

2003. Drøftelserne viste, at Østersøstaterne fortsat er af den opfattelse, at obligatorisk anvendelse af lods i danske stræder er i strid med international havret.

Kl. 18.05

Selv om det er vanskeligt, giver regeringen ikke op, men arbejder utrætteligt på at få ændret den internationale holdning. Regeringen har f.eks. for nylig givet Australien tilsagn om at ville støtte forslag i IMO om lodspligt i Torresstrædet. Målet er at fremme mulighederne for international tilslutning til lodspligt gennem de danske stræder. Det er dog tvivlsomt, om der er opbakning til forslaget.

Regeringen må erkende, at indførelse af lodspligt kræver en international løsning. Når der er tale om mere langsigtede strategier for at forbedre sejladsikkerheden nu og her, arbejder regeringen derfor også på løsninger, der har den samme effekt, men som kan gennemføres med en kortere tidshorisont.

Det er regeringens opfattelse, at forslagsstillerne mål, at mindske risikoen for grundstødninger og kollisioner, også kan nås gennem nogle af de forslag til forbedring af sejladsikkerheden, som jeg tidligere har nævnt.

Forslagsstillerne foreslår endvidere, at der indføres en lovpligtig ansvarsforsikring for skibe, der transporterer farlige eller forurenende stoffer. Regeringen har arbejdet målrettet på at sikre, at der skabes de bedste muligheder for at få erstatning ved forurening. Jeg er således helt enig i forslaget sigte.

Vi har i dag 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 hermed med i et omfattende internationalt ansvarssystem om transport af olie.

Dette består af en bredere betalingsordning, en fondsordning, der betales af olieimportørerne. Ansvarssystemet sikrer en god dækning til ofrene for olieforurening. Der er 90 lande, der er med i ordningen. De skal både sikre, at deres skibe har forsikring, og at skibe, som sejler på deres havne, er forsikret. Det giver et bredt anvendelsesområde. I praksis kan et tankskib, der er omfattet af reglerne, derfor ikke sejle uden forsikring.

Sidste efterår fremsatte regeringen et lovforslag om gennemførelse af protokollen om den supplerende internationale fond for olieskadeerstatning. Den 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.

For så vidt angår transport med andre farlige og forurenende stoffer, har jeg allerede sat Sølovsudvalget i gang med at udforme 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. Hermed sikres gode muligheder for erstatning i forbindelse med forurening. Regeringen vil i næste folketingssamling fremlægge lovforslaget. Der er tradition for, at Sølovsudvalget udarbejder lovforslag på det søretlige område, og udvalget har nogle af Danmarks førende eksperter som medlemmer.

Forslagsstillerne har lagt op til, at Danmark skal indføre egne regler om tvungen forsikring. Jeg er enig i, at Danmarks skal være i front også på det erstatningsretlige område. Det vil imidlertid ikke være i overensstemmelse med international havret, at Danmark gennemfører egne regler for de gennemsejlede skibe. Vi kan heller ikke gennemføre danske regler, som medfører oplysningsforpligtelser for udenlandske forsikringselskaber, og på det punkt går vejen gennem internationale konventioner.

Når det er sagt, er regeringen enig i, at der også skal ske noget på forsikringsområdet. Det sker gennem tiltrædelse af HNS- og bunkerskonventionerne.

Endelig vil jeg nævne, at redernes maksimale ansvarsgrænse også på andre områder er blevet forhøjet rent generelt med den ændring af søloven, som trådte i kraft den 1. januar 2004. Vi har også opsagt den gamle globalbegrænsningskonvention med de lavere ansvarsgrænser. Denne opsigelse træder i kraft i begyndelsen af næste år.

Regeringen har stor sympati for hensigten med forslaget om at indføre en fast alkoholpromillegrænse for skibspersonel, der fører skibe over en vis størrelse eller med passagerer eller nærmere bestemte fragter. Det er et forslag, som regeringen overvejer nærmere. Den gældende lov om sikkerhed til søs indeholder ikke faste promillegrænser.

Det er imidlertid ikke det samme, som at det er lovligt at føre skib i spirituspåvirket tilstand. I stedet for en fast grænse er det et afgørende kriterium, om vedkommende efter at have drukket spiritus ikke har været i stand til at udføre sin