

**ØKONOMI- OG
ERHVERVS MINISTEREN**

Sag 200503804

25. april 2005

Besvarelse af spørgsmål 9 (ERU alm. del) stillet af Erhvervsudvalget den 1. april 2005

Spørgsmål 9:

”Ministeren bedes oversende et notat om danske farvandsområder (eks. farvandet øst for Samsø), hvor der er særlig (strukturel) risiko for uheld og ulykker, herunder f.eks. kollisioner og grundstødninger, samt anføre for de enkelte områder, hvilke forbedringer af søfartssikkerheden man kunne overveje at iværksætte for at mindske uhelds- og ulykkesrisici. Om muligt ønskes også en belysning af antallet af rapporterede uhelds- og ulykkesrisici. Om muligt ønskes også en belysning af antallet af rapporterede uheld og farlige situationer for de nævnte farvandsområder?”

Svar:

På baggrund af oplysninger fra Søværnets Operative Kommando, rapport om ”Risikoanalyse af sejladsikkerheden i de danske farvande” udarbejdet af konsulentfirmaet COWI samt Søfartsstyrelsens ulykkesdatabase fremgår det, at der i perioden 1997-2004 oftest var grundstødninger og kollisioner i nedenstående fem farvandsområder. Der vedlægges oversigt herom.

Farvandsområderne er angivet i prioriteret rækkefølge med flest uheld i farvandet ved Drogden i Øresund og færrest i Kadetrenden syd for Falster. Der er generelt en meget lav ulykkesfrekvens i de danske farvande, herunder også i de nævnte områder, hvorfor der ikke med statistisk signifikans kan siges noget meningsfuldt om udviklingen i antallet af uheld.

1. Farvandet ved Drogden i Øresund.
2. Farvandet ved Hatter Barn i Samsø Bælt.
3. Den del af Østersøen, som strækker sig fra området inden for linjerne Falsterbo-Stevns, Stevns-Hellehavn, Møn-Darsser til øst for Bornholm.
4. Langelandsbælt i Storebælt.
5. Kadetrenden syd for Falster.

Regeringen har iværksat en lang række tiltag til at forbedre sejladsikkerheden i de danske farvande. Ved sejladsikkerhed forstås den sikkerhed, der opnås ved foranstaltninger for sejladsen i et givet farvand med det formål at forebygge påsejling, grundstødning eller kollision for herved at

**ØKONOMI- OG
ERHVERVS MINISTERIET**
Slotsholmsgade 10-12
1216 København K

Tlf. 33 92 33 50
Fax 33 12 37 78
CVR-nr. 10 09 24 85
oem@oem.dk
www.oem.dk

undgå tab af menneskeliv, skade på ejendom eller forurening af havmiljøet. Deraf følger, at en høj grad af sejladsikkerhed bør medføre en lav ulykkesfrekvens.

Disse tiltag dækker farvandene generelt og derfor også *alle* de fem områder. Forud for hvert tiltag er der foretaget grundige analyser. Et vigtigt element i de fremtidige analyser vil være brug af skibenes signaler fra AIS (Automatisk Identifikations System). Signalerne kan bruges som datagrundlag til identifikation og analyse af skibstrafikken og skibenes aktuelle sejlads i farvandene inden for Skagen samt dele af Nordsøen. Analyserne vil derfor kunne bruges, når man skal iværksætte nye tiltag, som kan øge sejladsikkerheden. Systemet vil være fuldt etableret i Danmark senest 1. juli 2005.

Regeringens handlingsplan af 26. maj 2004

I 2002-2003 blev der gennemført risikoanalyser af de danske farvande, som mandede ud i et antal mulige risikoreducerende projektforslag. Dette arbejde er indgået som baggrundsmateriale for regeringens udvalgsarbejde om øget brug af lods og styrket overvågning af sejladsikkerheden. Udvalgsarbejdet mandede ud i en handlingsplan af 26. maj 2004 om øget brug af lods og styrket overvågning af sejladsikkerheden, som indeholder en række initiativer, der samordnet vil bidrage til at reducere uheldsrisikoen:

- Større skibe, der bevæger sig ind i dansk farvand, vil blive anråbt og oplyst om, at de overvåges under sejladsen samt orienteret om forhold vedrørende anvendelse af lods, sejladsikkerhed og havmiljø.
- Der udarbejdes en plan for kontinuerlig overvågning af skibe, der udgør en særlig risiko. Planen gennemføres trinvist i takt med, at infrastrukturen kommer på plads.
- Der vil blive gennemført et pilotprojekt med landbaseret sejladsvejledning i Øresund.
- Der gennemføres efter ovennævnte pilotprojekt et projekt for overvågning og sejladsvejledning for relevante skibe i nærmere definerede farvandsafsnit. Der skal i den forbindelse etableres centrale enheder til sejladsvejledning i stærkt trafikerede farvandsafsnit, f.eks. områder med høj uheldsrisiko. Projektet søges etableret i et bilateralt samarbejde med de relevante nabolande Sverige og Tyskland.
- En forudsætning for effektiv kontinuerlig overvågning og sejladsvejledning er et udbygget kystradarsystem, som etableres efter vedtagelse af en anlægslov herom. Kystradarbilledet vil blive samkørt med AIS.

Erhvervsudvalget har den 4. april 2005 fået oversendt status på handlingsplanen.

Regulering af skibstrafikken

For yderligere at forhindre grundstødninger og kollisioner indsendte Danmark i marts 2005 sammen med syv andre Østersølande et forslag til FN's søfartsorganisation (IMO) om regulering af skibstrafikken i Østersøen. Forslaget vil gøre sejladsen mere sikker og effektiv i blandt andet Bornholmsgat mellem Sverige og Bornholm og nord for Rügen i den vestlige Østersø, hvor der foreslås oprettelse af trafiksepareringssystemer. Såvel Bornholmsgat som området nord for Rügen er del af det oven for benævnte område 3 (den del af Østersøen, som forbinder Kadetrenden til og med farvandet øst for Bornholm).

Det samlede forslag, som herudover blandt andet indebærer nye ruter i svensk farvand, vil betyde, at den tunge trafik er reguleret helt fra afgangshavnen i for eksempel Rusland, og indtil skibene runder Skagen på vej mod tredjeland. Forslaget forventes at blive vedtaget i maj 2006 og vil derefter træde i kraft ved udgangen af 2006.

Særligt for Øresund

Udover de mere generelle tiltag for de danske farvande, der også omfatter Øresund, mødtes de danske og svenske myndigheder den 18. marts 2005 for en generel drøftelse af sejladssikkerheden i Øresund. På mødet var der enighed om at se på mulighederne for at opnå en synergieffekt på såvel teknisk som operationelt plan. Der blev derfor nedsat en arbejdsgruppe, som inden 1. juni 2005 skulle undersøge og konkretisere forudsætningerne for igennem et tættere samarbejde at opnå positive synergieffekter for sejladssikkerheden.

Der var endvidere enighed om, at der skulle etableres et helhedsbillede af sejladssikkerheden i Øresund. Der skulle til brug herfor etableres et fælles datagrundlag for såvel dansk som svensk territorium, herunder grundstødninger, kollisioner, påsejlinger og sejladsmønstre i øvrigt, hvor førnævnte AIS-teknologi vil udgøre et vigtigt bidrag. Man nedsatte en arbejdsgruppe, der inden 1. maj 2005 skulle fremkomme med et kommissorium herfor. Begge lande lagde vægt på, at de igangværende bestræbelser ikke måtte forsinkes heraf. Alle relevante tiltag, for eksempel farvandsafmærkning, skulle indgå i risikoanalysen.

Afslutningsvis skal nævnes, at sikkerhed til søs rækker videre end sejladssikkerhed. Regeringen arbejder kontinuerligt på at forbedre sikkerheden til søs, blandt andet gennem aktiv deltagelse i internationale og regionale fora, herunder FN's søfartsorganisation (IMO), EU og Helsinki-Kommissionen (HELCOM), samt ved aftaler med vore nabolande. Hovedpunkterne i dette arbejde er beskrevet i ajourførte statusnotat som opfølgning på beslutningsforslag B 190, som oversendes særskilt.