

## F. t. beslutn. vedr. de indre danske farvande

Ross nævner desuden, at *clausula rebus sic stantibus* forudsætningsvis må antages alene at kunne benyttes dér, hvor en stat har forsøgt at løsgøre sig fra traktaten ad forhandlingsvejen og dermed forsøgt at nå til en forståelse med modparten (Alf Ross: Lærebog i Folkeret, 1984, s. 128 ff.). Som anført nedenfor har Danmark gennem en årrække forsøgt gennem internationale fora – herunder Helsingforskommissionen – at opnå forståelse for det danske synspunkt om, at lods bør tilpligtes i dansk territorialfarvand. Såfremt Traktaten ang. Afløsningen af Sund- og Belttolden opsiges fra dansk hold, vil det være naturligt, at det gennem udvalgsbehandlingen undersøges, hvilken betydning FN's havretskonvention, som Danmark ratificerede den 20. april 2003, vil få. Forslagsstillerne opfatter havretskonventionen som afgørende vigtig for at sikre et godt havmiljø på kloden, men heroverfor står Danmarks helt særlige situation, idet vore smalle stræder og korte afstande til kysterne gør Danmark særlig sårbart over for olieforurening.

*Internationale tendenser*

Beslutningsforslaget har en god sammenhæng med internationale bestræbelser for at styrke sikkerheden til søs. Der skal her henvises til de tiltag, der er taget af EU og IMO. Disse er kort beskrevet nedenfor.

EU vedtog i oktober 2003 et forbud mod, at enkeltskrogede olietankskibe anløber EU-havne. Forbuddet bringer EU på linje med USA, idet USA lukkede sine farvande for enkeltskrogede skibe 3 år efter, at tankskibet »Exxon Valdez« forliste i Alaska i 1989. Imidlertid forhindrer forbuddet mod at anløbe EU-havne ikke, at enkeltskrogede tankskibe gennemsejler EU's medlemsstaters farvande.

EU vedtog samtidig at fremskynde den nuværende udfasningsordning for enkeltskrogede olietankskibe, særligt for de såkaldte præ-MARPOL enkeltskrogede tankskibe, det vil sige tankskibe til råolie med en dødvægt på 20.000 t eller derover og olieprodukttankskibe med en dødvægt på 30.000 t og derudover uden separate ballasttanke med beskyttende placering. Tankskibe i denne kategori er som regel bygget før 1982.

Internationalt reguleres søfarten gennem FN-organisationen International Maritime Organization (IMO). 160 lande er en del af IMO. Organisationens formål er at samordne samarbejdet mellem regeringer vedrørende lovgivningsmæssige reguleringer og praksis relaterende til tekniske spørgsmål af alle slags, der påvirker skibstrafik involveret i international handel, at opfordre til og lette tiltrædelsen af de højest mulige praktisable standarder vedrørende sikkerhed til søs samt navigationseffektivitet og forebyggelse og

kontrol af havforureningen fra skibe. IMO's lodsanbefalinger for sejlruterne til og fra Østersøen går ud på, at skibe, der transporterer nukleare materialer, skibe med en dybgang på mere end 13 m, som passerer de danske farvande via Storebælt (T-ruten), samt lastede skibe med en dybgang på mere end 7 m, lastede kemikalietankskibe og gastankskibe uanset størrelse, der passerer via Øresund, bør anvende lods under passagen. Hvis der fra dansk side modtages indberetning om, at et skib, der bør følge lodsanbefalingerne, ikke gør dette, indberetter Søfartsstyrelsen dette til skibets flagstat.

I december 2003 vedtog de 160 IMO-lande at standse transporten af tung olie i ældre, enkeltskrogede tankskibe med virkning fra den 1. april 2005. Imidlertid fremgår det af aftalen, at de enkelte lande har mulighed for at dispensere, således at enkeltskrogede tankskibe fortsat kan anvendes. Dette smuthul blev indført efter pres fra Rusland. Dispensationsmuligheden giver ret til, at hvis Rusland som afsenderland af en olietransport og modtagerlandet for olietransporten er enige om at fragte olien i et enkeltskroget tankskib, så kan Danmark ikke forhindre, at den omtalte olietanker gennemsejler dansk farvand uden lods.

På IMO-mødet vedtoges det tillige at fremskynde udfasningen af en række enkeltskrogede olieskibe fra 2015 til 2010.

Kravene til konstruktion og udrustning af skibe, der transporterer nukleart materiale følger af International Code for the Safe Carriage of Packaged Irradiated Nuclear Fuel, Plutonium and High-Level Radioactive Wastes on Board Ships. Disse krav er skrappe end de krav, der stilles til olietankskibe. Beholderne til transport af nukleart materiale er konstrueret, testet og godkendt efter internationale krav. Hertil kommer, at en række lande, bl.a. Danmark, stiller skærpede krav til besætningens uddannelse og træning.

Der findes i dag et omfattende internationalt regelsæt, MARPOL-konventionen, der har til formål at forhindre, at forurening opstår, dels ved at stille en række krav til skibene, dels ved at stille krav til landene om at etablere modtagefaciliteter i havnene, så det affald, der genereres ved et skibs drift, kan bortskaffes på en ordentlig måde.

Landene omkring Øresund samarbejder om sikkerheden i farvandet i Helsingforskommissionen. Her har Danmark flere gang rejst spørgsmålet om at indføre en egentlig lodspligt i danske farvande. Der har imidlertid i dette forum uheldigvis ikke kunnet opnås enighed om at forfølge dette mål. Dette beror formentlig udelukkende på, at det vil være omkostningsfordy-