

Fællesrepræsentation, Rederiforeningen for Mindre Skibe og Rederiforeningen af 1895.

Et indgreb imod sejlads med farlige laster i enkeltskrogede tankskibe aktualiseres af, at Rusland i øjeblikket er i gang med en større udbygning af Primorskterminalen, hvorfra en stor del af den russiske olie udskibes. Kapaciteten i Primorsk skal øges fra 12 til ca. 50 mio. t fra 2017. Fra 2000, da Primorsk blev taget i brug, og frem til 2003 er olietransporterne øget fra 70 mio. t til 95 mio. t.

Transport af olie i dobbeltskrogede skibe er naturligvis ikke nogen garanti imod uheld i dansk farvand. Men på grund af den danske undergrunds særlige struktur og dobbeltskrogede skibes konstruktion mindskes risikoen for alvorlig forurening med olie eller kemikalier.

Den detaljerede udformning af reglerne bør ske i samarbejde med interesseorganisationer og sagkyndige, således at det sikres, at forbuddet mod at benytte enkeltskrogede tankskibe omfatter alle farlige transporter af olie, kemikalier og radioaktivt materiale.

2. Lodspligt ved visse former for skibstrafik

Økonomi- og erhvervsministeren har oplyst tallene for grundstødninger og kollisioner med dansk henholdsvis udenlandsk registrerede skibe i perioden 1983-2003 med en bruttotonnage over 5.000 t. Tallene for udenlandske skibe er imidlertid alene registreret efter 1997. Det er bemærkelsesværdigt, at der er en signifikant forskel på antallet af grundstødninger og kollisioner, som danske skibe er involveret i, og det antal, som involverer udenlandske skibe.

Antallet af grundstødninger involverende danske skibe ligger i hele perioden 1983-2003 mellem nul og to om året med en enkelt undtagelse i 1984, hvor der skete fire grundstødninger. For udenlandske skibe ligger tallene med to undtagelser mellem syv og ni grundstødninger. Meget tyder på, at udenlandske skibe har vanskeligere ved at manøvrere i dansk farvande end danske skibe.

Den samme forskel gør sig gældende med hensyn til antallet af kollisioner: Antallet af kollisioner mellem danske skibe ligger på 20 år mellem nul og to pr. år med tre undtagelser, nemlig i 1986 og 1993, hvor der er registreret tre, og i 1991, hvor der er registreret fire. For udenlandske skibe ligger antallet af kollisioner væsentligt over dette niveau, idet der er registreret helt op til syv kollisioner og ikke under to kollisioner i perioden 1997-2003. Antallet af kollisioner underbygger ligeledes, at der i Danmark bør bestå lodspligt for skibsfartøjer.

Farvandsvæsenet er dansk ressortmyndighed vedrørende lodsning og lodsvæsenet, der har eneret til lodsning på dansk territorium. Lodsvæsenet er en selvstående og selvfinansierende virksomhed, hvis takster fastsættes af forsvarsministeren. Lodserierne stiller stedkendte navigatører til rådighed for skibsfarten ved anløb af danske havne og gennemsejling af danske farvande. Herved søges sejladssikkerheden forbedret og miljøet sikret. Farvandsdirektøren autoriserer lodser, meddeler tilladelser, udsteder certifikater m.v.

I henhold til lodsloven, der senest blev revideret i 1989, fastsætter forsvarsministeren og farvandsdirektøren reglerne for lodsvæsenet, f.eks. med hensyn til antallet af lodserier og deres lodsningssområder, lodstaksterne samt lodseriernes drift. Lodsvæsenet består af tre lodserier: Farvandslodseriet, Bælt- og Fjordlodseriet og Sundet Lodseri.

Lodsloven pålægger farvandsdirektøren at føre tilsyn og kontrol med lodsvæsenet. Han udøver disse pligter gennem bl.a. lodsinspektionen. Farvandsdirektøren er endvidere formand for Lodsrådet, som er nedsat i henhold til lodsloven og er sammensat af repræsentanter for myndigheder og organisationer med nær tilknytning til lodsvæsenet og dets økonomi og for brugere af dets ydelser.

Prisen for en lodsning afhænger af det lodsede skibs længde, bredde og dybgang, lodsningens længde og varighed samt farvandet beskaffenhed. Lodserne har i øvrigt pligt til at indberette til myndighederne, såfremt et skib ikke er sødygtigt.

Indtægterne skal sikre, at lodsvæsenet til stadighed er økonomisk selvstående og selvfinansierende, men da indtægten ved de enkelte lodserier kan være meget forskellig, har Lodsreguleringsfonden siden 1954 sikret, at der sker en vis udligning af lodsernes indkomst.

Nogle hævder, at lodsernes kundeforhold til fartøjerne i danske farvande kan føre til, at der opstår et afhængighedsforhold mellem lodserne og fartøjerne, der betyder, at der er risiko for, at lodserne vil være tilbageholdende med at indberette skibe, der ikke er sødygtige. Hvis det er korrekt, at en sådan risiko består, vil den kunne fjernes ved indførelse af en generel lodspligt for alle skibe med farlige laster såsom olie, kemikalier og radioaktivt materiale.

Flere interesseorganisationer, bl.a. Dansk Ornitologisk Forening og Danmarks Naturfredningsforening, har talt for, at der indføres lodspligt i danske farvande for at mindske risikoen for uheld i form af grundstødninger og kollisioner med skibe, der medfører farlig last. Det samme synspunkt har Danmarks Rederiforening haft.