

tage mindst 10-20 år, før arterne er oppe på et bæredygtigt niveau igen.

Et udslip, der berører Stavns Fjord og Sejerø Bugt, vil resultere i noget nær total udslettelse af de store lokale ynglebestande af f.eks. edderfugle og tejster. En tidshorizont på mellem 20-30 år estimeres, før bestanden vil være genopbygget. For de øvrige arter af fisk, bunddyr, planter osv. vil der ske omfattende skade, især på lavt vand. Som en sekundær effekt vil nedgangen i antallet og mængden af disse arter betyde forringede fødebetingelser for andre arter, f.eks. fugle, havpattedyr og fisk, og deraf afledte konsekvenser for fiskeriet, jf. nedenfor.

#### b) Bornholmsscenarioet

Det andet scenario, der indebærer en grundstødning af en olietanker på Bornholms nordkyst, er endnu vanskeligere at tackle. Det skyldes, at det vil være meget vanskeligt at fjerne olien fra klipperne, hvorfor en stor del af den ilanddrevne olie formentlig må efterlades til naturlig nedbrydning, hvilket tager i størrelsesordenen 2-5 år. Området er enestående i national sammenhæng på grund af de særegne geologiske og biologiske forhold. Området omkring Bornholm rummer kun få sæler og marsvin – derimod er antallet af fugle ganske stort. Områderne ved Ertholmene ved Christiansø er i lighed med områderne ved Hatter Rev og Hatter Barn udpeget som Ramsar- og EF-fuglebeskyttelsesområder.

Olieudslippets konsekvenser vil være afhængige af vejr-, vind-, og strømforhold. Typisk vil der være stor risiko for, at olien spredes til området omkring Hammeren og Ertholmene. Farvandet omkring Ertholmene rummer i sommerhalvåret (marts-august) store fuglekoncentrationer. Hvis olien når til Ertholmene – hvad der er stor risiko for – vil der efter al sandsynlighed ske en nærmest total udslettelse af den danske ynglebestand af alkefuglene lomvie og alk samt af en af landets største ynglekolonier af edderfugle, der rummer ca. 3.000 par. For alkefuglenes vedkommende vil en genopbygning tage op imod 100 år, idet disse arter formerer sig meget langsomt. Genopbygningen af edderfuglebestanden kan tage 20-40 år afhængigt af, hvor mange af den oprindelige bestand, der overlever, samt naturligvis under indflydelse af, hvordan andre bestandregulerende faktorer udvikler sig. På Ertholmene og Hammeren yngler næsten hele den danske bestand af baltiske sildemåger (ca. 10-15 par). Den baltiske sildemåge vil hermed være i stor risiko for at forsvinde som dansk ynglefugl.



### *Miljømæssige og økonomiske konsekvenser for forskellige erhverv*

Konsekvenserne af et olieudslip rammer ikke alene faunaen – også de erhverv, der har tilknytning til og er afhængige af den danske natur, rammes.

### *Fiskeriet og fiskeforarbejdende virksomheder*

Danmarks Fiskeriforening forudser dramatiske konsekvenser, såfremt Danmark rammes af et omfattende olieudslip. Det fastslås, at oliekomponenterne påvirker mange aspekter af fiskenes biologi, f.eks. DNA-forstyrrelser, cellemembrandysfunktion, ændring i vækst og reproduktion samt lavere sygdomsresistens. Den komponent i olien, som er mest alvorlig for det marine økosystem, er de såkaldte polyaromatiske hydrokarboner (PAH). Laboratorieforsøg viser, at PAH kan give alvorlige langtidsskader på fisk og fiske-larver. PAH kan hæmme normal seksuel udvikling hos hanfisk, nedbryde det immunologiske forsvar hos fisk ved endog lav koncentration, forårsage kromosomale afvigelser ved meget lave koncentrationer, øge dødeligheden og reducere fiskelarvernes vækst, forårsage misdannelser og reduceret størrelse ved klækning og forårsage unormal svømmeadfærd hos fiske-larver. Fisk indtager især PAH via føden, men det kan også ske gennem hud og gæller.

Erfaringerne fra uheldet med »Exxon Valdez« den 24. marts 1989 viser, at det tager længere tid at genoprette et økosystem, end man troede. For muslingebankernes vedkommende tog det ca. 2-3 år, men nogle er endnu ikke fuldt genoprettet, og sildebestanden var fortsat ikke genoprettet 12 år senere. 12 år efter katastrofen var 60 pct. af strandområderne stadig forurenet med olie på mindre end 100 m dybde i sedimentet, og heraf var ca. 20 pct. stærkt forurenet.

De første 5-6 måneder efter olieudslippet var der ingen fangster, men efter ca. 8 måneder begyndte bestanden at vende tilbage til området igen. Danmarks Fiskeriforening vurderer, at det stadig er for tidligt at spå om langtidseffekterne af udslippet.

Det hidtil største uheld i Danmark, den 29. marts 2001, hvor »Baltic Carrier« og »Tern« kolliderede med et udslip på 2.700 t råolie som resultat, medførte, at ni fiskere fik udbetalt erstatning for ødelagt grej og tabt fiskeri. Erstatningen er primært udbetalt til bundgarnsfiskere. Der er udbetalt 750.000 kr. for ødelagt grej og 510.000 kr. for tabt fiskeri.

Danmarks Fiskeriforening anfører om det første af de nævnte scenarier, at der i april måned foregår et omfattende fiskeri med trawl, garn og snurrevod efter sild, torsk og fladfisk m.m. i området omkring Hatter Barn og Hatter Rev. Der foregår desuden bundgarns-

fiskeri bl.a. ved Røsnæs og i Århus Bugt. Den samlede værdi af fiskeladninger fra Kattegat i 2002 beløb sig til 232.169.773 kr. Der var pr. 31. december 2002 registreret 488 aktive fartøjer med fartøjsregistrering i området omkring Kattegat. Danmarks Fiskeriforening mener ikke at kunne vurdere de nøjagtige økonomiske konsekvenser ved et udslip af olie omkring Hatter Rev og Hatter Barn, men til sammenligning oplyser Danmarks Fiskeriforening, at der er afsat 20 mio. kr. som kompensation til fiskerne i Østersøen for et trawlstop i 6 uger. I Kattegat vil fiskene i tilfælde af et uheld som illustreret være forsvundet i væsentligt længere tid end 6 uger.

Med hensyn til det andet scenarium anfører Danmarks Fiskeriforening, at foråret og sommeren er gydetid for sild og torsk i Østersøen. En olieforurening af kystzonen i gydeperioden vil påvirke en fiskeår-gang betydeligt. Når olien opblandes i sedimentet, vil der ske en mere langvarig påvirkning af bunddyr, som igen påvirker fødetilgængeligheden for fisk. Udslippet kan derfor få langsigtede biologiske og økonomiske konsekvenser. Der er ligeledes en overhængende risiko for, at olien spredes til et større område, såfremt der er kraftig vind. Der er 200 fiskere på Bornholm, men mange fiskere fra hele landet fisker i området. Værdien af landinger fra Østersøen i 2002 er opgjort til 246.025.096 kr. Fiskeområdet vil som i tilfældet Hatter Barn/Hatter Rev være lukket i en kortere eller længere periode. Det er vanskeligt at sige noget om, hvor langt fra kysten man skal, før det igen vil være muligt at opnå fangster.

Som anført ovenfor er der afsat 20 mio. kr. som kompensation til fiskerne i Østersøen i tilfælde af et fiskestop i 6 uger. Fiskene vil være forsvundet i væsentligt længere tid end 6 uger i tilfælde af et uheld som det illustrerede. Et længerevarende fiskestop vil få omfattende konsekvenser for service- og forarbejdningssvirksomheder på Bornholm.

### *Turismeerhvervene*

Danmarks Turistråd har behandlet konsekvenserne af et olieudslip for dette erhverv. Den årlige omsætning for dansk turisme er 49 mia. kr., og beskæftigelseseffekten svarer til 70.000 fuldtidsjob. Der blev i 2002 registreret 42 millioner turismeovernatninger i Danmark. Hertil kommer mellem 2 og 3 millioner endagsturister fra Sverige, Tyskland og Norge.

Kystnær ferieturisme er det største forretningsområde i dansk turisme. I 2001 stod det for 34,7 millioner overnatninger og skabte en omsætning på 11 mia. kr. Konsekvenserne for turismen af et eventuelt olieudslip er meget afhængige af, hvor udslippet sker. Et

olieudslip, der rammer Jammerbugten i juni måned, vil således have langt større negative konsekvenser for turismen end et tilsvarende udslip i Køge Bugt i oktober måned. Jammerbugten er et af Danmarks primære ferieområder, og et olieudslip i juni på tærsklen til højsæsonen vil formentlig skræmme de fleste turister væk fra området. På den baggrund er særlig store dele af turismen i først og fremmest Vestjylland, men også i det øvrige Danmark udsat. Et uheld i Jammerbugten vil skønmæssigt medføre en nedgang i turismen på 70 pct.

Erfaringerne fra olietankerne »Erika« og »Prestige« forlis ved henholdsvis Bretagne i Frankrig og Galicien i Nordspanien viste, at olieforureningen medførte et betydeligt fald i turismen med negative effekter for regionens forretningsaktivitet, omsætning og beskæftigelse. Havde udslippet i forbindelse med kollisionen mellem »Baltic Carrier« og »Tern« den 29. marts 2001 i Grønsund været større end, tilfældet var, ville konsekvenserne have været fatale for turismen på Nordfalster og Møn.

Danmarks Turistråd har fastlagt et reaktionsmønster for turister i forbindelse med oliekatastrofer: Turister fravælger det forureningsramte ferieområde på forhånd, turister, der allerede har booket ferieophold i det ramte område, afbestiller, turister fravælger og afbestiller rejser til Danmark som helhed, fordi de ikke kan skelne mellem det turismeområde, der konkret er ramt af olieudslippet, og resten af Danmark. Turister, der ikke kan/vil afbestille, får en meget dårlig ferieoplevelse og ønsker sandsynligvis aldrig at vende tilbage til området eller til Danmark. Ferieområdet og Danmark får et dårligt internationalt image, der også på længere sigt vil få negative konsekvenser for turismen til og i Danmark.

Danmarks Turistråd forholder sig også til uheldsscenarioet fra Bornholm. Turismen er et af Bornholms hovederhverv med en årlig omsætning på ca. 1,2 mia. kr. Turisterne foretager 1,6 millioner overnatninger på Bornholm årligt. Det vurderes, at antallet af overnatninger en måned efter udslippet vil være faldet med i størrelsesordenen 65 pct. i forhold til året forinden. Turismevirksomhederne på hele øen vil være mærkede af en kraftig tilbagegang, selv om Bornholms sydkyst ikke vil være ramt af olie. Der kan forventes et samlet fald i turismen på 50 pct., hvilket svarer til et fald i den samlede omsætning på 600 mio. kr. Bornholmstrafikken må forvente et massivt fald i passager-tallet. En række små sæsonvirksomheder især på restaurationsområdet må forventes at dreje nøglen om, og flere vil følge. Detailhandelen vil også blive ramt. Der må forventes en omsætningsnedgang på mellem

25 og 30 pct. Dette fald slår igennem på beskæftigelsen. Der må forventes i størrelsesordenen minimum 500 flere ledige alene i hotel- og restaurantsektoren.

Et år efter et uheld forventer Danmarks Turistråd at turismesæsonen vil ligge 15-20 pct. under niveauet for året, før oliekatastrofen indtraf, idet mange potentielle turister fortsat vil forbinde Bornholm med olieforurening.

#### *Indvendinger imod at lovgive*

Dansk Folkeparti er opmærksom på, at der fra nogle sider vil blive rejst indvendinger imod at lovgive som foreslået. Indvendingerne imod de enkelte delelementer af forslaget vil formentlig kunne opdeles sådan:

#### *Forbud mod enkeltskrogede tankskibes gennemsejling*

Det vil formentlig blive indvendt, at Danmark ikke ensidigt kan stille et så vidtgående krav, men må afvente, at der måske i fremtiden kan forhandles med Rusland og andre lande i Østersøområdet. Man vil henvise til, at man allerede er nået langt med IMO's forbud mod, at enkeltskrogede skibe fra 2005 må anløbe havne i IMO-lande med tung fuelolie i lasten. Man vil gøre gældende, at disse regler bør videreudvikles i de kommende år, og at Danmark skal presse på.

Forslagsstillerne vil heroverfor pege på, at de hovedsagelig farlige russiske olietankere ikke anløber danske havne, men gennemsejler vore farvande. Det er her, den store risiko ligger. Det er derfor også her, lovgivningsindsatsen skal ske. Det er alt for farligt at vente, indtil der om måske 10 eller 15 år kan skabes enighed i IMO om at udvide regelsættet til at gælde for al gennemsejling.

#### *Lodspligt ved visse former for skibstrafik – opsigelse af traktaten af 1857*

Nogle vil pege på, at Danmark er forpligtet af traktaten fra 1857, og at Danmark vil blive udsat for kritik fra udlandet, hvis vi uden videre opsiges den gamle traktat og påbyder lodspligt.

Hertil skal bemærkes, at Danmark faktisk gennem en årrække har forsøgt at overbevise de andre lande i Østersøområdet om værdien af lodspligt, men forgæves. Der er således tale om et velkendt dansk krav. Indvendingerne imod at imødekomme det danske ønske kan kun tillægges betydning, hvis man vægter hensynet til de pågældende landes transportøkonomi højere end hensynet til at undgå en miljøkatastrofe i den danske del af Østersøen eller i Bælterne.

Dansk Folkeparti mener i øvrigt, at folkeretten tillader Danmark at opsiges traktaten med et rimeligt var-

sel. Under udvalgsarbejdet vil Dansk Folkeparti opfordre til, at danske eller udenlandske jurister udtaler sig om, hvilket varsel der kan anses for passende, eksempelvis 1 eller 2 år.

Heldigvis anmoder mange udenlandske skibe om dansk lodsbestand, men langt fra alle. Og heldigvis er den største del af skibspassagerne med mindre skibe, der på grund af deres størrelse og dybgang ikke frembyder nogen større risiko. Men med den stærkt stigende trafik, den stærke forøgelse af russisk eksport af råolie og den almindeligt stigende trafik af store skibe er det helt uforvarsligt at se bort fra, at de danske farvande kan blive skueplads for miljøkatastrofer.

Derfor er Danmark nødt til at tage ansvar for situationen og gennemføre de regler, situationen kræver.

#### *Krav om lovpligtig ansvarsforsikring*

Det vil formentlig blive indvendt, at Danmark ikke kan gå enegang med krav om lovpligtige ansvarsforsikringer, at det vil stride mod traktaten fra 1857. Heroverfor må anføres, at den særlige risiko, de danske farvande og skibstrafikken heri frembyder, taler for, at Danmark netop går i spidsen som foregangsland på dette felt. På længere sigt vil det være naturligt, at Danmark arbejder for, at der i IMO indføres forsikringsregler, der implementerer princippet om, at forureneren betaler, og indfører et revideret erstatningsregime, der tilskynder til sikker sejlads.

#### *Krav om alkoholpromillegrænse*

Økonomi- og erhvervsministeren har tidligere argumenteret imod at indføre promillegrænser. Se herom under punkt 4.

#### *Opsigelse af Traktat ang. Afløsningen af Sund- og Beltolden*

Der henvises til bemærkningerne ovenfor vedrørende de danske retsregler og folkeretten.

#### *Bemærkninger til forslaget enkelte dele*

Beslutningsforslaget indeholder 4 forskellige initiativer, der både hver for sig og tilsammen vil kunne få en meget gunstig udvikling på transportsikkerheden til søs og på miljø sikkerheden i de danske farvande.

##### *1. Forbud mod visse transportør i enkeltskrogede tankskibe*

Efter forslaget forbydes det i de indre danske farvande at benytte enkeltskrogede tankskibe til at udføre nærmere angivne farlige transportør af olie, kemikalier og radioaktivt materiale.

Et enkeltskroget skib er bygget med en skibsplade, der på denne måde holder lasten adskilt fra vandet. Enkeltskrogede skibe har i mange tilfælde dobbelt bund, hvilket beskytter ved grundstødninger. Ved dobbelt bund forstås, at skibet har to skibsplader i bunden med ca. 1-2 meters adskillelse. Dobbeltbunden er inddelt i sektioner, hvoraf flere af sektionerne benyttes til brændselolie. Ved enkelt bund forstås, at skibet kun har én skibsplade i bunden af lastsektionen. Under maskinrummet vil der normalt være dobbelt bund af hensyn til brændstofolien.

Ved et dobbeltskroget skib forstås, at skibet har to skrog. Mellem lasten og vandet vil der således være to plader adskilt af et lufttrum på ca. 1-2 m. Disse skibsplader er af mindre tykkelse end ved enkeltskrogede skibe, da der nu er to skibsplader. Den samlede styrke bliver totalt set større end ved enkeltskrogede skibe. Når skibet er dobbeltskroget, vil det altid have dobbelt bund.

Tankskibe benyttes i alle ovennævnte kategorier. I dag anløber dog kun dobbeltskrogede skibe danske havne. Anderledes stiller det sig med gennemsejling af danske farvande, hvor samtlige nævnte kategorier forekommer.

En række interesseorganisationer har udtalt sig positivt om at indskrænke anvendelsen af enkeltskrogede tankskibe i danske farvande. Danmarks Rederiforening har således stillet forslag om, at tunge olieprodukter udelukkende skal transporteres i tankskibe med dobbeltskrog, medens Dansk Ornitologisk Forening finder, at alle former for olietransporter skal ske i dobbeltskrogede skibe, og derfor kræver et forbud, der omfatter alle type olie. Derudover har blandt andet Friluftsrådet, Greenpeace, WWF Verdensnaturfonden og Dansk Botanisk Forening anbefalet et forbud mod enkeltskrogsskibe til farlige laster. Dertil kommer, at Samsø Kommune i en henvendelse til økonomi- og erhvervsministeren har opfordret ministeren til omgående at sørge for, at olielaster fremover transporteres i dobbeltskrogede skibe.

Danmarks Naturfredningsforening har tillige krævet, at danske farvande lukkes for farlige laster transporteret i enkeltskrogede fartøjer, ligesom der er slutet en aftale mellem søfartserhvervet, industrien og Økonomi- og Erhvervsministeriet om, at industrien og søfartserhvervet alene charterer og anvender tankskibe med dobbeltskrog ved transport af tung, miljøskadelig olie til og fra danske havne, terminaler og opankringspladser. Aftalen mellem de danske redere og industrien bakes op af Danmarks Rederiforening, Danmarks Skibsmæglerforening, Dansk Industri, Oliebranchens

Fællesrepræsentation, Rederiforeningen for Mindre Skibe og Rederiforeningen af 1895.

Et indgreb imod sejlads med farlige laster i enkeltskrogede tankskibe aktualiseres af, at Rusland i øjeblikket er i gang med en større udbygning af Primorskterminalen, hvorfra en stor del af den russiske olie udskibes. Kapaciteten i Primorsk skal øges fra 12 til ca. 50 mio. t fra 2017. Fra 2000, da Primorsk blev taget i brug, og frem til 2003 er olietransporterne øget fra 70 mio. t til 95 mio. t.

Transport af olie i dobbeltskrogede skibe er naturligvis ikke nogen garanti imod uheld i dansk farvand. Men på grund af den danske undergrunds særlige struktur og dobbeltskrogede skibes konstruktion mindskes risikoen for alvorlig forurening med olie eller kemikalier.

Den detaljerede udformning af reglerne bør ske i samarbejde med interesseorganisationer og sagkyndige, således at det sikres, at forbuddet mod at benytte enkeltskrogede tankskibe omfatter alle farlige transporter af olie, kemikalier og radioaktivt materiale.

## 2. Lodspligt ved visse former for skibstrafik

Økonomi- og erhvervsministeren har oplyst tallene for grundstødninger og kollisioner med dansk henholdsvis udenlandsk registrerede skibe i perioden 1983-2003 med en bruttotonnage over 5.000 t. Tallene for udenlandske skibe er imidlertid alene registreret efter 1997. Det er bemærkelsesværdigt, at der er en signifikant forskel på antallet af grundstødninger og kollisioner, som danske skibe er involveret i, og det antal, som involverer udenlandske skibe.

Antallet af grundstødninger involverende danske skibe ligger i hele perioden 1983-2003 mellem nul og to om året med en enkelt undtagelse i 1984, hvor der skete fire grundstødninger. For udenlandske skibe ligger tallene med to undtagelser mellem syv og ni grundstødninger. Meget tyder på, at udenlandske skibe har vanskeligere ved at manøvrere i dansk farvande end danske skibe.

Den samme forskel gør sig gældende med hensyn til antallet af kollisioner: Antallet af kollisioner mellem danske skibe ligger på 20 år mellem nul og to pr. år med tre undtagelser, nemlig i 1986 og 1993, hvor der er registreret tre, og i 1991, hvor der er registreret fire. For udenlandske skibe ligger antallet af kollisioner væsentligt over dette niveau, idet der er registreret helt op til syv kollisioner og ikke under to kollisioner i perioden 1997-2003. Antallet af kollisioner underbygger ligeledes, at der i Danmark bør bestå lodspligt for skibsfartøjer.

Farvandsvæsenet er dansk ressortmyndighed vedrørende lodsning og lodsvæsenet, der har eneret til lodsning på dansk territorium. Lodsvæsenet er en selvstående og selvfinansierende virksomhed, hvis takster fastsættes af forsvarsministeren. Lodserierne stiller stedkendte navigatører til rådighed for skibsfarten ved anløb af danske havne og gennemsejling af danske farvande. Herved søges sejladssikkerheden forbedret og miljøet sikret. Farvandsdirektøren autoriserer lodser, meddeler tilladelser, udsteder certifikater m.v.

I henhold til lodsloven, der senest blev revideret i 1989, fastsætter forsvarsministeren og farvandsdirektøren reglerne for lodsvæsenet, f.eks. med hensyn til antallet af lodserier og deres lodsningsområder, lodstaksterne samt lodseriernes drift. Lodsvæsenet består af tre lodserier: Farvandslodseriet, Bælt- og Fjordlodseriet og Sundet Lodseri.

Lodsloven pålægger farvandsdirektøren at føre tilsyn og kontrol med lodsvæsenet. Han udøver disse pligter gennem bl.a. lodsinspektionen. Farvandsdirektøren er endvidere formand for Lodsrådet, som er nedsat i henhold til lodsloven og er sammensat af repræsentanter for myndigheder og organisationer med nær tilknytning til lodsvæsenet og dets økonomi og for brugere af dets ydelser.

Prisen for en lodsning afhænger af det lodsede skibs længde, bredde og dybgang, lodsningens længde og varighed samt farvandet beskaffenhed. Lodserne har i øvrigt pligt til at indberette til myndighederne, såfremt et skib ikke er sødygtigt.

Indtægterne skal sikre, at lodsvæsenet til stadighed er økonomisk selvstående og selvfinansierende, men da indtægten ved de enkelte lodserier kan være meget forskellig, har Lodsreguleringsfonden siden 1954 sikret, at der sker en vis udligning af lodsernes indkomst.

Nogle hævder, at lodsernes kundeforhold til fartøjerne i danske farvande kan føre til, at der opstår et afhængighedsforhold mellem lodserne og fartøjerne, der betyder, at der er risiko for, at lodserne vil være tilbageholdende med at indberette skibe, der ikke er sødygtige. Hvis det er korrekt, at en sådan risiko består, vil den kunne fjernes ved indførelse af en generel lodspligt for alle skibe med farlige laster såsom olie, kemikalier og radioaktivt materiale.

Flere interesseorganisationer, bl.a. Dansk Ornitologisk Forening og Danmarks Naturfredningsforening, har talt for, at der indføres lodspligt i danske farvande for at mindske risikoen for uheld i form af grundstødninger og kollisioner med skibe, der medfører farlig last. Det samme synspunkt har Danmarks Rederiforening haft.

De danske lodser kender dansk farvand ind og ud. Der er derfor ikke tvivl om, at antallet af grundstødninger og kollisioner vil falde dramatisk, hvis denne del af beslutningsforslaget bliver ført ud i livet. Beslutningsforslaget vil derfor være i stand til at mindske antallet af grundstødninger og kollisioner, såfremt det bliver lovpligtigt for ethvert skib, der fører en farlig last, at bringe lods om bord.

Formentlig bør alle skibstyper, uanset konstruktion og størrelse, være omfattet af lodspligten, når de transporterer farligt materiale såsom olie, kemikalier og radioaktivt materiale. Men detaljerne kan naturligvis forhandles, og interesseorganisationer og sagkyndige bør høres om den nærmere udformning af lovreglerne.

### 3. Lovpligtig ansvarsforsikring ved visse typer gods-transport

Rederen for et tankskib, der transporterer olie, har ifølge sølovens § 191 ansvaret for forurening, som skyldes olie, der flyder ud fra et skib i tilfælde af kollision eller grundstødning. Ansvar er objektive og gælder således, uanset om der er udvist fejl eller forsømmelse. Det internationale ansvars- og erstatningssystem gælder dog kun for tankskibe, der transporterer olie i bulk.

Ejeren af et skib har mulighed for at begrænse sit ansvar til et beløb, der er afhængigt af skibets størrelse. Ansvar for de største tankskibe er ca. 597 mio. kr. Sølovens regler bygger på den internationale konvention om det privatretlige ansvar for skade ved olieforurening, som ca. 80 lande, herunder Danmark og en række andre EU-lande, har tiltrådt. Disse regler gælder altså således alene for disse ca. 80 lande.

For at sikre, at ofrene for forureningen som følge af transport af svært forurenende olie har mulighed for at få dækket deres økonomiske tab, stilles der efter de internationale regler krav om, at den registrerede ejer af et tankskib skal tegne forsikring for ansvaret. Der skal udstedes et certifikat – normalt fra skibets flagstat – om, at skibet har en gyldig forsikring for ansvaret. Reglerne gælder alene for skibe, der transporterer mere end 2.000 t olie som last. Certifikatet er en betingelse for, at et skib kan operere under det pågældende flag.

For fremmede skibe kan der stilles krav om forevisning af certifikatet, når skibet anløber eller forlader dansk havn. Selv om et skibs flagstat ikke har tiltrådt konventionen, kan Danmark alligevel stille krav om forsikringscertifikat.

Skulle de forureningskader, der opstår i danske farvande i forbindelse med olietransporter, overstige skibets pligtmæssige forsikring, kan Den Internatio-

nale Olieerstatningsfond træde til. Fonden dækker også i den særlige situation, hvor et olietankskib af den ene eller den anden grund ikke måtte have forsikring.

Fondens størrelse er fastsat således, at det maksimale beløb, der er til rådighed, inklusive rederens dækning pr. 1. november 2003 er på ca. 2,25 mia. kr. pr. uheld. Fonden finansieres af olieimportører i de tilsluttede lande. Omkostningerne er dermed i realiteten delt mellem rederne og ladningsejerne, typisk olieselskaber. Der har været drøftelser om at etablere en supplerende fond, men oplysninger herom har ikke kunnet tilvejebringes.

I 1996 udfærdigede International Maritime Organization en konvention, der etablerede et ansvars- og erstatningssystem for alle andre farlige og forurenende stoffer, der svarer til det, der gælder for olie. Rederens ansvar, der skal være forsikret, udgør afhængigt af skibets størrelse op til ca. 1 mia. kr. Dette suppleres af en erstatningsfond, og tilsammen kan der dækkes skader på op til 2,5 mia. kr. af rederen og fonden. Fonden finansieres af importørerne af de farlige stoffer.

Denne konvention, der betegnes HNS-konventionen, er imidlertid endnu ikke trådt i kraft. Alene Angola og Rusland havde pr. 28. november 2002 ratificeret konventionen. Danmark har i lighed med de andre nordiske lande undertegnet HNS-konventionen.

Retstilstanden på området er således forholdsvist uklar med hensyn til skibe, hvis flagstat ikke er del af Den Internationale Olieerstatningsfond og IMO. Da der ikke er noget krav om forsikring for at kunne sejle igennem danske farvande, vil et eventuelt uheld kunne blive en særdeles bekostelig affære for den danske stat.

Forslagsstillerne er derfor af den opfattelse, at der bør indføres en generel pligt for fartøjer, der sejler igennem dansk farvand med farlige laster, det vil sige olie, kemikalier og radioaktivt materiale, herunder f.eks. affald fra nukleare anlæg, om at tegne en ansvarsforsikring, der dækker omkostningerne ved miljøoprensning – og opretning efter forlis, kollisioner, tømning af kemikalier m.v. i dansk farvand.

Den for Danmark optimale situation i så henseende vil være, at andelen af omkostningerne, som forurenere betaler, maksimeres og de samfundsmæssige udgifter for Danmark minimeres. For at minimere udgifterne med kontrol af, at de gennemsejlede fartøjer er i besiddelse af den obligatoriske forsikring, kan forsikringsselskaberne pålægges at indberette policeoplysninger, således at danske myndigheder til enhver tid har tilgang til oplysninger om, hvilke tankskibe der har tegnet ansvarsforsikring. I den internationale han-

delsret er brugen af f.eks. dokumentation for produktansvarsforsikringer så almindelig og udbredt, at den kan anvendes som mønster. Allerede når et skib har planlagt sin rute gennem danske farvande, kan skibsfører, rederi eller forsikringsselskab elektronisk fremsende forsikringscertifikat med relevante policeoplysninger til de danske myndigheder, der således har sikkerhed for, at skibet er behørigt forsikret, når det gennemsejler danske stræder.

Effekten af en sådan forsikringsordning vil være, at det vil være vanskeligt og bekosteligt at tegne forsikring for et skib, hvis tilstand er tvivlsom, og hvor besætningen ikke er fortrolig med det farvand, der besejles, eller hvor besætningen nægter at tage lods om bord. Ligeledes vil forsikringspræmien afhænge af lasten og de eventuelle skadevirkninger, som denne kan medføre, hvis et uheld indtræffer.

Forsikringerne bør praktisk indrettes med en forholdsvis lav selvrisiko, så det sikres, at rederiet ikke går konkurs som konsekvens af et uheld. Ligeledes skal forsikringen naturligvis indrettes med en minimums- og maksimumsdækning alt afhængigt af karakteren, farligheden og værdien af fartøjets last. Maksimumsdækningen må ligeledes i et vist omfang modsvare en væsentlig del af de udgifter, der vil være forbundet med at rydde op efter en større ulykke.

Sidegevinsten ved indførelse af en obligatorisk ansvarsforsikring kan være, at særlig farlige laster eller særlig udslidte skibe måske slet ikke vil kunne blive forsikret og dermed ikke vil have ret til at besejle danske farvande. Dette vil yderligere sikre danske farvande mod olieforurening.

Ved den nærmere udformning af reglerne bør ministeriet inddrage sagkyndig ekstern bistand.

#### *4. Alkoholpromillegrænser for skibspersonnel*

I januar 2003 anmeldtes en skibsfører på Fanøfærgen for at virke beruset under overfarten. Politiet mødte op på havnen i Esbjerg og foretog en alkoholtest, der viste sig positiv, hvorpå skibsføreren blev anholdt. Resultatet af den blodprøve, der efterfølgende blev foretaget, var, at skibsføreren havde en promille på 0,9. Politiet måtte imidlertid opgive at rejse en sag mod skibsføreren, blandt andet under hensyntagen til, at der ikke i lov om sikkerhed til søs findes en eksakt promillegrænse for trafik på søen.

Af lov om sikkerhed til søs fremgår af § 29, stk. 3: »Har den, der fører et skib eller i øvrigt udfører arbejde om bord i et skib i en stilling af væsentlig betydning for sikkerheden, nydt spiritus eller andre rusmidler i et sådant omfang, at vedkommende er ude af stand til at udføre sin tjeneste på fuldt betryggende

måde, straffes den pågældende med bøde eller fængsel i indtil 2 år, medmindre højere straf er forskyldt efter anden lovgivning.«

Af retspraksis fremgår det, at der de facto er sat en grænse på 1,0 promille, hvilket er 0,5 promille højere end grænsen for promillekørsel i personbil. Til sammenligning forefindes en promillegrænse på 0,2 for bl.a. piloter og lokomotivførere.

Forslagsstillerne er af den overbevisning, at der bør gælde den samme promillegrænse for skibsførere som for piloter og lokomotivførere, da alle disse grupper potentielt er ansvarlige for store grupper af passagerers sikkerhed og førerlyshed.

Økonomi- og erhvervsministeren har i et svar til Dansk Folkepartis medlem af Miljø- og Planlægningsudvalget, Jørn Dohrmann, bedyret, at en af hovedårsagerne til, at der efter hans overbevisning ikke er behov for at indføre en fast promillegrænse for skibsførere er, at en sådan promillegrænse også vil ramme skibsførere i fritidsfartøjer. Argumentationen forekommer imidlertid mærkværdig, idet promillegrænsen for både piloter, lokomotivførere og billister også gælder for disse grupper, selv om deres kørsel ikke er en del af deres erhverv. Forslagsstillerne har vanskeligt ved at se, hvorfor danske farvande ikke skal være reguleret af faste promillegrænser, medens det modsatte er tilfældet både i dansk luftrum, på danske veje og på danske jernbaner.

Økonomi- og erhvervsministeren henviser til, at fritidsbåde under debatten blev sidestillet med fritidshuse. Efter forslagsstillernes opfattelse må det imidlertid være forholdsvis simpelt at skelne mellem, hvornår en båd sejler og en båd ligger i havn. Naturligvis bør en promillegrænse kun gælde for skibsføreren, i det omfang han fører skibet, og ikke i tilfælde, hvor båden ligger til kaj i en havn. Sammenligneligt har ministeren ikke påpeget et lignende problem med hensyn til autocampere, der også anvendes både til beboelse og til kørsel. Det bør være selvindlysende, at en autocampers ejer naturligvis kun kan ifalde dom, såfremt føreren af autocampere rent faktisk kører autocampere i beruset tilstand, og ikke fordi han opholder sig i autocampere i beruset tilstand.

Økonomi- og erhvervsministeren anfører yderligere til støtte for ikke at indføre en egentlig promillegrænse, at rederierhvervet i dag har faste alkoholpolitikker, og at de større rederier fører en decideret nulalkoholpolitik. En række busselskaber i Storkøbenhavn har meldt, at de heller ikke accepterer alkohol i blodet på deres chauffører. Det får imidlertid ikke nogen til at overveje at fjerne promillegrænsen på vejene. Derudover bør man være opmærksom på, at danske far-

vande også besejles af udenlandske rederier, som ikke nødvendigvis har den samme strenge alkoholpolitik – ligesom de danske farvande også besejles af privatpersoner.

Økonomi- og erhvervsministeren henviser yderligere til, at etablering af en promillegrænse vil medføre, at den etablerede nulalkoholpolitik udhules. Imidlertid opretholder som tidligere nævnt en række bus-selskaber en nulalkoholpolitik, som generelt ikke synes udhulet af, at staten har indført en promillegrænse, der er højere end 0,0.

Hvordan promillereglen for skibsførere eksakt skal udformes, kan overvejes nærmere i forbindelse med udvalgsbehandlingen. Der er stærke argumenter, der taler til gunst for, at promillegrænsen fastsættes til 0,2, sådan som tilfældet er med hensyn til piloter og lokomotivførere. Alle tre grupper har ansvaret for store mængder af passagerer og bør derfor være underlagt en skærpet promillegrænse. På den anden side kan der til fordel for en promillegrænse på 0,5 tale, at en række skibsførere netop ikke har samme ansvar som piloter og lokomotivførere, idet de eksempelvis fører

tankskibe eller mindre fartøjer og ikke deltager i egentlig persontransport, som færger gør det. Forslagsstillerne mener, at promillegrænsen alene skal gælde for skibsførere, der fører skibe over en vis størrelse eller med passagerer eller nærmere bestemte fragter, men også disse spørgsmål må forhandles nærmere under udvalgsbehandlingen.

For så vidt angår opsigelse af Traktat ang. Afløsningen af Sund- og Belttolden (TRA nr. 21000 af 14/03/1857) henvises til bemærkningerne ovenfor vedrørende danske retsregler og folkeretten. Traktaten er optrykt som bilag 1 til beslutningsforslaget.

#### *Økonomiske og administrative konsekvenser*

Beslutningsforslaget skønnes ikke at medføre udgifter eller administrative byrder for det offentlige. Opgaverne skønnes derfor ikke at kræve flere offentlige ressourcer end i dag. Tværtimod må det antages, at de foreslåede foranstaltninger vil kunne afværge større eller mindre foreningsulykker og derved forskåne det offentlige, herunder såvel staten som kommunerne, for udgifter af uforudsigelig størrelse.

## Bilag 1

**Traktat ang. Afløsningen af Sund- og Belttolden (TRA nr. 21000 af 14/03/1857 (gældende)) med noter. Her optrykt fra Retsinformation.****Traktat ang. Afløsningen af Sund- og Belttolden<sup>1)</sup>**

(Rigsraads-Tid. Extraordinair Samling 1857. S. 14-15, 37, 122-23. 145-48. Anhang A. S. 1-26. Dep. Tid. f. 1857 S. 361-379, 585.)

Hans Majestæt Kongen af Danmark, paa den ene Side, og Hans Majestæt Keiseren af Østerrig, Konge af Ungarn og Bøhmen, Hans Majestæt Belgiernes Konge, Hans Majestæt de Franskes Keiser, Hendes Majestæt Dronningen af det forenede Kongerige Storbritannien og Irland, Hans Majestæt Kongen af Hannover, Hans Kongelige Høihed Storhertugen af Mechlenborg-Schwerin, Hans Kongelige Høihed Storhertugen af Oldenburg, Hans Majestæt Kongen af Nederlandene, Hans Majestæt Kongen af Preussen, Hans Majestæt Keiseren af Rusland, Hans Majestæt Kongen af Sverrig og Norge, og de frie Hansestæder Lubeck, Bremen og gennemføres Hamborgs Senater, paa den anden Side, lige besjælede af det Ønske, at lette og forøge de for Øjeblikket mellem deres Stater, eller gennem disse, bestaaende Handels- og Skibsfarts-Forhold, saavel ved en fuldstændig og stedsevarende Ophævelse af enhver af fremmede Skibe og deres Ladninger ved Gjennemfarten gennem Sundet og Belterne opkrævet Told, som ved en Nedsættelse af Transittolden for Varer, der gennemføres paa de Veie, der forbinde Nordsøen og Elben med Østersøen, have besluttet i dette Øiemed at underhandle om en udtrykkelig Tractat og have dertil med deres Fuldmagter forsynet, Hans Majestæt Kongen af Danmark: Allerhøjstsammes Gemeimeconferentsraad og Directeur for Øresunds Toldkammer, Herr Christian Ulbrecht Bluhme, Storkors af Dannebrogordenen og Dannebrogsmænd zc.

zc.; Hans Majestæt Keiseren af Østerrig, Konge af Ungarn og Bøhmen: Allerhøjstsammes Charge d'affaires ved det Kongelig Danske Hof, Herr Carl Jaeger; Hans Majestæt Belgiernes Konge: Allerhøjstsammes overordentlige Gesandt og befuldmægtigede Minister hos Hans Majestæt Kongen af Danmark, Herr Ulcindor Ridder Beaulieu, Officeer af Hans Orden zc. zc.; Hans Majestæt de Franskes Keiser: Allerhøjstsammes overordentlige Gesandt og befuldmægtigede Minister hos Hans Majestæt Kongen af Danmark, Herr Adolph Dotezac, Commandeur af den Keiserlige Æreslegions Orden, Storkors af Dannebrogordenen zc. zc.; Hendes Majestæt Dronningen af det forenede Kongerige Storbritannien og Irland: Allerhøjstsammes overordentlige Gesandt og befuldmægtigede Minister hos Hans Majestæt Kongen af Danmark, Herr Andrew Buchanan, Esquire; Hans Majestæt Kongen af Hannover: Allerhøjstsammes Ministerresident og Geheimelegationsraad, Herr Charles Hamburg, Commandeur af 1 ste Klasse af Guelphordenen, decoreret med Waterloo-Medaillen zc. zc.; Han Kongelige Høihed Storhertugen af Mechlenborg-Schwerin: Højstsammes Regjeringsraad og Geheimelegationsraad, Herr Carl Friedrich Wilhelm Brosch, Ridder af den Røde Ørns Ordens 2den Klasse zc.; Hans Kongelige Høihed Storhertugen af Oldenburg: Højstsammes Regjeringsraad, Herr Ulbrecht Johannes Theodor Erdmann, Capitular-Comthur af den Storhertugelige Huus- og Fortjenesteorden zc. zc. Hans Majestæt Kongen af Nederlandene: Allerhøjstsammes Ministerresident hos Hans Majestæt Kongen af

<sup>1)</sup> Den ovenstaaende i det franske Sprog afsluttede Tractat med den dertil hørende Protokol af samme Datum, der er underskrevet af de samme Befuldmægtigede, som have undertegnet Tractaten, findes i Dep. Tid. f. 1857 S. 361-379. Under 30te Marts have den Franske og den Hannoveranske Regjering, under 31te Marts den Preussiske, den Storbritanniske og den Mechlenborgske Regjering, under 2den April Hansestæderne Lubecks og Hamborgs Senater, under 7de April den Russiske og den Svensk-Norske Regjering samt Hansestaten Bremens Senat, under 14de April den Østerrigske, Belgiske og Oldenburgske Regjering, og under 18de Juni den Nederlandske Regjering paa den ene Side og den danske Regjering paa den anden Side udvekslet Ratificationerne af ovenstaaende Tractat. Dep. Tid. f. 1857 S. 361, 401, 417, 585. Jvfr. Specialconventioner af 14de marts med Belgien, Storbritannien og Hannover, af 17de Marts med Oldenburg og Nederlandene, af 4de April med Mechlenborg-Schwerin, af 21de April med Sverrig-Norge, af 24de April med Hamborg, af 25de April med Preussen, af 30de April med Lubeck og af 22 de Juli 1857 med Rusland. Jvfr. Lov om Transittolden af 6te Mai 1857.



Danmark, Herr Henri Charles du Bois, Ridder af den Nederlandske Løveorden og af den Luxemburgske Egetroneorden zc.: Hans Majestæt Kongen af Preussen: Allerhøistsammes overordentlige Gesandt og befuldmægtigede Minister hos Hans Majestæt Kongen af Danmark, Herr Alphons Heinrich Grev v. Driolla, Hans Kammerherre, Ridder af den Røde Ørns Orden zc.; Hans Majestæt Kejseren af Rusland: Allerhøistsammes Collegieraad, Herr Julius Tegoborsti, Ridder af den Keiserlige St. Annaordens 2den Klasse med Sværdet o.s.v.; Hans Majestæt Kongen af Sverrig og Norge: Allerhøistsammes Kammerherre og Charge d'affaires ved det Kongelig Danske Hof, Herr Niels Wilhelm, Baron af Wetterstedt, Ridder af Nordstjerneordenen zc.; og de frie Hansestæder Lubeck, Bremen og Hamborgs Senater: Sammes Ministerresident hos Hans Majestæt Kongen af Danmark, Herr Freidrich Kruger, Dr. juris utr. zc; Hvilke, efter at have udvekslet deres Fuldmagter, der befandtes i god og tilbørlig Form, ere komme overeens om følgende Artikler:

#### Art. 1.

Hans Majestæt Kongen af Danmark paatager Sig ligeoverfor Hans Majestæt Kejseren af Østerrig, Konge af Ungarn og Bøhmen, Hs. Majestæt Belgiernes Konge, Hs. Majestæt de Franskes Keiser, Hds. Majestæt Dronningen af det forenede Kongerige Storbritannien og Irland, Hs. Majestæt Kongen af Hannover, Hs. Kongelige Høihed Storhertugen af Mechlenborg-Schwerin, Hs. Kongelige Høihed Storhertugen af Oldenburg, Hs. Majestæt Kongen af Nederlandene, Hs. Majestæt Kongen af Preussen, Hs. Majestæt Kejseren af Rusland, Hs. Majestæt Kongen af Sverrig og Norge, og de frie Hansestæder Lubecks, Bremens og Hamborgs Senater, der alle modtage Tilbuddet, Forpligtelsen til: 1. ikke at opkræve nogen Told, Lastepenge, Fyr- og Fyrtaarnsafgifter, Tøndepenge, eller nogensomhelst anden Skibs- eller Ladningsafgift af de Skibe, der passere Belterne eller Sundet for at begive sig fra Nordsøen til Østersøen, eller omvendt, hvad enten de ikkun seile igjennem de Danske Farvande eller nødes til der at kaste Anker eller søge Havn, det være sig paa Grund af Søtilfælde eller formedelst Handelsoperationer. Intet Skib skal for Fremtiden under nogetsomhelst Paaskud turde anholdes eller underkastes nogen Standsning paa dets Fart gjennem Sundet

og Belterne; men Hans Majestæt Kongen af Danmark forbeholder Sig udtrykkelig Ret til, ved særskilte Overenskomster, der hverken betinge nogen Visitation eller Anholdelse, at ordne den tiltale og Toldbehandlingen af de Magters Skibe, der ikke have taget Deel i nærværende Tractat; 2. hverken af de bemeldte Skibe, som med Ladning eller Ballast løbe ind i eller ud af Danske Havne, hvad enten de der have udført Handelsoperationer eller ikke, eller af deres Ladninger at kræve nogensomhelst Afgift, som disse Skibe eller deres Ladninger, paa Grund af Passagen gjennem Sundet eller Belterne, vilde have været underkastede og hvis Afskaffelse er blevet stipuleret i foregaaende Passus; og er det vel at forstaae, at de saaledes afskaffede Udgifter, der følgerlig hverken maa opkræves i Sundet og Belterne eller i de danske Havne, heller ikke indirekte maa kunne gjenoprettes enten ved i den Hensigt at forhøje de nu bestaaende Havne- og Toldafgifter, eller ved samme Øiemed at indføre nye Skibsfarts- eller Toldafgifter, eller paa nogensomhelst anden Maade.

#### Art. 2.

Hans Majestæt Kongen af Danmark forpligter Sig fremdeles ligeoverfor de ovennævnte høie contraherende Parter til: 1. at bevare og vedligeholde alle fortiden ved Indløbene og Tilgangene til Hans Havne, Rheder, Floder eller Kanaler eller langs Hans Kyster eksisterende Fyr og Fyrtaarne, saavel som de Bøier, Tønder og Lodsmærker, der nu forefindes og tjene til Seiladsens Lettelse i Kattegattet, Sundet og Belterne; 2. for Fremtiden, som hidtil, i Skibsfartens almindelige Interesse at tage under alvorligste Overveielse, hvorvidt det maatte være nyttigt og beleiligt at forandre Beliggenheden og Formen af disse Fyr, Fyrtaarne, Bøier, Tønder og Lodsmærker, eller at forøge deres Antal, Alt uden nogetsomhelst Paalæg til Byrde for den fremmede Skibsfart; 3. for Fremtiden, som hidtil, at lade føre Tilsyn med Lodstjenesten, hvis Afbenyttelse i Kattegattet, Sundet og Belterne til enhver Tid er overladt til Capitainernes og Skibsførernes eget Godtbefindende. Det forstaaer sig, at Lodspengene skulle være moderate, at een og samme Taxt skal gjælde for danske og fremmede Skibe, og bemeldte Afgift overhovedet kun vil kunne affordres de Skibe, der frivillig have betjent sig af Lodser; 4. uden nogensomhelst Indtrængning at tillade alle, saavel danske som fremmede, Privat-Entrepreneu-

rer, efter eget Godtbefindende og under samme Betingelser, uden Hensyn til deres Nationalitet, i Sundet og Belterne, at henlægge og stationere Fartøier, udelukkende bestemte til Bugsering af de Skibe, der ønske at gjøre Brug deraf; 5. at lade samtlige Veie og Kanaler, der nu forbinde eller fremtidig ville komme til at forbinde Nordsøen og Elben med Østersøen, blive deelagte i den Toldfrihed, som efternævnte indenlandske eller fremmede Varer for Øieblikket nyde paa nogle af disse Veie: Agariis (Lærkesvamp); Fyrsvamp (upræpareret); Rav eller Bernsteen; Dyr, levende, af alle Slags; Antimonium; Trær og Buske, levende; Regne- og Skrivetavler samt Skrifter af Skifersteen; Tagskifer; Sølv i Barrer og gammelt til Omsmeltning; Arsenik; Asphalt (Jødebeeg, Jordharpix); Dyvelsbræk; Knopper; Enebær; Koste og Karskrubber (saafremt de ikke ere Børstenbinderarbeide); Bambus-, Spansk- og andre Rør (raae, uforarbeidede); Smør; Hvalrav (Spermacet) samt Spermacetolie; Kornvarer: Boghvede, Byg, Havre, Mais, Rug, Hvede, Bitter; Træarter for Apotheker; Farvetræ; Tømmer og Træ, alle Slags; Flotholt (anvendeligt til Fiskenet istedetfor Kork); Bolus, hvid og rød, samt terra sigillata; Borax, raa og raffineret; Tærne; Muursteen; Teglsteen, malet; Klokkemalm; Riisqviste; Blomsterløg; Cadmium; Calmeie; Campher; Spanske Fluor; Fliser; Kort: Land og Søkort; Bævergeel; Aske: Potaske, Soda, kulsuurt Natron og al anden Aske; Tøndebaand af Træ; Hamp, heglet og uheglet; Trækul; Karteboller; Hjulmands- og Vognmagerarbeide; Kalk; Klude; Cement, al Slags; Vox; Husblas; Muslingeskaller; Coraller; Tougværk; Horn af Hornkvæg (også raae Hornspidser); Bomuld, Kobber: Carkobber (ikke hamret eller valtset) og Kobbermøntplader; Kornaffald til Kvægfoder, Klid, Avner og andet Kornaffald; Elefanttænder eller Elfenbeen; Hvalrostænder; Akter; Staver, Tøndestaver og Bundstykker; Skildpaddeskaller; Prøver uden Værdi; Spaan til Bogbindere, Skomagere og Sværdfege, samt flækkede Birkeriis; Meer-skum; Emballager, gamle brugte: Foustager, Kasser, Kister, Kufferter, Sække og Kurveflasker; Smergel; Tin, raat uforarbeidet og raspet; Fiskebarder, Hvalfiskebarder, uspaltet Fiskebeen; Meel af toldfrit transiterende Kornvarer; Spatsteen, ikke pulveriseret, Jern: Rujern; Jern i Stænger, alle Slags (Baandjern er ikke fri); Bønner, Gipsfigurer, Gipsafstøbninger; Blomster og Blomsterplanter; Flores cassiae (Kaneelblom-

ster); Hø, Gjødning, naturlig eller kunstig, t. Ex. ogsaa Patentgjødning, sukkerskum zc. (Chilispeter, svovlsuur Ammoniak og lignende Varer ere ikke frie, om de end maatte være bestemte til Gjødning; derimod er Gipsmeel, naar det ifølge fremlagt Beviisligheder kun skal anvendes til Gjødning, transittoldfrit); Ris; Agern; Glober; Tjære (ogsaa Tjærevand); Frø: Hampefrø, Hørfrø, Raps og al anden Slags Frø, saa og Frøarter for Apotheker f. Ex. Fennikelfrø (Kommen og Anis ere toldpligtige); Reisendes brugte Sager, fremdeles brugt Huusgeraad og brugte Mobilier, forsaavidt disse Gjenstande bestaae i Flyttegods, iligemaade brugte Klædningsstykker, naar de efter Toldvæsenets Skjøn transitere som Reise-gods, uden Hensyn til, om Eieren følger med eller ikke; Haveværter, friske, faa og Blaabær, Jordbær, Hindbær, Ribs, Tyttbær, Stikkelsbær, Hyben og Viindrue, samt Peberrod og spiselige Løg; Steenkul, alle Slags (ogsaa Cokes og Cinders); Hampeolie, Østers; Tækkerør; Uld, alle slags; Melk; Messing, uforarbeidet (ikke hamret eller valtset); Spek, Lever, Grever zc. til Tran; Flesk, fersk; Lindser; Viinmudder, tør (Drooft); Kork, heglet og uheglet; Bøger, trykte med dertil hørende Kobberstik, indbundne og uindbundne; Malt; Bruunsteen; Manna; Medailler; Metal (Bronce og andre messinglignende Metalcompositioner), uforarbeidet (ikke hamret eller valtset); Blyant; Ertse, usmeltede, alle Slags; Mineralier og Naturalier, saasom: Jord, Steen og Ertsarter, Planter og Frugter, Conchylier, Insecter, Fugle og andre Dyr, udstoppeede eller i Spiritus, til Naturaliecabinetter og videnskabelige Samlinger; Modeller, alle Slags; Mønt, alle Slags; Mos til Indpakning og Udstopning, saa og saakaldet Stovuld; Musikalier; Moscus; Perlemoer, raat i Skaller; Maatter, brugte; Galæbler; Kunstsager, saasom: Statuer, Buster, Basreliefs; Opium; Guld i Barrer og gammelt til Omsmeltning; Gryn af toldfrit transiterende Kornvarer; Been; Bidier til Kurvemagerarbeide, uafbarkedede og afbarkedede; Rebslagerarbeide, hvortil og ogsaa henregnes Hampegjorder og Fiskenet; Straa og Hakkelse; Skind, uberedte og beredte uden Undtagelse, altsaa ogsaa Skind til Bundtmagere, Kalve- og Faarelæder, Corduan, Saffian zc. zc.; Hvalroshuder; Enebærstager; Perler, ægte: Pimpsteen; Blodsteen; Kalksteen; Kridtsteen og Kridt, ogsaa pulveriseret; Gipssteen; Edelstene; Steen, alle Slags; Finerer af Træ; Platin (Platina), uforarbeidet; Bly i Blokke og Klumper, samt gammelt Bly,

navnlig ogsaa gammelt Beklædningdningbly; Fjer og Duun; Haar, alle Slags (herunder indbefattede Børster, Haar og Uld af Sviin); Krøllhaar ere imidlertid toldpligtige; Ærter; Fisk, fersk; Beeg; Kartofler; Pezzulano; Papiirspaaner og Papiiraffald, alle Slags; Bruunrødt; Blod; Iglar; Salt (med Undtagelse af officinelle Salte); Fidtsteen; Talg; Smak eller Sumak; Malerier, saa og Kobberstik, Lithographier og Stanographier; Bark; Garvebark; Kølnsk Jord, hvid; Jord, saasom: Pibeeler, Mergel, Engelskjord, Porcelainjord, Valkejord, Sukkerjord og andre Jord-, Leer- og Mergelarter, saafremt de ikke bestaae i Farver; Skildpadder; Tørv; Trippels; Tagsteen; Pennefjer; Tang til Indpakning og Udstopning; Marieglas; Kjød, fersk og saltet; Qviksølv; Vogne, alle Slags, saa og Jernbanevogne og Tendere (Locomotiver ere toldpligtige); Dele til Vogne og Vogne, som ere skilte ad, ere kun frie, forsaa vidt de bestaae i Hjulmandsarbeide; Krebseøine; Zink, raat, uforarbeidet eller i Tavler. Det er vel at forstaae, at, naar senere en lignende Fritagelse for Transittold skulde blive andre Produkter tildeel paa en eller anden Vei, skal den samme Fritagelse med Rette udtræffe sig til såmtlige ovennævnte Veie. 6. paa alle viste Veie eller Kanaler at nedsætte Transittolden af de Varer, paa hvilke den nu hviler, til en eensformig og efter Vægten afpasset Sats af i det Højeste seksten (16) danske Skilling pr. Fem Hundrede Pund Dansk, uden at denne Told, under hvad Navn det maatte være, skal kunne forhøies ved nogetsomhelst andet Pålæg. I Tilfælde af en Nedsættelse af Transittolden under ovenmeldte Sats forpligter Hs. Majestæt Kongen af Danmark Sig til at stille alle Veie og Kanaler, der nu forbinde eller senere maatte komme til at forbinde Nordsøen og Elben med Østersøen eller dens Bivande, paa fuldkommen lige Fod med de meest begunstigede Veie, der nu findes eller senere maatte blive anlagte på Allerhøistsammes Gebeet. 7. Da Hs. Majestæt Kongen af Sverrig og Norge, i Medfør af en med Hs. Majestæt Kongen af Danmark afsluttet speciel Overeenskomst, ligeoverfor Hs. Danske Majestæt har paataget Sig Forpligtelsen til at vedligeholde de Fyr paa Sverrigs og Norges Kyster, der tjene til Belysning og Lettelse for Gjennemfarten gennem Sundet og Indsejlingen til Kattegattet, saa forpligter Hs. Majestæt Kongen af Danmark Sig til med Hs. Majestæt Kongen af Sverrig og Norge at træffe en definitiv Overeenskomst i det Øiemed at sikkre disse Fyrs Vedbliven og Ved-

ligeholdelse i Fremtiden, som hidtil, uden at der derved paalægges de Sundet og Kattegattet passerende Skibe nogensomhelst Byrde.

#### Art. 3.

De i de tvende foregaaende Artikler indholdte Forpligtelser skulde træde i kraft med den 1ste April 1857.

#### Art. 4.

Som Skadesløsholdelse og Erstatning for de Øffre, som de ovennævnte Stipulationer paalægge Hans Majestæt Kongen af Danmark, forpligte Hans Majestæt Keiseren af Østerrig, Konge af Ungarn og Bøhmen, Hans Majestæt Belgiernes Konge, Hans Majestæt de Franskes Keiser, Hendes Majestæt Dronningen af det forenede Kongerige Storbritannien og Irland, Hans Majestæt Kongen af Hannover, Hans Kongelige Høihed Storhertugen af Mecklenborg-Schwerin, Hans Kongelige Høihed Storhertugen af Oldenburg, Hans Majestæt Kongen af Nederlandene, Hans Majestæt Kongen af Preussen, Hans Majestæt Keiseren af Rusland, Hans Majestæt Kongen af Sverrig og Norge, og de frie Hansestæder Lubecks, Bremens og Hamborgs Senater sig, fra deres Side, til at betale Hans Majestæt Kongen af Danmark, som modtager dette Tilbud, en Totalsum af 30,476,325 Rigsdaler Rigsmønt, der fordeles paa følgende Maade: Paa Østerrig 29,434 Rd., Belgien 301,455 Rd., Bremen 218,585 Rd., Frankrig 1,219,003 Rd., Storbritannien 10,126,855 Rd., Hamborg 107,012 Rd., Hannover 123,387 Rd., Lubeck 102,996 Rd., Mecklenborg 373,663 Rd., Norge 667,225 Rd., Oldenburg 28,127 Rd., Nederlandene 1,408,060 Rd., Preussen 4,440,027 Rd., Rusland 9,739,993 Rd., Sverrig 1,590,503 Rd. Det er en Selvfølge, at de høie contraherende Parter eventuelt kun ere ansvarlige for den Qvota, der falder hver enkelt af dem til last.

#### Art. 5.

De i foregaaende artikel specificerede Summer kunne, under de i den følgende 6te Artikel sub 3 stipulerede Forbehold, afbetales i Løbet af tyve Aar ved fyrretyve ligestore halvaarlige Afbetalinger, som indbefatte Kapitalen og de aftagende Renter af de endnu ikke forfaldne Terminer.

## Art. 6.

Enhver af de høie contraherende Magter forpligter Sig til ved Separat- og Specialoverenskomster med Hans Majestæt Kongen af Danmark, at ordne og fastsætte: 1. Maaden hvorpaa, og Stedet hvor, Betalingen af de ovennævnte fyrretyve halvaarlige Afdrag af den Qvota, der efter Art. 4 falder paa Dens Andeel, skal finde Sted; 2. Maaden hvorpaa, og Coursen hvorefter de i samme Artikel i dansk Mønt specificerede Beløb skulle converteres i fremmed Pengesort; 3. Betingelserne og Modus for en fuldstændig eller deelviis Amortisation, hvortil Den forbeholder Sig udtrykkelig Ret, for til enhver Tid anticipando at kunne afgjøre Sin ovenfor fastsatte Erstatnings-Qvota.

## Art. 7.

Uddførelsen af de i denne Tractat indeholdte

gjensidige Forpligtelser bliver udtrykkelig gjort afhængig af Opfyldelsen af de Formaliteter og Forskrifter, der ere fastsatte i Forfatningslovene hos de af de høie contraherende Parter, som ere forbundne til at bevirke disse formaliteters Anvendelse, og forpligte de sig til at lade dette skee i den kortest mulige Frist.

## Art. 8.

Nærværende Tractat skal ratificeres og Ratificationerne udveksles i Kjøbenhavn førend den 1ste April 1857, eller snarest muligt efter Udløbet af denne Termin. Til Bekræftelse heraf have de respektive Befuldmægtigede undertegnet denne Tractat og paatrykt samme deres Vaabensegl. Skeet i Kjøbenhavn den 14de marts 1857.

Den franske tekst er bekendtgjort som nr. 135 i Danmarks Traktater, 1800-1836.

Til beslutningsforslag nr. B 190. Skriftlig fremsættelse (16. april 2004)

**Jørn Dohrmann (DF):**

Som ordfører for forslagsstillerne tillader jeg mig herved at fremsætte:

*Forslag til folketingsbeslutning om forbedring af sikkerheden i de indre danske farvande*  
(Beslutningsforslag nr. B 190).

Fra mange sider er der i de senere år rejst ønske om forbedring af den lovgivning, der regulerer sikkerheden i de indre danske farvande.

Vi ved, at risikoen for en større miljøkatastrofe i de danske farvande er stor. Nogle mener, den er overhængende. Det hørte vi bl.a. flere eksperter udtale på den høring, som Folketingets Miljø- og Planlægningsudvalg afholdt i maj 2003.

I høringen deltog en meget lang række organisationer og enkeltpersoner. De inddrog Folketinget i deres bekymringer og i deres ideer. Det var således en meget frugtbar høring, som rejste mange konkrete forslag og ideer, der kan – og bør – anvendes af os politikere.

Det er på denne baggrund nærværende beslutningsforslag fremsættes. Selv om Dansk Folkeparti har ladet sig inspirere af de mange ideer, der er fremført af eksperterne, er det naturligvis os selv alene, der har ansvaret for det forslag, vi her fremsætter. Vi havde måske håbet, at regeringen efter høringen ville tage et eller flere af de initiativer, der blev diskuteret. Men det afgørende er ikke, hvem der tager initiativerne. Det vigtige er, at der sker noget.

Jeg opfordrer til, at såvel regeringen som oppositionspartierne samles om dette beslutningsforslag. Dansk Folkeparti har lagt vægt på at udforme beslutningsforslaget sådan, at det bør kunne forhandles og vedtages uden smålig skelen til partipolitiske forhold. Der kan være god grund til under udvalgsbehandlingen at drøfte en lang række detaljer, herunder hvordan ministeriets vejledninger og administrative forskrifter bedst kan udformes i fremtiden.

Sikkerheden i de indre danske farvande er så vigtigt et emne, at vi alle bør kunne enes om de nødvendige fremskridt, og vedtagelsen af nærværende beslutningsforslag vil være et vigtigt skridt på vejen. Efter forslaget vedtagelse vil der fortsat være en række forhold, der skal undersøges nærmere, før regeringen kan fremsætte det nødvendige lovforslag, og derfor er der lagt op til, at regeringen har god tid, nemlig hele resten af dette år, til at forberede de konkrete lovinitiativer.

Dansk Folkeparti håber med dette initiativ at kunne yde et vigtigt bidrag til at forbedre sikkerheden i vore farvande og måske være med til at mindske risikoen for, at der en dag indtræffer en forfærdelig miljøkatastrofe.

Jeg henviser i øvrigt til de bemærkninger, der ledsager forslaget, og anbefaler det til Tingets velvillige behandling.