

**[Miljøministeren]**

tuationer vil fastlægge som deres retningslinjer inden for de overordnede regionplaner.

Det betyder, at jo mindre detaljeret den overordnede planlægning er, des større mulighed bliver der for forskellige retningslinjer inden for de forskellige regioner. Hvis det så kaldes forskelsbehandling, kan man altså ikke kritisere begge dele – i hvert fald ikke samtidig.

Hermed sluttede spørgsmålet.

**Spm. nr. 13**

11) Til *industriministeren* af:

**Margrete Auken (SF):**

»Hvad agter ministeren at foretage sig for at sikre, at Danmark kan leve op til sine forpligtelser over for Ramsarkonventionens bestemmelser om beskyttelse af vådområder af international betydning?«

**Skriftlig begrundelse**

Den sidste tids mange ulykker i indre danske farvande, især i Store Bælt og Kattegat, frembyder alvorlige trusler for en række vigtige vådområder – jfr. fredningsstyrelsens og miljøministeriets kort over naturområder, omfattet af Ramsarkonventionens bestemmelser.

Disse ulykker kunne forhindres ved lodstvang. Ganske vist er en sådan tvang ikke mulig uden en ændring af gældende traktater. Derfor er det nødvendigt, at der sker ændringer her, hvis Ramsarkonventionen skal overholdes, ligesom det i det hele taget må være påkrævet at beskytte danske farvande og kyster mod de utallige kemikalie- og olie-laster, der sejles gennem vore farvande.

**Industriministeren (Erling Jensen):**

Jeg kan svare, at ministeriet til stadighed virker i meget nært samarbejde med andre ministerier og med andre styrelser netop for at sikre sejladsen gennem danske farvande for dermed at leve op til de forpligtelser, vi har påtaget os i medfør af Ramsarkonventionen og i medfør af andre internationale konventioner med såvel søsikkekemæssigt som miljømæssigt sigte.

Når spørgeren udtaler, at lodstvang kan forhindre, at ulykker indtræffer, er dette nok desværre en for kategorisk udtalelse – der

sker også ulykker med skibe, der har lods om bord – men jeg er ikke uenig i, at benyttelse af lods reducerer risikoen; helt fjerne den kan man næppe.

Jeg skal oplyse, at Store Bælt og Sundet årlig passerer af ca. 55.000 skibe. Gennem den mellemstatslige rådgivende søfartsorganisation IMCO er der i 1975 vedtaget en rekommandation om anvendelse af lods på skibe med en dybgang over 13 m ved gennemsejling af Store Bælt og Kattegat. Der arbejdes til stadighed videre med disse spørgsmål, og netop i slutningen af denne uge ventes i IMCO vedtaget en rekommandation om anvendelse af lodser i Sundet.

Vi har under ministeriet nedsat en rådgivningsgruppe, der kontinuerligt overvejer alle faktorer vedrørende sejladssikkerheden i danske farvande. Jeg kan bl. a. nævne, at man netop i øjeblikket overvejer, hvorvidt det vil være hensigtsmæssigt at etablere et trafikkontrolsystem med radarovervågning visse steder i danske farvande, ligesom man overvejer en eventuel uddybning af Hatter Barn-området øst for Samsø. Endelig kan jeg oplyse, at antallet af grundstødninger i danske farvande er næsten halveret i de sidste fem år. I 1978 indtraf der 28 grundstødninger i danske farvande, hvilket igen skal ses i forhold til de tidligere nævnte 55.000 årlige passager.

**Margrete Auken (SF):**

Jeg takker ministeren for svaret og kan sige, at da grundholdningen må være her, at enhver forbedring må registreres som en forbedring, er det godt at høre, at IMCO-konventionen nu tiltrædes, men jeg kan ikke begribe, hvorfor den kun omfatter Sundet, hvorfor den ikke har Store Bælt med. Selv om antallet af ulykker er gået betydeligt ned, synes jeg ikke, det er lykkedes at undgå disse ulykker særlig godt, i betragtning af hvor alvorlige ulykker der har været i Store Bælt i den senere tid.

Man har en fornemmelse af, at det tidligere var sådan, at man fortrinsvis brugte lods for at sikre skibene. I dag er vi i den situation, at man skal bruge lods først og fremmest for at sikre miljø og mennesker omkring sejladsen, fordi man sejler med nogle ladninger, som er så utrolig farlige. Ved den sidste grundstødning havde det ene skib jo oven i