

Svar (21/6 01)**Erhvervsministeren (Ole Stavad):**

Det midlertidige VTS-system i Drogden havde baggrund i de særligt vanskelige sejladsforhold, som eksisterede under byggeriet af den faste forbindelse over Øresund. Før etableringen af VTS Drogden skete der cirka 6 grundstødninger om året i Drogden. I perioden 1996-98, hvor VTS Drogden var i drift, skete 29 grundstødninger og 24 kollisioner i VTS-området.

Efter byggeriets afslutning er sejladsforholdene i Drogden væsentligt forbedret, og systemet blev derfor nedlagt den 1. juli 1999. I den 2-årige periode herefter har der kun været grundstødningen for nylig med tankskibet OKTAVIUS.

Formålet med et landbaseret overvågningssystem er at vejlede skibsføreren med hensyn til navigationen. Drogden sejlrende er kun 300 meter bred. På grund af begrænsninger i det tekniske udstyr vil et VTS-system derfor ofte først registrere, at et skib er på »afveje«, når det er for sent.

Det er imidlertid regeringens holdning, at der – under hensyntagen til Danmarks internationale forpligtelser – skal tages alle rimelige og nødvendige forholdsregler for at forebygge ulykker med alvorlige konsekvenser for naturen og miljøet i vore farvande.

Ikke mindst i lyset af tankskibsulykken i Østersøen i marts måned i år har jeg gennem Helsinki Kommissionen taget initiativ til at indkalde Østersølandene til et ekstraordinært ministermøde med henblik på at drøfte – og om muligt beslutte – hvad der yderligere kan gøres for at begrænse risikoen for forureningsulykker i Østersøregionen. Det sker den 10. september i år i København.

På ministermødet skal vi blandt andet drøfte spørgsmålet om øget overvågning af skibstrafikken på baggrund af et nyt Automatisk Identifikations System (AIS). Fra juli 2002 skal alle større skibe efter en overgangsperiode udstyres med AIS. Systemet giver skibene mulighed for at identificere hinanden og få præcise og øjeblikkelige oplysninger om andre skibe med tilsvarende udstyr, herunder om pludselige kursændringer. AIS giver samtidig mulighed for at etablere en effektiv, men relativt simpel form for landbaseret farvandsovervågning.

I lyset af drøftelserne på ministermødet vil det blive vurderet, om der kan opnås yderligere forbedringer af sejladsikkerheden ved at etablere nye VTS-systemer i de danske farvande.

Nye VTS-systemer bør kun etableres, hvis de effektivt kan bidrage til at forebygge skibsuplykker i et område. Man bør tage i betragtning, at etablering af et VTS-system er en ganske omfattende og tidskrævende opgave. Endvidere skal systemet anerkendes internationalt for at få fuld effekt.

Den sikkerhedsmæssige gevinst bør samtidig opnås på en måde, hvor ressourcerne står mål med forbedringerne af sejladsikkerheden. Etableringen af VTS-Storebælt kostede cirka 20 mio. kr., og de årlige driftsomkostninger udgør cirka 17 mio. kr. Etableringen af Drogden VTS kostede cirka 13 mio. kr., og de årlige driftsomkostninger udgjorde cirka 13 mio. kr.

Spm. nr. S 2977

Til erhvervsministeren (13/6 01) af:

Peter Skaarup (DF):

»Hvad er udsigterne til, at der snarest kan indføres lodspligt for alle skibe, der sejler igennem danske forvande med farligt gods?«

Begrundelse

Det er spørgerens opfattelse, at lodspligt for skibe, der passerer igennem de danske farvande med farligt gods vil være en ekstra sikkerhed imod forlis og grundstødninger i danske farvande, ligesom det vil være et værn imod forurening af vores farvande, kyster og strande. Set i betragtning af de ulykker, der specielt har været på det seneste, haster det med at få løst dette presserende problem.

Svar (21/6 01)

Erhvervsministeren (Ole Stavad):

Lillebælt, Storebælt og Øresund er internationale gennemsejlingsstræder, hvor Danmark ikke ensidigt kan indføre krav om lods på skibe i transit.

På dansk initiativ har Østersølandene ved flere lejligheder inden for de seneste år drøftet spørgsmålet om at gennemføre lodstvang for skibe, der sejler i transit gennem de danske stræder. Hensynet til de folkeretlige regler har imidlertid hidtil forhindret støtte hertil.