

det er altså ca. 5.000 stoffer, der er omfattet – ikke sejle til og fra en russisk havn uden et forsikringscertifikat.

Resten af havnene i Østersøen ligger nu i EU-lande. EU har opstillet en politisk målsætning om tiltrædelse af HNS- og bunkerskonventionerne om muligt inden den 30. juni 2006, og det betyder altså, at alle lande omkring Østersøen vil være omfattet inden for en overskuelig fremtid, og i praksis vil ingen skibe derefter kunne sejle til og fra Østersøen uden at være omfattet af forsikringspligten.

Skulle en HNS-skade ramme danske kyster fra et skib, der ikke er forsikret, vil Danmark kunne rejse et erstatningskrav direkte i HNS-fonden, og danske kyster er derfor beskyttet, uanset at skibet, som forureningen kommer fra, er registreret i et land, der ikke er tilsluttet konventionen. Så jeg synes faktisk, det er et rigtig godt forslag, og jeg synes også, det er godt, at vi kommer igennem på det område.

Så blev der stillet et helt klart spørgsmål vedrørende rederansvar. Der er det sådan, som det også fremgår af lovforslaget, at det er skibets forsikring, der skal betale i første ombæring, og der er der så en grænse, så vidt jeg lige erindrer, på omkring 855 mio. kr. inden for den her specielle SDR-pulje. Når det er sagt, og hvis der ikke er dækning for oprydning på det område, går man over i HNS-fonden og bidrager derfra.

Svaret på det direkte spørgsmål om, hvorvidt man der imellem de to kan gøre et erstatningskrav gældende over for rederen specielt, må jeg aflevere skriftligt for at kunne give et fyldestgørende svar.

Men igen tilbage til spørgsmålet generelt må vi faktisk sige, at Rusland har bidraget og faktisk hele tiden bidrager til at styrke søfartssikkerheden på Østersøen. Jeg vil sige, at man på de møder, jeg har haft i Rusland, også har tilkendegivet, at man har velvilje dertil, også når man taler om udfasning af enkeltskrogede skibe. Så vidt jeg er orienteret, er der kun to store russiske olieskibe, der er enkeltskrogede, og som skulle udfases i løbet af det kommende år. Så det ser altså egentlig rimelig positivt ud.

(Kort bemærkning).

Niels Sindal (S):

Jeg vil gerne have ministeren til at fortælle, hvor stor en procentdel af de olietransporter, som går gennem Storebælt, der tager lods? Det var det første.

Det andet spørgsmål, hvis jeg må bruge hr. Dohrmanns udtryk, er: Hvor mange plimsollere er der tilbage, der sejler gennem Storebælt? For det drejer sig jo ikke kun om de russisk indregistrerede skibe; det kan være skibe, der er indregistreret i en flagstat, som også kommer igennem Storebælt. Har man nogle tal for, hvor mange, om jeg så må sige, plimsollere, der passerer Storebælt?

Kl. 10.25

(Kort bemærkning).

Økonomi- og erhvervsministeren (Bendt Bendtsen):

Jeg kan sige, at baseret på det, som jeg erindrer om denne sag, er det i øjeblikket 94 pct. af alle de skibe, der går igennem Øresund og Storebælt, og som er omfattet af lodsanbefalingerne, som bruger lods. Det vil sige, at vi altså har 6 pct. tilbage, der ikke bruger lods, når der egentlig er en anbefaling.

Den problemstilling prøver vi også at angribe fra EU-side nu, således at de skibe bliver registreret. Og så er det dem, der får havnestabskontrollen, og det betyder altså, at man får sat fokus på de redere, der undlader at tage lods på en lodsanbefaling gennem internationale stræder.

Jeg så gerne, at det her også bliver udvidet til EU-lande, at det ikke kun er her i Danmark, vi siger, at det er dem, vi vil udtage til havnestabskontrol.

Hvor mange skibe det drejer sig om, må jeg vende tilbage til skriftligt. Det kan jeg ikke sige på stående fod.

(Kort bemærkning).

Jørn Dohrmann (DF):

Jeg vil godt spørge ministeren, hvordan man har tænkt sig at håndhæve loven, når det er, man ligesom skal undersøge, om de nu har tegnet de forsikringer. Hvordan har ministeren tænkt sig at følge op på det? Vil det være med øget kontrol, eller er det samme standard som nu, hvor man egentlig ikke tjekker de forhold, inden de anløber de danske farvande, eller hvordan følger man op på det?

(Kort bemærkning).

Økonomi- og erhvervsministeren (Bendt Bendtsen):

Det er klart, at den danske regering i øjeblikket arbejder på, at der skal være lodspligt, og det mener jeg faktisk er fuldstændig altafgørende for sikkerheden i fremtiden.