

[Anden næstformand]

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til finansudvalget. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

**2) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 107:**

*Forslag til folketingsbeslutning om lodspligt.*  
Af Tommy Dinesen (SF) m.fl.  
(Fremsat 13/2 85).

Forslaget sattes til forhandling.

*Forhandling*

**Industriministeren (Stetter):**

Sejladsikkerheden i danske farvande må tillægges stor vægt, og der er da også gennemført en række foranstaltninger for at sikre skibes sejlads. Herved nedbringes også risikoen for ulykker, som medfører forurening af vore farvande og kyster.

Jeg har læst forslaget således, at det er denne forureningsrisiko, forslagsstillerne mener at kunne nedsætte yderligere ved indførelse af lodstvang for skibe, som medfører forureningsfarlige ladninger såsom olie, kemikalier m.v.

Når jeg alligevel ikke vil kunne anbefale tingets medlemmer at stemme for forslaget, skyldes det forhold, som jeg kort skal redegøre for.

I bemærkningerne til forslaget nævnes korrekt, at Danmark i traktaten af 14. marts 1857 angående sund- og bælttoldens afløsning har forpligtet sig til ikke at indføre lodspligt for fremmede skibes passage af de danske stræder.

Selv om den teknologiske udvikling har været af en karakter og et omfang, som ikke kunne forudsiges, da traktaten blev indgået, ville det stadig væk være i strid med traktatens klare bestemmelser om lodsvirksomhed, såfremt Danmark ensidigt indførte lodspligt i stræderne.

Sundet og bælteerne forbinder to havområder og er derfor i Genèvekonventionen af 1958 om territorialfarvande og den tilstødende zone udlagt som internationale stræder. Denne konvention bestemmer, at fremmede skibe har ret til fri passage, hvis passagen er

uskadelig. Dette gælder også for skibe, som medfører forureningsfarlig last.

Såvel traktaten fra 1857 som Genèvekonventionen fra 1958 hindrer således Danmark i at indføre lodstvang for fremmede skibe under passage. Derimod hindrer konventionerne ikke, at der indføres lodstvang for skibe, som anløber danske havne. Der er hjemmel hertil i eksisterende lovgivning under industriministeriet.

Der er indført lodstvang for skibe ved 21 danske havne og broer. En særlig arbejdsgruppe under industriministeriet har vurderet sejladsforholdene ved samtlige danske havne, der besejles af skibe med farlige laster, og har udpeget disse 21 som steder, hvor sejladsforholdene er af en sådan karakter, at anvendelse af lods vil betrygge sejladsen.

Konventionerne, der altså drejer sig om passage af stræderne, ikke om anløb af danske havne, hindrer imidlertid ikke indførelse af lodsordninger, som hviler på internationale aftaler. Dette vil i praksis sige frivillige ordninger baseret på rekommandationer vedtaget i FNs søfartsorganisation, IMO. Der er vedtaget to rekommandationer for danske farvande, og jeg har i slutningen af sidste år i IMO taget initiativ til at få disse rekommandationer til også at omfatte skibe med radioaktive ladninger.

Erfaringerne har vist, at rekommandationerne, som bl.a. indeholder anbefalinger om anvendelse af lods, stort set følges af de skibe, som er omfattet af dem. Det har imidlertid været meget vanskeligt at få disse rekommandationer vedtaget i IMO, fordi der blandt de betydende søfartsnationer er modstand mod generelle anbefalinger om anvendelse af lods. Jeg mener derfor, at det vil være utilrådeligt, at Danmark på nuværende tidspunkt søger at få gennemført yderligere anbefalinger om anvendelse af lods, idet jeg anser det for yderst tvivlsomt, om et sådant initiativ ville kunne få den brede tilslutning, som er en forudsætning for, at rekommandationerne kan påregnes fulgt. Hertil kommer, at indførelse af lodstvang ikke 100 pct. kan forhindre en søulykke. Der er i de senere år sket adskillige grundstødninger i danske farvande, hvor de pågældende skibe havde lods om bord.

Efter min bedste overbevisning vil uheldshyppigheden ikke kunne sænkes væsentligt ved indførelse af yderligere lodstvang, og jeg

[Industriministeren]

vil derfor ikke kunne anbefale forslaget til vedtagelse.

**Arne Jensen (S):**

Spørgsmålet om lodspligt i danske farvande blev i 1978 ved behandling af forslag til lov om ændring af lov om skibsfartens betryggelse og forslag til lodslov taget op af socialdemokratiets daværende ordfører, Poul Nielson. På det tidspunkt fandt socialdemokratiet ingen muligheder for at gennemføre bestemmelser på området; vi måtte alene henvise til, at der i internationale organer arbejdes videre med hele problemstillingen.

Det har ikke været mig muligt selv ved ganske intens læsning at spore nogen SF-interesse for dette spørgsmål på det tidspunkt i 1978. Men det er selvfølgelig glædeligt, at interessen er groet frem i mellemtiden, for problemet er absolut ikke blevet mindre siden 1978. Selv om problemet er kompliceret, også henset til internationale aftaler, kan vi i høj grad bifalde de hensigter, der er indeholdt i beslutningsforslaget.

Den stadig større forureningsrisiko i danske farvande er forøget i den mellemliggende tid. Vi har fået større skibe, flere farlige transportere, sejlads med giftstoffer, kemikalier osv. Alene olieforureningen kan betinge en stramning af reglerne, og også vore forpligtelser i henhold til Ramsarkonventionen om beskyttelse af vådområder af international betydning som levesteder for vadefugle, pålægger os at tage spørgsmålet op igen.

Beslutningsforslaget pålægger regeringen både at arbejde for forslaget i internationale forsamlinger og at fremsætte et lovforslag herom i folketinget. Jeg vil gerne spørge ministeren, om disse to ting overhovedet kan gøres på én og samme tid eller vi nødvendigvis må afvente yderligere forhandlinger i international sammenhæng.

Som sagt kan vi i socialdemokratiet tilslutte os intentionerne i forslaget. Vi finder det samtidig på sin plads at bemærke, at hvis vi skulle komme frem til nye og skærpede regler, er der selvfølgelig nogle af dem, der ikke bør gælde f.eks. skibe i regelmæssig fart. Både det punkt og andre detaljer vil vi gerne have lov til at drøfte videre under udvalgsarbejdet, men vi er som sagt positive over for sigtet med selve beslutningsforslaget.

**Jette Thomsen (KF):**

I traktaten af 14. marts 1857 angående sund- og bæltoldens afløsning forpligtede Danmark sig til ikke at indføre lodspligt for fremmede skibes sejlads gennem danske farvande. Sundet og bælteerne forbinder som bekendt to havområder og er derfor ifølge Genèvekonventionen af 1958 om territorialfarvande udlagt som internationale stræder. Sådanne stræder kan ifølge konventionen passeres frit, hvis passagen er ufarlig.

Vi mener ikke, at der bør eller kan ændres ved denne beslutning, så vi derved går imod såvel Genèvekonventionen som traktaten af 1857. Selvfølgelig skal sikkerheden for miljø og liv opretholdes og den teknologiske udvikling følges op, men der er allerede taget initiativ til noget sådant gennem bl.a. to rekommandationer omfattende danske farvande, og industriministeren har taget initiativ i FNs søfartsorganisation til at få skibe med radioaktiv ladning omfattet af disse rekommandationer.

Bestemmelserne og reglerne følges stort set af de skibe, der er omfattet af dem, og derfor mener vi, at det vil være uklogt at kræve yderligere skærper vedrørende lods, når vi allerede er i gang med arbejdet i IMO.

I den eksisterende lovgivning er der hjemmel til at indføre lodstvang for skibe, der anløber danske havne, og det giver i sig selv mulighed for at imødegå de værste former for ulykker. Lodsassistance eller -pligt giver ikke nogen garanti for, at der ikke sker ulykker i form af grundstødninger m.m. Der er adskillige eksempler på ulykker, som er sket på trods af lodsassistance. Det er langt mere hensigtsmæssigt at få lodsrekommandationerne vedtaget i IMO og støtte dette arbejde uden først at skabe forstyrrelser ved nye krav om lodspligt.

Jeg kan derfor ikke anbefale forslaget til vedtagelse.

**Skrumsager Skau (V):**

Forslagsstillernes hensigt er at formindske havforureningsrisikoen i de danske farvande, og denne hensigt er fornuftig.

Forslagsstillingerne nævner i bemærkningerne til forslaget, at Danmark i medfør af en traktat fra 1857 har forpligtet sig til ikke at indføre lodstvang. I traktaten siges det, at Danmark forpligter sig til

[Skrumsager Skau]

»... at lade føre Tilsyn med Lodstjenesten, hvis Afbenyttelse i Kattegattet, Sundet og Belterne til enhver Tid er overladt til Kapteinernes og Skibsførernes eget Godtbefindende.«

Selv om det er en gammel traktat, er det fortsat en forpligtelse for Danmark og dermed ikke sådan lige til at lave om, selv om vi kunne ønske det.

Forslagsstillerne nævner også, at der siden 1857 er sket en kraftig teknologisk udvikling inden for skibsfarten. Ja, skibene er blevet større, det er rigtigt, og det er også helt andre produkter, der nu udgør den almindelige last i skibene.

Med hensyn til den teknologiske og tekniske udvikling vil jeg gerne tilføje, at der heroverfor står, at der også siden 1857 er sket en fantastisk teknisk udvikling på navigationsområdet, som gør skibene betydelig bedre og mere effektive, og skibenes manøvreedygtighed er blevet meget større. Det er faktorer, der i høj grad bidrager til at formindske ulykkernes antal til søs. Desuden er navigationsuddannelserne blevet betydelig bedre, og også ansvarsfølelsen er blevet større, og det er efter min mening også den bedste måde at begrænse søulykker på, ikke bare i de danske sunde og bæltter, men også alle andre steder.

Det er endvidere blevet klart – det viser vore erfaringer igennem årene – at lodstvang på ingen måde giver garanti for, at søulykker undgås eller formindskes.

Venstre kan med disse bemærkninger ikke anbefale beslutningsforslaget til vedtagelse.

#### Aase Olesen (RV):

Det radikale venstre vil meget gerne støtte SFs forslag til folketingsbeslutning om at pålægge ministeren at fremme denne sag om lodspligt i danske farvande mest muligt.

Hr. Arne Jensen nævnte, at spørgsmålet havde været oppe allerede i 1978, men han havde ikke kunnet finde noget om SFs interesse. Jeg var ikke medlem af folketinget på det tidspunkt, men det var jeg i 1975 og 1976, hvor vi også diskuterede tingene i folketingets erhvervsudvalg. Det ligger jo sådan her i huset, at det kan være svært at grave tingene frem. Noget af det foregår kun som samråd og mundtlige debatter, andet i form af bilag, som heller ikke er nemme at finde frem til. Men jeg husker i hvert fald tydeligt,

at på det tidspunkt var der bred interesse for spørgsmålet, men vi lod os – ligesom tilsyneladende her – for nogles vedkommende stille tilfreds med, at man fra ministeriets side sagde, at det ikke kunne lade sig gøre på grund af den berømte traktat, og det var altså også under en socialdemokratisk regering, man sagde det.

Det er klart, at vi må holde os til de aftaler, vi har skrevet under på, men jeg vil godt spørge ministeren: hvad var traktatens forudsætninger? Årstallet tyder jo på, at det var sundtolden, vi forpligtede os til ingen sinde at genindføre, og at vi aldrig mere må rette Kronborgs kanoner mod skibe, der forsøger at slippe for sundtolden. Er det ikke sådan, at når præmisserne for en sag falder bort, så er der rimelig grund til at tage den op igen?

Jeg kan være enig med den sidste taler i, at der er sket meget siden 1857, men farligheden af de stoffer, der transporteres, og mængden af dem, som transporteres på én gang, og antallet af søfolk på de pågældende skibe er jo også ændret, så uanset bedre teknik og bedre uddannelse er der vel alt andet lige i virkeligheden blevet større risiko for store miljøskader end i 1800-tallet.

Der er én ting mere, det er vigtigt at sige, nemlig at farligheden af danske farvande ikke er blevet mindre. Vi, der ofte krydser Store Bælt, er måske ikke helt opmærksomme på, hvor farligt et internationalt farvand vi i virkeligheden har med at gøre, når man skal den anden vej, på langs af vore sunde og bæltter.

Derfor synes jeg, der er god grund til, når ministeren i øvrigt forhandler om disse sager, herfra at give ham det pålæg, at han gør alt, hvad han overhovedet kan, for at fremme sikkerheden til søs i de internationale farvande mellem de danske øer.

#### Dohrmann (FP):

Uanset hvilket rederi det er, og uanset hvilken nationalitet det har, føler jeg mig overbevist om, at de alle kun vil sætte folk til jobbet, som har kendskab til tingene, og som har de fornødne kundskaber til at føre deres skib. Derfor kan vi ikke støtte forslaget.

Selvfølgelig vil vi alle sammen gøre, hvad vi kan, for at undgå forurening, og det er da også rigtigt, som forslagsstillerne siger i deres bemærkninger, at der bliver transporteret

[Dohrmann]

mange farlige laster, men det er forkeret at fremstille det, som om det skulle betyde nogen egentlig forbedring af sikkerheden eller bekæmpelse af forureningsfaren at gennemføre lodstvang.

Vi afviser altså forslaget.

#### Arentoft (KF):

Jeg er meget enig med fru Jette Thomsen, der sagde, at det ikke giver 100 pct. sikkerhed, at man har lods om bord.

Noget af det, der har tiltrukket sig opmærksomheden, er de ting, der er sket i T-ruten, altså ruten ned igennem Kattegat og Store Bælt. Der havde man det skarpe drej ved Hatter Barn, men det er nu rettet ud, så derfor er en af de væsentligste farer ved gennemsejling af danske farvande fjernet. Ligeledes har man igennem mange år haft separering af trafikken gennem Sundet, altså højrekørsel, om jeg så må sige.

Jeg mener altså, at sikkerheden er forøget gevaldigt, og man kan efter min mening simpelt hen ikke gennemføre lodstvang, end ikke tvangslods, i danske farvande i henhold til, hvad der er vedtaget på havretskonferencerne om international sejlads i gennemsejlingsfarvande.

Når jeg nævner ordet tvangslods, er det, fordi det begreb jo også findes. Derved forstår man, at skibe skal betale for lodsning, uanset om de tager lods om bord eller ej, men end ikke det tror jeg at der er mulighed for at gennemføre.

#### Tommy Dinesen (SF):

Jeg synes, det er lidt trist, at den sidste taler, hr. Arentoft, siger det, han gør. Jeg har også læst det, der skete i 1978 og 1979, hvor man diskuterede lodsloven, og et af de bedste indlæg – det kan jeg se som nogenlunde sagkyndig på området – var hr. Arentofts. Men hr. Arentoft er jo ikke ordfører for fremskridtspartiet mere og har tilsyneladende fået en anden opfattelse af sagerne, og det beklager jeg. Der var nogle ændringsforslag fra hr. Arentoft, som var udmærkede, men som blev taget tilbage i sidste øjeblik. De gik ud på at indføre tvangslods i transitruten fra Skagen til Gedser. Man må konstatere, og det er lidt ærgerligt, at det kan gå sådan.

Jeg vil godt sige, at når vi fra SF har fremsat dette forslag, er det naturligvis, fordi der

er sket nogle ulykker. Og som man kan se, hvis man læser referaterne fra dengang, var der en lodsformand fra Skagen, der sagde: det er ikke et spørgsmål om, hvorvidt der sker en ulykke. Det er et spørgsmål om, hvornår det sker.

Det er da rigtigt, som flere af ordførerne har sagt, at der ikke er noget, der er 100 pct. sikkert, ej heller hvis man har lods om bord, men det er i hvert fald betydelig bedre.

Nu er der ikke blevet sagt ret meget om fuglebestande og sådan noget, men jeg kan da sige, at Den internationale Fuglebeskyttelsesorganisation på sit årsmøde i Schweiz i sidste måned har rettet en henvendelse til regeringen, som indeholder de ting, som er skitseret her i SFs forslag.

Når vi har fremsat forslaget, er det naturligvis på baggrund af de to ulykker, der er sket inden for de sidste 2-3 år, hvor der ikke har været lods om bord. Begge gange er Musholmbugten i Vestsjælland blevet berørt af oliekatastrofer. Det er millioner af kroner, det drejer sig om, og nogle gange ved man ikke, hvem der står bagved. Det ville man vide, hvis der var lods om bord. I tilfælde af, at man ikke finder ud af, hvem det er, der laver et oliespild ved de danske kyster, står man i den situation, at det bliver kommunerne, regeringen eller folketinget, dvs. skatteborgerne, der kommer til at betale. Så kan man godt sige nogle kønne ord om, at vi skam er imod forurening osv. Men når man skal gøre noget ved det, er man altså ikke særlig meget for det. Alle erkender, at der er en forureningsrisiko, men ingen vil gøre noget ved den, kan man måske sige.

Både industriministeren, fru Jette Thomsen og hr. Skrumsager Skau henviser til, at der er sket en teknologisk udvikling, som gør, at man f.eks. nu bedre kan se de modgående skibe på radar, og der er sket andre ting. Men det hjælper jo ikke noget i tilfælde af strømsvigt. En af de ting, der skete i det tilfælde i Store Bælt, da der kunne være sket en forureningsulykke, var strømsvigt, og ved et strømsvigt kan man heller ikke kigge radar. Det eneste, man kan bruge, er petroleumslamper, men dem har man ikke mere, og så står man i en situation, hvor man ikke kan bremse en supertanker på vej ned gennem Store Bælt. Man kan ikke engang gøre opmærksom på, at man er på vej, for sådan en tanker fortsætter ca. 30 km, inden den

[Tommy Dinesen]

kommer ned i fart, hvis den har været i fuld fart.

Så kan man godt som ministeren sige, at vi er i gang med at lave noget på internationalt plan. Ja men hvad? Man prøver på at lave nogle bestemmelser vedrørende skibe, der har radioaktive stoffer om bord. Jeg ved ikke, om det er nukleare maskiner og sådan noget, og det er også underordnet. Men en stor katastrofe med en supertanker kan godt betyde betydeligt større katastrofer i de farvande, som danskerne skal prøve på at friholde for den slags ulykker.

Blot fordi et marokkansk skib, der for ikke så lang tid siden gik fra Fredericia uden lods, idet der ikke var lods det pågældende sted, skulle undgå et andet skib, skete der jo det, at man fik revet nogle bundtanke op og der kom noget olie ud. Flere dyrearter og fuglearter kan helt forsvinde, hvis der kommer den store katastrofe eller en, der er bare lidt større end den, der skete i forbindelse med det marokkanske skib, og det vil man altså ikke gøre noget ved. Det er ellers blevet meget moderne at tale om miljøet og om, at man skal gøre lidt for fuglene osv., men når det kommer til stykket, vil man altså ikke gøre noget. Dette her koster ikke engang penge, hr. minister.

Hr. Arne Jensen sagde, at SFs interesse for spørgsmålet ikke var så stor i 1978. Det er meget muligt. Nu sad jeg ikke her dengang, og vi har jo alle vores kæphest; det afhænger måske af, hvad vi har beskæftiget os med før i tiden. Men vi ikke kan blive ved med at se på, at den slags ting sker. Hvad kan vi gøre andet end at bede om, at der kommer lods om bord i skibene? Der kan ikke gøres andet.

Jeg synes også, det er helt fantastisk, at Danmark tilsyneladende som det eneste land i hele verden, vil jeg gå ud fra, vil henvise til, at man ikke vil have lods om bord i skibene, fordi man har en traktat fra 1857. Det kan ikke være rigtigt, og jeg nægter at tro på, at andre søfartsorganisationer og søfartslande ikke kan forstå problemet.

Det er også rigtigt, som fru Aase Olesen sagde, at der hele tiden bliver skåret ned i bemanningen alle steder, og vi ved vel alle sammen – industriministeren må i hvert fald vide det – at på de forskellige bekvemmelighedsskibe, som der er mange af, har man næsten ingen besætning. Man har ingen ga-

ranti for, at de kender søvejsreglerne. Man skal nok være heldig, hvis de i det hele taget har et duelighedsbevis eller den store frivømmerprøve. Sådan er forholdene, og det lader åbenbart til, at regeringen er ligeglad, og det er de konservative og venstre også.

Hr. Dohrmann mener, at når man nu går hen og mønstrer folk om bord i et skib, så ved de sikkert så meget, at man bare kan køre deruda'. Men i en issituation som den, vi har set i Store Bælt, er der f.eks. ikke nogen af bøjerne, der med garanti kan være på plads, så derfor er det bedst med en lods.

Det er også en fordel, at der er danske lodser om bord i skibene, som f.eks. kan sige til de andre skibe: nu kommer der altså en bølge her; vi har farlig brændstofbenzin om bord, der er eksplosiv. Så kan andre gå i land, og så er man sikker på, at der er den kommunikation, der skal til.

Jeg vil sige tak til de ordførere, der var positive over for forslaget, og det skulle i hvert fald garantere for, at der var et flertal for, at vi kunne få gjort noget på området. Det vil jeg gerne sige tak for.

(Kort bemærkning).

#### **Skrumssager Skau (V):**

Hr. Tommy Dinesen brugte som et argument for at indføre lodspligt, at der har været strømsvigt på et skib.

Jeg vil gerne spørge hr. Tommy Dinesen: hvordan sikrer en lods om bord på et skib, at der ikke vil ske strømsvigt?

(Kort bemærkning).

#### **Jette Thomsen (KF):**

Ja, det var også bemærkningen om strømsvigt, der fik mig herop, for ved strømsvigt kan jeg altså ikke se, det hjælper noget med lods om bord.

Hr. Tommy Dinesen sagde også, at det kostede ikke noget at indføre disse skærpede regler, men hvis man indfører lodstvang, skal der så ikke ansættes flere lodser?

(Kort bemærkning).

#### **Tommy Dinesen (SF):**

Jo, selvfølgelig vil det da hjælpe, hvis der er lods om bord i tilfælde af strømsvigt, for lodsen har sin egen batteridrevne walkie-talkie med og kan kalde nogle andre. Samtidig

[Tommy Dinesen]

ved han, hvor skibet befinder sig henne. En lods er jo en stedkendt mand, som ved, hvor der er farer, herunder for grundstødning, og som også ved, hvilke andre skibe der er på vej gennem Store Bælt eller Øresund, så derfor hjælper det da.

Med hensyn til prisen er det mig bekendt alle steder sådan – og jeg har været over hele verden, medens jeg sejlede i hvert fald – at man aldrig betaler for lodsens selv, det er selvfølgelig noget, rederiet gør. Det er da også rederierne, der skal betale her, men det er ikke blot en sikkerhed for rederierne, men også for landet som sådan.

#### **Industriministeren (Stetter):**

Hr. Arne Jensen spørger, om det kan forenes på samme tid at arbejde for en lodspligt i relevante internationale forsamlinger og fremsætte lovforslag her i tinget om lodspligt for skibe, der gennemsejler danske bælter og sunde. Rent teoretisk kan det vel gøres, men det vil blive betragtet som en uvenlig handling af vores samtale- og traktatpartnere i internationale forsamlinger.

Danmark er kendt og anerkendt som et foregangsland, når det drejer sig om at finde frem til størst mulig sikkerhed for skibes sejlads, og det gælder om at bevare vor indflydelse og anseelse på dette felt. Jeg tror derfor, at hr. Arne Jensen har ret i, at vi vil miste anseelse og mulighed for at få indflydelse på den internationale søfartslovgivning, hvis vi begynder på at gøre begge dele, blæse og have mel i munden.

Fru Aase Olesen spørger om 1857-traktatens forudsætninger, og dem kender vi begge to. Jeg kan bifalde den forudsætning, som fru Aase Olesen anvendte, men det forekommer mig, at fru Aase Olesen glemte at omtale Genèvekonventionen fra 1958, som omtaler territorialfarvandet og den tilstødende zone udlagt som internationale stræder. Denne konvention bestemmer helt klart, at fremmede skibe har ret til fri passage uden lods tvang i de pågældende områder.

Ordføreren for forslagsstillerne, hr. Tommy Dinesen, omtalte risiko for oliekatastrofer, som kan medføre, at mange søfugle mister livet, og hr. Tommy Dinesen mente ikke, at vi ønskede at gøre noget ved det. Jeg skal ganske kort bemærke, at af de fire olieforureninger, som er omtalt i bemærkningerne, er

de tre opstået ved ulovlig udledning af olie fra et gennemsejrende skib og ikke ved grundstødninger. Det vil sige, at vi ikke kan forhindre, at der stadig opstår oliekatastrofer, hvor søfugle mister livet. Det er i allerhøjeste grad beklageligt, men vi kan altså ikke forhindre det ved at sætte en lods om bord.

Jeg skal slutte med at sige, at forslaget formentlig henvises til erhvervsudvalget, og industriministeriets søfartsafdeling vil være til rådighed for medlemmerne. Vi skal gøre, hvad vi kan, for at besvare de spørgsmål, som måtte blive stillet.

(Kort bemærkning).

#### **Arentoft (KF):**

Hr. Tommy Dinesen bemærkede, at med lods om bord havde man også viden om, hvad man ville møde af skibe med farlige laster eller store laster af olie og den slags ting. Det kan der måske være noget om, men det kan man jo også få at vide uden lods, idet jeg går ud fra, at hr. Tommy Dinesen kender det meldesystem, hvor skibe, der kommer ind ved Skagen eller kommer ind sydfra, melder til søværnets operative kommando og følges hele vejen, og søværnets operative kommando underretter andre skibe om, hvem de kan møde. Derfor holder det argument med, at lods om bord er en sikkerhed, ikke.

#### **Tommy Dinesen (SF):**

Det vil jeg nu mene at det gør alligevel, hr. Arentoft, for et af de store problemer, når man sejler i Østersøen og i Store Bælt og i Kattegat, er f.eks. Østlandenes skibe og deres skibsførere, idet man ikke ved, om de vil gå til højre eller venstre, eller styrbord eller bagbord, som det hedder. Russerne har jo andre fartsregler, nogle gange i hvert fald, og man ved ikke, hvilken last russere og østtyskere sejler med, bare for at tage dem, eller skibe der kommer f.eks. fra Honduras eller Liberia. Det ved man, hvis der er en lods om bord, fordi lodsens jo får at vide, hvad der er i lasten. Det skal han vide, fordi han skal vide, hvordan han går af vejen for de andre.

Ministeren siger, at det ikke hjælper at have lods om bord ved ulovlige udledninger. Ja men det gør det da. Der står højt og tydeligt i lodsloven, der blev vedtaget i 1978-79, at lodsens skal videregive og anmelde, hvis

[Tommy Dinesen]

der er nogen, der ulovligt udleder olie. Derfor vil det hjælpe med en lods.

**Industriministeren (Stetter):**

Jeg vil anbefale, at vi undersøger disse spørgsmål nærmere i udvalget, men jeg føler alligevel trang til at sige, at industriministeriet i samarbejde med andre myndigheder og med søfartens organisationer løbende foretager forbedringer af sejsikkerheden i danske farvande. Vi har nedsat en særlig rådgivningsgruppe vedrørende denne sejladsikkerhed, og den har i de senere år anbefalet en række forbedringer i afmærkningen, ruteforbøb, som nu er gennemført.

Jeg vil tillade mig at have den opfattelse og mening, at det er bedre at fortsætte dette arbejde end at sætte Danmarks internationale anseelse over styr ved at foretage handlinger, som er i direkte modstrid med både traktaten fra 1857 og den mere moderne konvention fra 1958. Det ville være i allerhøjeste grad betænkeligt

(Kort bemærkning).

**Tommy Dinesen (SF):**

Så må jeg spørge, om ministeren virkelig mener, at vi på baggrund af en traktat fra 1857 ikke kan gøre noget i tilfælde af, at to tankbåde knalder sammen ude i Store Bælt og der løber olie ud og der er titusinder af fugle, der skal skydes, fordi de er indklistret i olie. Vil ministeren da sige, at det er synd, men sådan skal det fortsætte med at være?

**Industriministeren (Stetter):**

Jeg er ikke interesseret i at deltage i nogen polemik med ordføreren for forslagsstillerne. Jeg har også henvist til konventionen af 1958, som forbyder os at indføre lodsvang for fremmede skibe, der skal passere danske sunde og bælder.

Med hensyn til spørgsmålet om ulykker, som medfører mange fugles død, har jeg allerede gjort opmærksom på mit syn, og det er, at vi efter min overbevisning ikke kan undgå, at man slipper olie ud, uanset om der er lods om bord eller ej. Det er ikke muligt for lodsen i alle tilfælde at konstatere, at det finder sted.

Jeg må også fremhæve det, som bl.a. fru Jette Thomsen var inde på, nemlig at den omstændighed, at der er lods om bord, jo

ikke forhindrer grundstødninger. Statistikken viser, at der foregår grundstødninger. Det svinger lidt fra år til år, men i mange af de tilfælde, hvor der sker grundstødninger, er der lods om bord, og vi kan derfor ikke uden videre som hr. Tommy Dinesen sige, at blot vi får lods om bord, så undgår vi grundstødninger. Erfaringerne viser det modsatte. Vi har grundstødninger, selv om der er lods om bord.

(Kort bemærkning).

**Tommy Dinesen (SF):**

Jeg har ikke sagt, at vi undgår noget 100 pct. Jeg sagde det endda i starten af mit indlæg. Jeg er da klar over, at der ikke er noget i denne verden, der er 100 pct., heller ikke, at man forhindrer ulykker. Men det er en sikring, og hvis det ikke er nogen sikring, kan man jo lige så godt afskaffe lodsvæsenet.

Hermed sluttede forhandlingen.

*Afstemning*

Forslagets overgang til anden (sidste) behandling vedtoges uden afstemning.

**Anden næstformand (Povl Brøndsted):**

Jeg foreslår, at forslaget til folketingsbeslutning henvises til erhvervsudvalget. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

**3) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 108:**

*Forslag til folketingsbeslutning om liberalisering af lukkeloven.*

Af Aase Olesen (RV) m.fl.  
(Fremsat 13/2 85).

Forslaget sattes til forhandling.

*Forhandling*

**Industriministeren (Stetter):**

Det lyder umiddelbart tiltalende at give detailhandelen adgang til frit at placere åb-