

Der har de seneste år været gjort flere forsøg fra dansk side på at vinde international tilslutning til indførelse af lodspligt, men disse forsøg er alle strandet på manglende international politisk vilje til trods for den større internationale opmærksomhed om behovet for at styrke sejladsikkerheden, bl.a. i lyset af »Prestige«-ulykken i 2002. I 2004 har Danmark i IMO støttet Australien og Papua New Guineas forslag om at indføre lodspligt i Torres Strait, som har status af internationalt stræde. Forslaget blev ikke vedtaget, men der arbejdes fortsat på at finde en mulig vej til en vedtagelse af forslaget.

Spørgsmålet om et mere effektivt lodsvæsen og lavere lodstakster har været genstand for en bedømmelse af Konkurrencerådet. Det er hensigten, at der på baggrund af analyserne fremsættes et forslag til lovændringer primo 2005 (folketingssamlingen 2004-05). Det tilstræbes, at ændringerne af lodsloven vil kunne træde i kraft senest 1. januar 2006. Der henvises til bilag 4 besvarelse af spørgsmål 1 vedrørende B 190.

I februar 2004 blev der udpeget 22 nødømråder i dansk farvand og danske havne for skibe, der har behov for assistance. Et skib vil kunne søge til et nødømråde for at stabilisere sin situation. Maritime Assistance Service (MAS) fungerer i regi af Søværnets Operative Kommando som et kontaktpunkt til skibsføreren, når der skal anvises et nødømråde.

Endelig er det efter en aktiv dansk indsats i april 2004 lykkedes at få IMO's accept af, at Østersøen nu bliver godkendt som et særlig miljøfølsomt område. De nærmere tiltag, som der kan blive behov for, drøftes nu blandt Østersølandene. Der henvises til bilag 5 besvarelse af spørgsmål rejst over for Folketingets Miljøudvalg.

Kontrol med farlige laster

Danmark deltager i et omfattende samarbejde omkring kontrol af skibe, som anløber havne i en række europæiske, amerikanske og asiatiske havne. Inden for dette samarbejde har ikke mindst de europæiske lande, heriblandt Danmark, igennem de senere år koncentreret deres kontrolindsats mod risikoskibe, dvs. skibe af høj alder, med særlige laster (tankskibe, bulkskibe og passagerskibe), fra en eksponeret flagstat (et land, der i forhold til antallet af skibe har mange tilbageholdelser), eller som tidligere har været

tilbageholdt. Her har EU spillet en stor rolle. Det gælder også i spørgsmålet om overvågning af skibstrafikken og krav om etablering af nødømråder, hvor skibe kan dirigeres hen, for at der kan foretages reparationer eller losning af skibet for at mindske miljøskader. Danmark var blandt de første lande, der levede op til EU-reglerne om nødømråder, ligesom Danmark også gik forrest i forbindelse med de seneste skærpelser af havnestatskontrollen efter »Prestige«-ulykken.

Kommissionen forventes i løbet af kort tid at fremlægge en ny reguleringspakke, hvor der igen bliver fokus på forbedring af sikkerheden, ikke blot gennem havnestatskontrol og regler for flagstater, men også gennem ulykkesopklaring

Ansvarsforhold for skibe

Når det drejer sig om *ansvarsforhold* vedrørende skibe, er Danmark blandt de førende lande, der dels påvirker den internationale regel-dannelse, dels gennemfører de vedtagne regler. Der er i Danmark krav om, at tankskibe skal have forsikring, når de transporterer tung og forurenende olie. I november sidste år blev dette ansvar forhøjet med lidt over 50 pct. Danmark er med i et omfattende internationalt ansvarssystem om transport af olie. Dette består af en rederbetalingsordning og en fondsordning, der betales af olieimportørerne. Alle de 90 lande, der er med i ordningen, skal sikre, at deres skibe har forsikring, og at skibe, som sejler på deres havne, er forsikret. Dette giver nogle meget vidtfavnende regler. I praksis kan et tankskib, der er omfattet af reglerne, ikke sejle uden forsikring.

Sidste efterår vedtog Folketinget en ændring i søloven om gennemførelsen af protokollen om Den Supplerende Internationale Fond for Olie-skadeerstatning. Denne medfører, at erstatningsrammen for olieforureningsskader mere end tredobles til ca. 6,8 mia. kr. pr. uheld. Den 24. februar i år kunne Danmark tiltræde protokollen som det første land i verden. Protokollen forventes at træde i kraft i løbet af kort tid.

I forbindelse med B 190 oplyste regeringen, at den i næste folketingssamling vil fremlægge et lovforslag, der skal gøre det muligt for Danmark at tiltræde HNS-konventionen om ansvar ved transport af andre farlige og forurenende stoffer og bunkerskonventionen om ansvar for bunkersolieskader. HNS-konventionen stiller krav om tvungen forsikring for skibe, som sejler med en