

nomisk aktivitet og handel i landene omkring os.

Det er positivt, men det er klart, at det indebærer også risici for miljøkatastrofer. Vi har set grundstødninger de sidste år, som har givet anledning til bekymring og ængstelse, og derfor skal vi omfatte det her spørgsmål med allerstørste seriøsitet, og derfor skal Dansk Folkeparti bestemt ikke have utak for, at man har fremsat det her forslag, som dermed er med til at sætte fokus på problemstillingen.

Men vi kan ikke støtte, bliver jeg så også nødt til at sige, beslutningsforslaget, sådan som det foreligger. Der er jo allerede iværksat en række initiativer, og der er flere forslag, der er under forberedelse med henblik på at overvåge skibstrafikken i de danske farvande. Regeringen har jo også, som ministeren lige har redegjort for, netop fået forelagt en rapport og fremlagt en handlingsplan. Det er et projekt, som skal foregå i samarbejde mellem Forsvarsministeriet, Økonomi- og Erhvervsministeriet, Miljøministeriet, Finansministeriet og Udenrigsministeriet. Det er en ganske omfattende rapport og en omfattende handlingsplan, som vi er sikre på vil tage hånd om de risici, vi snakker om.

Kl. 18.25

Der er jo også det i denne problematik, at vi er med i internationale konventioner, som vi ikke sådan lige kan løbe fra, og det skal vi heller ikke – konventioner, som drejer sig om international skibstrafik.

Vi har i dag forbud mod brug af enkeltskrogede tankskibe ved farlige transporter. Der er vedtaget internationalt forbud mod transport af tung olie i enkeltskrogede tankskibe, og det gælder også i vores farvande. Det træder i kraft fra april næste år, og det gælder større tankskibe, der gennemsejler farvandene og anløber danske havne. Det er skibe over 5.000 t.

Så er der spørgsmålet om lodspligten. Det ved vi vi ikke kan gøre uden internationalt accept. Det vil stride mod international ret, men det er stadig væk vores opfattelse i Venstre, at vi bør arbejde ihærdigt for, at der indføres lodspligt i danske stræder, for så vidt angår større skibe.

Vi har beslutningsforslagets overvejelser omkring ansvarsforsikring. 90 lande inklusive Rusland har tilsluttet sig ansvarskonventionen fra 1992. Uden gyldigt certifikat må man ikke anløbe nogen konventionslandes havne, og det gør det vanskeligt at operere uden tilslutning til den konvention og dermed uden gyldigt certifikat.

Estland forventes at tiltræde konventionen snarest, og dermed vil ingen tankskibe i praksis kunne passere danske farvande uden certifikat. Og hvis det uhyggelige skulle ske, at der skete en ulykke med et tankskib uden certifikat, så kan vi anmelde et erstatningskrav over for den internationale olieskadeerstatningsfond.

Vi vil også have et hensyn at tage til det forhold, at Danmark ikke kan standse noget skib på vej gennem danske stræder i henhold til Københavntraktaten, ligesom der ikke kan opkræves nogen afgift for gennemsejling. Vi kan ikke ensidigt ophæve traktaten. Det er en del af international ret og kræver en kollektiv ændring. Selv om traktaten ophæves, kan man ikke indføre lodspligt. Så vil FN's havretskonvention være gældende.

Så der er altså en række vanskeligheder forbundet med det, der konkret er foreslået i Dansk Folkepartis forslag, men det ændrer ikke ved, at der er rejst en helt relevant problemstilling. Vi er indstillet på, at vi fortsat arbejder med at fremme sikkerheden i de indre danske farvande. Vi er glade for de initiativer, som regeringen allerede har taget, og dem, man med henvisning til handlingsplanen agter yderligere at tage i den kommende tid, sådan at vi kan forvisse os om, at vi kan beskytte vores miljø optimalt. Det er der brug for, sådan som vores farvande nu engang er bestukket her i landet med den intensive sejlads, der foregår i dem.

Med disse ord, som er venlige i forhold til intentionerne, skal jeg på Venstres vegne afvise beslutningsforslaget.

(Kort bemærkning).

Jørn Dohrmann (DF):

Jeg vil godt spørge hr. Kim Andersen, om det ikke er korrekt – nu siger vi godt nok, at det er 60.000 skibe, men det tal er jo stigende – at risikoen for, at der sker ulykker, dermed også er stigende. Derfor har vi i hvert fald i Dansk Folkeparti syntes, at det her var meget relevant at få frem.

Ud over det vil jeg godt lige spørge hr. Kim Andersen om det med, at man ikke kan opsigte den kontrakt. Er det ikke korrekt, at hele beløbet for netop den aftale ikke er betalt, og at den aftale dermed jo egentlig er misligholdt? Er det ikke noget, der kan bruges til at opsigte sådan en kontrakt?

Hvis ikke man vil opsigte kontrakten, vil Venstre som regeringsparti da ikke arbejde for at inddrive de sidste penge, som egentlig mangler