



Historien om en forudsigelig katastrofe

Problemerne er velkendte, og løsninger stærkt efterspurgt, men endnu har ingen kunnet knække nødden med, hvad vi skal gøre ved, at ellers udtjente tankere lastet til bristepunktet med russisk olie sejler gennem de stærkt trafikerede danske farvande. I marts var Mikael Pedersen, formand for Danske Lodser, i Danmarks Radios P1, hvor han fortalte lytterne om, hvad det kan få af konsekvenser, at de gamle tankskibe kun sjældent tager lods ombord på turen gennem de danske sund og bæltter.

TEKST: MORTEN EGHOLM ANDERSEN | FOTO: IVAR SVANE

De danske farvande er unikke, sagde Mikael Pedersen i udsendelsen i P1. Der er ikke mange steder i verden, hvor søvejen til en lang række andre lande går gennem en enkelt nations farvande. Vi har underskrevet aftaler, der gør, at vi ikke kan hindre skibe fra andre lande i at sejle igennem vores farvande. Vi kan opfordre dem til at tage lods ombord, men det er op til dem selv, om de vil følge opfordringen eller ej, og de fleste af tankerne med russisk olie siger nej tak.

I radioen gav Mikael Pedersen udtryk for, at en af grundene højst sandsynligt er, at lodsene så ville opdage, hvor slemt det stod til med skibene, og det vil de nødtigt

risikere. De vil helst sejle direkte fra olieudskibningsstederne i Rusland og frem til deres mål, uden at der er myndigheder, der holder øje med dem.

Over for Søfartens Ledere uddyber han dette ved at forklare, at han oplever, at der er en helt anden mentalitet hos tankerne med russisk olie, end lodserne har mødt tidligere.

"Det er en hel anden ejerkreds, end vi er vant til at se, og de har en helt anden tilgang til tingene, end vi er vant til. De sparer, hvor der spares kan, og det virker som om de tænker: Herregud, hvis der går et skib ned, hvad så? Så meget er en tanker fuld af olie heller ikke værd. De tænker

For at undgå sanktioner sender Rusland i dag en stor del af sin olieeksport med gamle, rustne tankere gennem de danske farvande. De er typisk indregistreret i flagstater, vi normalt ikke ser skibe fra som for eksempel Gabon, hvor skibet her er indregistreret. Frygten er, at en af tankerne kolliderer med et andet skib og at al olien havner på de danske kyster.



ikke på, at værdien af olien er småting i forhold til, hvad det vil det koster at rense op bagefter”, siger han.

Det betyder mindre, at procenttallet for, hvor mange der sejler med lods, er det samme, når trafikken er mange gange større

Mikael Pedersen fortalte i radioen, at tal fra Søfartsstyrelsen viser, at tallet for, hvor mange skibe der tager lods ombord, når de sejler gennem de danske farvande, og hvor mange der ikke gør det, procentvis er det samme som tidligere. Problemet er bare, at trafikken er steget kraftigt, så ja, det kan godt være, der er flere skibe, der har lods ombord, men der er altså også kommet mange flere skibe, der ikke har det.

For eksempel har sanktionerne mod Rusland gjort, at hvor sejladser med olie tidligere kun gik fra Rusland og udad, sejler der i dag også mange skibe med olieprodukter den anden vej. Ikke til Rusland, men til de øvrige lande langs Østersøen, der ikke længere køber russisk olie, men får den andre steder fra.

Som Mikael Pedersen ser det, er det de forkerte skibe, der ikke tager lods ombord. Som lodser er han og hans kollegaer dagligt vidne til, hvor stor en risiko vi som samfund er udsat for ved at have de gamle, udtjente tankere sejlen igennem vores farvande.

På kollisionskurs med sikkerheden

Vi er så begunstigede, at vi har sandbund i vores farvande, påpegede Mikael Pedersen i radioen. Derfor behøver vi ikke være så bange for, at tankere med olie støder på grund. Det fører ikke nødvendigvis til olieudslip. Det, vi virkelig skal være bange for, er kollisioner. At et forkert skib møder et andet det forkerte sted.

Hvis et skib fyldt med russisk olie sejler ind i et andet – i den værst tænkelige situation en anden tanker med russisk olie – så er risikoen stor for, at et af skibene – eller begge – forulykker, og at tonsvis og tonsvis af olie strømmer ud i Storebælt eller Øresund. Hvilket formentlig vil betyde, ”at meget få medier og politikere vil bekymre sig om Nordic Waste eller Cheminova i mange år”, som Mikael Pedersen udtrykker det..

Det hører med til frygtscenariet, at de såkaldte skygetankere med russisk olie efter de oplysninger, der er kommet frem, langt fra er tilstrækkeligt forsikrede, hvis de da er forsikrede overhovedet. Det betyder, at det er os i Danmark, der kommer til at hænge på regningen for oprydningen.

Vi spørger Mikael Pedersen, hvad han mener, der kan gøres.

”Min pointe er, at jeg ved det simpelthen ikke. Måske at betale lodsningen for alle skibe over 11 meter. Jeg ved ikke, om det vil gøre en forskel, men det er vigtigt, at der kommer fokus på problemet. Vi er nødt til at have det belyst, og så er det op til politikerne at tage ansvar og gøre noget ved det”, svarer han. ■



Når du finder den rigtige, er du ikke i tvivl

Er du i tvivl om du har den rigtige bank? Det er vores kunder ikke. For tredje år i træk vinder Lån & Spar prisen for at have de mest loyale bankkunder i Danmark. Faktisk ville 86 pct. af vores kunder genvælge Lån & Spar, hvis de skulle vælge bank i dag. Det viser en uafhængig undersøgelse fra konsulenthuset Loyalty Group.

Er du medlem af Søfartens Ledere – men ikke kunde i Lån & Spar?

I så fald går du glip af en række fordele, du som medlem har adgang til. Som MedlemsKunde får du Danmarks højeste rente på din lønkonto, og du får en rådgiver med ekspertise i de forhold, der gælder for netop medlemmer af Søfartens Ledere. Hvorfor får du disse fordele? Fordi Søfartens Ledere er medejer af Lån & Spar og ønsker at give sine medlemmer de bedst mulige vilkår – også i banken.

Udnyt de fordele, der følger med dit medlemskab af Søfartens Ledere – bliv MedlemsKunde i dag.

Gå ind på lsb.dk/ls eller ring 3378 1969



Kilde: Loyalty Groups
Brancheindex Bank 2023

