

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-