

Foruden rapporten og handlingsplanen er regeringen i gang med at forberede et lovforslag om objektivt ansvar for transport af andre farlige og forurenende stoffer end olie og tvungen forsikring for bunkersolie. Dette lovforslag skal gennemføre den såkaldte HNS-konvention og bunkerskonventionen.

Kl. 18.00

Jeg vil godt gennemgå og kommentere det fremsatte beslutningsforslags fem elementer.

For så vidt angår det første forslag om forbud mod, at enkeltskrogede tankskibe transporterer olie, kemikalier og radioaktivt materiale, er der allerede internationale regler, som regulerer dette. Danske særregler omfatter ikke skibe, der gennemsejler de danske farvande, det gør internationale regler.

Til april træder et internationalt forbud i kraft mod transport af tung olie i enkeltskrogede tankskibe. Forbuddet har med det samme virkning for alle større skibe, dvs. tankskibe med en dødvægtstonnage over 5.000, der gennemsejler danske farvande. For mindre skibe har forbuddet af hensyn til forsyningssikkerheden først virkning fra 2008. Forbuddet gælder også for skibe, der er afgået fra russisk havn, uanset om disse skibe anløber dansk havn eller blot sejler gennem dansk farvand.

Som bekendt har Danmark haft en førende rolle, når det drejer sig om skrappe krav til tankskibe. Det var jo netop hovedtemaet under det danske formandskab. Vi lagde her afgørende vægt på at få vedtaget tiltag, som kan forhindre en gentagelse af »Prestige«-sagen.

Der har derfor allerede siden oktober sidste år været et forbud i EU mod transport af tung olie i de større enkeltskrogede tankskibe til og fra Danmark og de øvrige medlemsstaters havne. Forbuddet omfatter efter EU-udvidelsen alle Østersølande på nær Rusland. Rusland bliver som sagt dækket af de internationale regler til næste forår.

Der er altså også globale regler for transport af kemikalier og nukleart materiale. Alle flydende kemikalier, der anses for at udgøre en trussel mod havmiljøet, skal transporteres i dobbeltskrogede tankskibe. Der stilles endvidere strenge krav ved transport af nukleart materiale, ikke alene til konstruktion og udrustning af skibene, men også til beholdernes konstruktion.

Det, som forslagsstillerne ønsker, nemlig at forbuddet også skal omfatte gennemsejling, er der således allerede enighed om internationalt, for så vidt angår transport af tung olie.

Det er derfor regeringens vurdering, at de nuværende internationale regler for transport af olie, kemikalier og nukleart materiale giver god beskyttelse mod skader på havmiljøet.

Spørgsmålene om indførelse af lodspligt og opsigelse af Traktaten ang. Afløsningen af Sund- og Bælttolden fra 1857, også kaldet Københavnstraktaten, hænger sammen. Jeg vil dog gerne kommentere dem samlet.

Der må ikke herske tvivl om, at det fortsat er regeringens målsætning at få indført lodspligt i de danske stræder. Der er imidlertid nogle internationale regler, der skal overholdes.

Den nye rapport om sejladsikkerhed indeholder en gennemgang af de juridiske muligheder og begrænsninger i international ret og konventioner, som forslagsstillerne efterspørger. Det fremgår heraf, at Danmark ikke ensidigt vil kunne ophæve Københavnstraktaten. Det kræver nemlig ikke kun traktatlandenes accept, men også international accept, da stræderegimet er blevet en del af international sædvaneret.

Selv om det må lykkes at opnå tilslutning til ophævelse af Københavnstraktaten, vil det ikke i sig selv medføre, at Danmark ensidigt kan indføre lodspligt for fremmede skibe i danske farvande og stræder. Takket være Københavnstraktaten er gennemsejlingen af de danske stræder i dag ikke omfattet af FN's havretskonventions mere liberale regler om transitpassage.

Såfremt Københavnstraktaten ophæves, kan andre lande kræve, at reglerne om transitpassage skal finde anvendelse på skibe, der gennemsejler de danske stræder.

Disse regler giver altså ikke adgang til en ensidig indførelse af lodspligt. Lodspligten vil altså kun kunne indføres, hvis der kan opnås international enighed om det. 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 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, er der intet, som tyder på en opblødning af den internationale holdning til lodspligt gennem internationale stræder, herunder også de danske stræder.

Fra dansk side har man gennem årene i forskellige internationale organisationer arbejdet på at få indført lodspligt gennem stræderne. Spørgsmålet blev senest drøftet på et møde om lodsning i Helsinkikommissionen i oktober