

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 km² 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-