

Under debatten i Folketinget oplyste regeringen, at den forsat vil arbejde for lodspligt. Den overvejende del af rederier med skibe, der er omfattet af lodsanbefalingerne i Storebælt, følger disse, og det er kun nødvendigt i nogle tilfælde at rette henvendelse til flagstaten for at sikre, at skibene følger IMO's anbefalinger om at tage lods om bord. I løbet af et år regnet fra juni 2003 til udgangen af maj 2004 rettede Søfartsstyrelsen henvendelse til forskellige flagstater om i alt 85 skibe, som var omfattet af anbefalingerne, men som ikke havde taget lods om bord. Ses dette i forhold til antallet af passager (1.232) i samme periode, følger det, at lidt over 93 pct. af skibene lever op til anbefalingerne.

For så vidt angår initiativer, der på kortere eller længere sigt kan styrke sejladsikkerheden, pegede regeringen på den nedsatte arbejdsgruppe om øget brug af lods og overvågning af sejladsikkerheden, udvalgets rapport samt regeringens handlingsplan, der netop var offentliggjort på baggrund heraf. Handlingsplanen blev oversendt til udvalget og vedlægges som bilag 3.

Det fremgår heraf, at handlingsplanen skal sikre, at de vigtigste forslag i rapporten sikres fremdrift. Her kan især nævnes:

- Anrån af alle større skibe, når de bevæger sig ind i dansk farvand, idet skibene bliver oplyst om, at de er overvåget under passagen, og bliver orienteret om forhold vedrørende anvendelse af lods, sejladsikkerhed og havmiljø.
- Etablering af en infrastruktur navnlig bestående af kystbaseret radardækning samkørt med landbaseret AIS (automatisk identifikations-system) til brug for overvågning og sejladsvejledning.
- Kontinuerlig overvågning af skibe, der udgør en særlig risiko.
- Pilotprojekt med landbaseret sejladsvejledning i et afgrænset område.
- Overvågning/sejladsvejledning for relevante skibe i nærmere definerede farvandsafsnit.

Det automatiske identifikationssystem (AIS), som alle større skibe skal være forsynet med inden udgangen af 2004, bliver suppleret med landbaserede modtagestationer, der skal være på plads næste sommer. AIS giver bl.a. Søværnets Operative Kommando (SOK) mulighed for identifikation af gennemsejlende skibe og oplysninger om skibenes sejlads. Når oplysningerne sammenholdes med et radarbillede, der forbed-

res væsentligt ved modernisering og udbygning af Søværnets kystradarsystem, er grundlaget tilvejebragt for en meget tættere overvågning af skibstrafikken, end hvad man kender i dag.

Det blev i denne forbindelse oplyst, at når AIS og de nye, forbedrede kystradarer er etableret, er der tillige skabt teknologisk grundlag for f.eks. sejladsvejledning fra land og tæt overvågning af særlige risikoskibe og af skibe i særlig risikable farvandsafsnit. De nye systemer åbner endvidere mulighed for, at man kan tilbyde lodsning fra land – i første omgang på forsøgsbasis.

B 190 omhandlede også en opsigelse af Øresundstraktaten for at kunne indføre en lodspligt. Udvalgets rapport om lods og sejladsikkerhed gennemgår de juridiske muligheder og begrænsninger i international ret og konventioner. Det fremgår heraf, at Danmark ikke ensidigt vil kunne ophæve Øresundstraktaten. Det kræver ikke kun traktatparternes accept, men også international accept, da stræderegimet er blevet en del af international sædvaneret.

Efterfølgende har økonomi- og erhvervsministeren rettet henvendelse til Kommissionen for at få denne til at ændre EU-reglerne således, at skibe ikke kan anløbe EU-havne, hvis anbefalingerne ikke følges. Ligeledes arbejder Danmark på, at der på globalt plan bliver forståelse for, at en manglende overholdelse af anbefalingerne skal være en skærpende omstændighed i forbindelse med udvælgelsen af de skibe, der skal undergives havnestatskontrol.

Selv om det måtte lykkes at opnå tilslutning til en ophævelse af Øresundstraktaten, vil det ikke i sig selv medføre, at Danmark ensidigt kan indføre lodspligt for fremmede skibe i danske farvande og stræder.

Takket være Øresundstraktaten er gennemsejlingen af de danske stræder ikke i dag omfattet af FN's havretskonventions mere liberale regler om »transitpassage«. Ophæves Øresundstraktaten, kan andre lande kræve, at reglerne om transitpassage skal finde anvendelse på skibe, der gennemsejler de danske stræder.

Disse regler giver ikke adgang til ensidig indførelse af lodspligt og åbner således kun mulighed for at indføre lodspligt, hvis der internationalt kan opnås tilslutning til det. Lodspligt vil altså kun kunne indføres, hvis der kan opnås international enighed om det.