

[Anden næstformand]

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til finansudvalget. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

2) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 107:

Forslag til folketingsbeslutning om lodspligt.
Af Tommy Dinesen (SF) m.fl.
(Fremsat 13/2 85).

Forslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Industriministeren (Stetter):

Sejladsikkerheden i danske farvande må tillægges stor vægt, og der er da også gennemført en række foranstaltninger for at sikre skibes sejlads. Herved nedbringes også risikoen for ulykker, som medfører forurening af vore farvande og kyster.

Jeg har læst forslaget således, at det er denne forureningsrisiko, forslagsstillerne mener at kunne nedsætte yderligere ved indførelse af lodstvang for skibe, som medfører forureningsfarlige ladninger såsom olie, kemikalier m.v.

Når jeg alligevel ikke vil kunne anbefale tingets medlemmer at stemme for forslaget, skyldes det forhold, som jeg kort skal redegøre for.

I bemærkningerne til forslaget nævnes korrekt, at Danmark i traktaten af 14. marts 1857 angående sund- og bælttoldens afløsning har forpligtet sig til ikke at indføre lodspligt for fremmede skibes passage af de danske stræder.

Selv om den teknologiske udvikling har været af en karakter og et omfang, som ikke kunne forudsiges, da traktaten blev indgået, ville det stadig væk være i strid med traktatens klare bestemmelser om lodsvirksomhed, såfremt Danmark ensidigt indførte lodspligt i stræderne.

Sundet og bælteerne forbinder to havområder og er derfor i Genèvekonventionen af 1958 om territorialfarvande og den tilstødende zone udlagt som internationale stræder. Denne konvention bestemmer, at fremmede skibe har ret til fri passage, hvis passagen er

uskadelig. Dette gælder også for skibe, som medfører forureningsfarlig last.

Såvel traktaten fra 1857 som Genèvekonventionen fra 1958 hindrer således Danmark i at indføre lodstvang for fremmede skibe under passage. Derimod hindrer konventionerne ikke, at der indføres lodstvang for skibe, som anløber danske havne. Der er hjemmel hertil i eksisterende lovgivning under industriministeriet.

Der er indført lodstvang for skibe ved 21 danske havne og broer. En særlig arbejdsgruppe under industriministeriet har vurderet sejladsforholdene ved samtlige danske havne, der besejles af skibe med farlige laster, og har udpeget disse 21 som steder, hvor sejladsforholdene er af en sådan karakter, at anvendelse af lods vil betrygge sejladsen.

Konventionerne, der altså drejer sig om passage af stræderne, ikke om anløb af danske havne, hindrer imidlertid ikke indførelse af lodsordninger, som hviler på internationale aftaler. Dette vil i praksis sige frivillige ordninger baseret på rekommandationer vedtaget i FN's søfartsorganisation, IMO. Der er vedtaget to rekommandationer for danske farvande, og jeg har i slutningen af sidste år i IMO taget initiativ til at få disse rekommandationer til også at omfatte skibe med radioaktive ladninger.

Erfaringerne har vist, at rekommandationerne, som bl.a. indeholder anbefalinger om anvendelse af lods, stort set følges af de skibe, som er omfattet af dem. Det har imidlertid været meget vanskeligt at få disse rekommandationer vedtaget i IMO, fordi der blandt de betydende søfartsnationer er modstand mod generelle anbefalinger om anvendelse af lods. Jeg mener derfor, at det vil være utilrådeligt, at Danmark på nuværende tidspunkt søger at få gennemført yderligere anbefalinger om anvendelse af lods, idet jeg anser det for yderst tvivlsomt, om et sådant initiativ ville kunne få den brede tilslutning, som er en forudsætning for, at rekommandationerne kan påregnes fulgt. Hertil kommer, at indførelse af lodstvang ikke 100 pct. kan forhindre en søulykke. Der er i de senere år sket adskillige grundstødninger i danske farvande, hvor de pågældende skibe havde lods om bord.

Efter min bedste overbevisning vil uheldshyppigheden ikke kunne sænkes væsentligt ved indførelse af yderligere lodstvang, og jeg