

[Miljøministeren]

tale om en stigende erkendelse af problemerne.

Jeg kan f.eks. nævne, at IMO, den internationale skibsfartsorganisation, anbefaler, at tankskibe skal følge de sejladsanvisninger, som gælder ved passage af danske farvande, bl.a. ved anvendelse af særlige sejlruiter, trafikseparering og meldesystemer.

Endvidere fastsætter MARPOL-konventionen krav til tankskibes indretning og drift. Det er regler som disse, den danske havmiljølovgivning bl.a. bygger på. Uanset hvor godt man sikrer sig mod uheld via internationale og nationale regler, kan uheld ikke helt undgås. Det er for disse tilfælde, vi har opbygget det statslige olie- og kemikalieberedskab, som skal kunne træde til hurtigst muligt for at sikre, at omfanget af en eventuel forurening begrænses.

Regeringen er fortsat opmærksom på, at både forebyggelsessiden og afhjælpningssiden løbende styrkes.

Min taletid er udløbet, men jeg skal gå videre med svaret, hvis spørgeren ønsker yderligere uddybning.

Tommy Dinesen (SF):

Det er da rigtigt, når ministeren siger, at man kan stille krav til skibenes konstruktion, men der findes jo adskillige skibe, der er over 30 år gamle, og det tager nogen tid, inden de bliver udskiftet. Samtidig ved man også, at der sejler en masse skibe under bekvemmelighedsflag, hvor man ikke har nogen som helst kontrol med, hvilken uddannelse navigatørerne eller andre om bord har, og da de rederier, der sejler under bekvemmelighedsflag, i reglen er dem, der vil spare mest, vil de heller ikke tage lods om bord.

Jeg fik et svar fra industriministeren i går, som jeg har spurgt om næsten det samme, nemlig om man vil indføre lodsvang på skibe, der fører olielaster, kemikalielaster, giftflaster el.lign. gennem danske farvande.

Industriministeren svarer, at ved traktaten af 14. marts 1857 om sund- og bælttoldens afskaffelse forpligtede Danmark sig til ikke at indføre lodsvang ved passage af sund og bælder, men jeg må nok sige, at siden 1857 er der sket meget på dette område. Samtidig har Danmark underskrevet nogle internationale konventioner, bl.a. en, der hedder Ramsarkonventionen, og den omtaler 25 områder –

hvoraf en meget stor del ligger her i nærheden – som skal beskyttes ifølge det, vi har underskrevet.

Derfor vil jeg godt igen spørge miljøministeren, om han vil arbejde for, at der bliver lodsvang eller -pligt i danske farvande, for jeg tror heller ikke på, at man kan undgå alle ulykker, men jeg tror på, at lodsvang i hvert fald er en af de ting, man kan indføre, som kan forhindre mange af ulykkerne.

Miljøministeren (Chr. Christensen):

Jeg skylder spørgeren at uddybe mit svar fra før, og det var i spørgsmålet om, hvad vi gør på forebyggelses- og afhjælpningssiden.

Her kan jeg sige, at vi i ministeriet i øjeblikket har under overvejelse, hvordan vi sikrer en bedre kontrol med overholdelse af gældende regler, og en af de ting, vi overvejer, er simpelt hen flyverovervågning. Det er forbundet med betydelige investerings- og driftsudgifter at gå den vej. Jeg har derfor bedt miljøstyrelsen om at vurdere, hvorvidt det anses for muligt for nærværende at afholde sådanne udgifter, og når miljøstyrelsens vurdering foreligger, vil jeg straks tilstille miljø- og planlægningsudvalget den.

Så stiller spørgeren det spørgsmål, om jeg vil indføre lodsvang. Det er korrekt som anført af spørgeren, at det område hører under industriministeren, og det er korrekt, som industriministeren har svaret – og spørgeren citeret – at man fra dansk side har indgået en traktat i 1857 om sund- og bælttoldens afskaffelse, der forpligter os til ikke at indføre lodsvang. Konventionen er fortsat folkeretligt bindende for Danmark, men Danmark har imidlertid gennem FNs søfartsorganisation, IMO, den internationale maritime organisation, i 1975 fået vedtaget en rekommandation om anvendelsen af lods i skibe med en dybgang på 13 m og derover ved passage gennem indsejlingerne til Østersøen samt i 1979 en rekommandation om anvendelse af lods i lastede tankskibe med en dybgang på 7 m og derover samt i alle lastede kemikalie- og gastankskibe ved passage af Sundet. Der er altså rettet noget op på problemet.

Erfaringerne viser, at disse rekommandationer stort set følges af de pågældende skibe. Industriministeren har også oplyst, at Danmark i IMO netop har stillet forslag om, at den ved rekommandation af 1975 indførte