

[Glensgård.]
strækninger. Disse grundstødninger ville sandsynligvis ikke være sket, såfremt der var påbudt dansk lods.

Forsvarsminister *Erling Brøndums* svar (21. november 1972):

Med hjemmel i lodslovens (lovbekendtgørelse nr. 244 af 29. juli 1964) § 11, stk. 1, kan forsvarsministeren påbyde lodstvang i danske farvande, når det af hensyn til den almindelige skibsfart og samfærdsel må anses for nødvendigt, at sejladsen i en kanal eller gravet rende, havn eller et særligt vanskeligt eller snævert farvand foregår med mere end almindelig forsigtighed eller kyndighed.

Med denne bemyndigelse er der f. eks. indført lodstvang visse steder i Limfjorden, i Københavns havn, over Hals Barre, mellem Oreby og Saksøbing, i Odense Kanal og for tankskibes vedkommende ved anløb af Hundested.

Det er således ikke muligt i medfør af lodsloven generelt at gennemføre lodstvang i de danske farvande for skibe med forurenende eller farlig last.

Det kan i denne forbindelse nævnes, at det i Øresundstraktaten af 14. marts 1857, hvilken traktat stadig er gældende, i artikel 2 er anført, at afbenyttelse af lodstjenester i Kattegat, Sundet og Bælterne til enhver tid er overladt til skibsførernes egen afgørelse.

Der er derimod mulighed for på internationalt plan — i IMCO (Inter-Governmental Maritime Consultative Organization, der er FN's søfartsorganisation) — at få vedtaget rekommandationer, der tilsigter at skabe større sikkerhed ved sejlads i internationale farvande. Sådanne rekommandationer følges erfaringsmæssigt af den internationale skibsfart.

Det danske retsgrundlag for disse rekommandationer er lov om skibsfartens betryggelse (lovbekendtgørelse nr. 309 af 3. august 1965), der henhører under handelsministeriet, der på dette område forhandler med myndigheder under forsvarsministeriet.

Ved nært samarbejde mellem danske og svenske søfartsmyndigheder er der gennemført trafiksepareringer (ensretning) i Øre-

sund i områderne ved Helsingør — Helsingborg og ud for Falsterbo.

For Sundets vedkommende er der endvidere mellem Danmark og Sverige ført forhandlinger med det sigte at søge opnået en IMCO-rekommandation om, at lods benyttes ved passage af Sundet af olietankskibe med mere end 7 meters dybgang, samt af alle skibe — uanset dybgang — der fragter farlig last i form af kemikalier og gas.

For at skabe nødvendig basis for forslagens behandling i IMCO er det forelagt de øvrige Østersølande. Når enighed med disse er opnået, vil det blive sendt til behandling i IMCO.

Da trafikken gennem Kattegat og Store Bælt ikke er så intensiv som trafikken i Sundet, skønnes det ikke muligt på internationalt plan at få gennemført tilsvarende restriktive regler i disse farvande.

Man har derfor forelagt et udkast til rekommandation om regler for store skibes sejlads gennem danske farvande. Udkastet, der har fået en positiv modtagelse, forventes endeligt vedtaget i efteråret 1975 til ikrafttræden i begyndelsen af 1976.

Rekommandationen indeholder bl. a. regler om, at store skibe under passage fra Skagen til Gedser skal have mindst 2 m vand under kølen, og at skibe med over 13 m's dybgang skal anvende dansk lods under denne passage. Endvidere stilles forskellige krav til det tekniske udstyr i skibene.

Endelig skal skibe følge det i 1971 på frivillig basis etablerede radiomeldesystem for skibe over 40.000 DWT.

I IMCO vil der af Danmark på et møde i februar 1975 blive forelagt et detaljeret forslag til den særligt afmærkede rute med en minimumsdybde på 17 meter, som skibene skal følge under passage fra Skagen til Gedser.

Denne rute forventes herefter etableret på samme tidspunkt, som ovennævnte rekommandation træder i kraft.

Af *Aage Frandsen* (SF) til arbejdsministeren (15. november 1974):

„Hvilke foranstaltninger er der af arbejdstilsynet truffet for at begrænse de