

Det er nævnt i bemærkningerne til lovforslaget i dag, at Københavnstraktaten er til hinder for, at Danmark indfører lodspligt for skibe, der gennemsejler vore farvande. Forholdet er imidlertid det – og det er sådan set et kernepunkt i regeringens holdning til dette forslag – at uanset, om der vil være mulighed for helt eller delvis at ophæve denne gamle traktat, dvs. nå til enighed herom med alle de stater, som er med i traktaten, så ville det ikke i sig selv medføre, at Danmark ensidigt kan indføre lodspligt for skibe, der gennemsejler danske farvande. Den eneste folkeretligt farbare vej vil være at søge i den internationale organisation IMO om at opnå international accept af, at Danmark indfører lodspligt for visse skibe.

Så har jeg selvfølgelig overvejet, hvilke muligheder der er for at få et sådant forslag gennemført, for vi er jo allesammen enige i intentionerne. Desværre må man nok sige, at i de eksempler, der har været på lande, som har forsøgt at få et forslag igennem, fik man heller ikke støtte. Jeg kan i den forbindelse nævne Australien, som forsøgte at få indført lodstvang under sejladssiden for det, der hedder Great Barrier Reef, som vi jo allesammen kender. Regeringen har i det hele taget ikke kendskab til noget andet land, der har kunnet gå enegang og få indført lodstvang i internationale stræder eller i internationalt farvand. Vi må så sige, at det er vores opfattelse, at verdenssamfundet endnu ikke er parat til at acceptere sådan nogle lodstvangsinitiativer.

Men jeg kan da i øvrigt oplyse, hvad der vel også allerede er kommet frem, at regeringen for tiden overvejer en udvidelse af søterritoriet fra 3 til 12 sømil. En sådan udvidelse vil bl.a. medføre, at skibe, der er omfattet af lodstvangen ved besejlingen af danske havne, vil få dansk lods om bord under en større del af sejladsen i danske farvande, end det er tilfældet i dag. Og det er da en god ting.

Jeg vil så tilføje, at regeringen både i 1993 og 1994 har arbejdet såvel inden for EU som i IMO med udarbejdelser af bestemmelser om meldepligt for skibe i særlige områder af internationale farvande. Vi har i de samme fora arbejdet for at få indført bestemmelser om oprettelse af tvangsruiter for skibe med farlig last i områder, der bedømmes til at være særlig sårbare. Når de internationale bestemmelser er trådt i kraft, er det regeringens hensigt at stille forslag i IMO om meldepligt for skibe, der passerer Østrenden i Storebælt.

Sejladssikkerheden i de danske gennemsejlingsfarvande bliver løbende vurderet i Søfartsstyrelsen i tæt samarbejde med andre relevante myndigheder med henblik på at sikre den største grad af sikkerhed mod ulykker.

I 1995 blev der efter ulykken nede ved Shetlandsøerne foretaget en gennemgang af samtlige foranstaltninger, der er udført i danske farvande. Man fandt ikke dengang behov for at indføre yderligere foranstaltninger af sikkerhedsmæssig karakter, men på uddannelsessiden fandt man anledning til at indskærpe bestemmelserne i undervisningen på navigationsskolerne. Samme år blev der som led i sikkerheden omkring Storebæltsforbindelsen indført radarovervågning, det såkaldte VTS-system, Vessel Traffic Service. Systemets opgave er dels at beskytte Vestbroen mod påsejlinger, dels at assistere skibe under deres gennemsejling af Østrenden. Erfaringerne med systemet har været gode, fordi man kan vejlede skibe, således at gennemsejling kan gennemføres sikkert.

En analyse af oplysningerne fra det internationale anbefalede meldesystem SHIPPOS i danske farvande viser, at de internationale anbefalinger om anvendelse af lods i meget høj grad følges af skibe med farlig last. I den forbindelse kan jeg oplyse, at ud af 737 gennemsejlinger af store skibe, som har fundet sted i den sidste 3-års-periode, er der faktisk kun foretaget 11 gennemsejlinger af olietankskibe, som i givet fald ville have været omfattet af SF's beslutningsforslag om lodstvang. Så man kan selvfølgelig også sige, at der må være en rimelig balance mellem risiko og indgreb.

Det er derfor regeringens opfattelse, at sejladssikkerheden i danske farvande er høj, og at der faktisk udvises en god disciplin fra skibsfartens side, men vi vil fortsat være indstillet på både internationalt og i nordisk samarbejde at sætte fokus på den menneskelige faktor i erkendelse af dens store betydning for sikkerheden til søs og for bekæmpelse af havforureningen.

Regeringen vil også være indstillet på fortsat at arbejde såvel internationalt som nationalt på at skærpe kravene til skibskonstruktionen, til skibenes udstyr og de søfarendes uddannelse og holdning til bekæmpelse af havforureningen.

På denne baggrund og med tanke på alle de øvrige initiativer, jeg her har nævnt, kan regeringen ikke anbefale en vedtagelse af beslutningsforslaget. Vi mener heller ikke, at det vil løse vores problem, men jeg kan sige, at vi fuldt ud anerkender den baggrund og den hensigt, der ligger bag forslaget. Tak!