

tager lods om bord ved besejling af Rute T, ændres således, at den kommer til at omfatte skibe med en dybgang på 11 meter. Forslaget blev ved behandlingen i IMO den 8. juli 2002 støttet af IMO's underkomité for sejladsikkerhed og forventes vedtaget i indeværende måned.

For Øresunds vedkommende anbefales det uændret, at lastede olietankskibe med en dybgang på 7 meter benytter lods.

Skønt det således endnu ikke er lykkedes at indføre en generel lodspligt, har det vist sig, at langt de fleste af de skibe, som det anbefales at benytte lods ved sejlads i Rute T, følger IMO's anbefaling om at benytte lods. For hver enkelt passage registrerer VTS-centret i Storebælt, om det pågældende skib har lods om bord. Når det ikke er tilfældet, foretages indberetning herom til Søfartsstyrelsen, der efterfølgende underretter skibets flagstat om forholdet. I løbet af de første 10 måneder af 2002 passerede 514 skibe, der var omfattet af IMO's lodsanbefaling, og kun i 10 tilfælde var der behov for at meddele flagstaten, at skibet ikke fulgte denne. 370 af skibene var tankskibe, hvoraf der kun var behov for opfølgning over for flagstaten i ét tilfælde.

Hvor og når det er muligt, vil regeringen fortsat arbejde for gennemførelse af lodspligt, når omstændighederne taler for det.

Spm. nr. S 765

Til økonomi- og erhvervsministeren (21/11 02) af:

Jørn Dohrmann (DF):

»Overvejer ministeren at skærpe sikkerheden i Storebælt med henblik på at undgå skibskollisioner og dermed risici for miljøkatastrofer i bæltet, efter at den nyoprettede russiske olieterminal ved Primorsk er taget i brug sidste år og allerede nu har medført en stigende skibstrafik med olietankere gennem bæltet, og hvilke tiltag agter ministeren i givet fald at iværksætte?«

Begrundelse

Sejlrenden gennem Storebælt er flere steder smal eller har skarpe knæk, f.eks. ved Agersø Flak mellem nordspidsen af Langeland og øen Agersø ved Sjælland, hvilket øger risikoen for skibskollisioner, idet dybvandsruten slår et

skarpt knæk, samtidig med at sejlrenden snævres ind.

Flere lodser har i den seneste tid udtalt stor bekymring for netop dette område, men Søfartsstyrelsen er ikke enig med lodserne omkring sikkerheden i dette område.

Det står klart efter åbningen af den russiske olieterminal ved Primorsk, at der vil komme en betydelig stigning i skibstrafikken til og fra denne terminal, formentlig med omkring 400-500 store supertankere årligt.

Svar (2/12 02)

Økonomi- og erhvervsministeren (Bendt Bendtsen):

Den centrale del af Storebælt overvåges i dag fra skibstrafikcenteret ved Storebæltsbroen (VTS-Storebælt). Bortset fra helt små skibe, skal alle skibe rapportere til VTS-Storebælt, når de nærmer sig området, hvorved trafikcenteret får et dækkende billede af skibstrafikken i Storebælt. Selvom det primære sigte med etablering af VTS-Storebælt var at beskytte broerne, følges skibsfarten i hele VTS-området via radar, og bliver operatørerne opmærksomme på farlige situationer, har de mulighed for at forebygge eller begrænse dem ved at kontakte og vejlede skibene.

Det rådgivende ingeniørfirma COWI har i sommeren 2002 afleveret en risikovurdering af sejladsikkerheden i de danske farvande. Det fremgår heraf, at antallet af ulykker i det centrale Storebælt er relativt lavt, ligesom man bemærker, at der allerede findes risikoreducerende tiltag i dette område i form af VTS-Storebælt. Den centrale del af Storebælt indgik derfor ikke i prioriteringen, da man skulle udpege områder, hvor det kunne være relevant at indføre eventuelle nye sejladsikkerhedsmæssige tiltag i de danske farvande.

Jeg kan oplyse, at der i forbindelse med afviklingen af skibstrafikken gennem Rute - T, i perioden fra 1997 til 2002 er registreret to grundstødninger nord for Langeland, to ved Agersø Flak, og en enkelt ved Elefantgrund i Storebælt. Der er ikke registreret kollisioner i perioden, og der er ikke sket olieudslip ved grundstødningerne.

Set i lyset af de danske lodsers udtalelser, hvortil der henvises i begrundelsen for spørgsmålet, har jeg bedt Søfartsstyrelsen om snarest at tage en drøftelse med Foreningen af Danske Lodser, Forsvarsministeriet, Farvandsvæsenet