

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-