

ny struktur er jo ikke nye, og slet ikke tankerne om, at der skal laves en strukturreform. Uanset det tror vi nu stadig væk, det ville være aktuelt med forslaget. Man kan næsten sige, at hvis det går i retning af større kommuner, så bliver det endnu mere relevant, end det måske er i dag. Men det er da selvfølgelig et synspunkt, som er til at tage og føle på.

Som sagt er vi glade for debatten, der har været her i dag, og jeg synes egentlig, at det kan give anledning til, at vi så forlængede udvalgsarbejdet, som ellers har været lidt presset i forhold til den tidsplan, som er blevet fremsat, i øvrigt med mit samtykke, fordi vi egentlig gerne havde set det her forslag komme til anden behandling.

Jeg synes sådan set, at det var værd at overveje at bruge det som afsæt til at få diskuteret nogle af de problemstillinger, som der kan være dels i relation til selve beslutningsforslaget, dels i forhold til, hvordan vi mere generelt får stykket noget af den viden sammen, som der er på området, og også hvad der kan ske af yderligere handlinger derefter. Så jeg vil lige overveje, om vi skal lade den gå til anden behandling nu her, eller om vi skal bruge den som anledning til at få stillet nogle egentlige spørgsmål og så komme lidt længere ned i materien på det.

Men jeg takker for den behandling, som ordførerne og ministeren har givet forslaget i dag.

Hermed sluttede forhandlingen, og forslaget overgik derefter til anden (sidste) behandling.

Afstemning

Den fg. formand (Inge Dahl-Sørensen):

Jeg foreslår, at forslaget til folketingsbeslutning henvises til Erhvervsudvalget. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (*Op-hold*). Det er vedtaget.

Den sidste sag på dagsordenen var:

30) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 190:

Forslag til folketingsbeslutning om forbedring af sikkerheden i de indre danske farvande.

Af Jørn Dohrmann (DF) m.fl.
(Fremsat 16/4 2004).

Forslaget sattes til forhandling:

Forhandling

Økonomi- og erhvervsministeren (Bendt Bendtsen):

Jeg vil gerne indlede med at sige tak for forslagsstillernes initiativ til, at vi her i Folketinget drøfter sejladssikkerheden i vores farvande. Regeringen er enig med forslagsstillerne i, at sikkerheden i de danske farvande skal forbedres. Der er allerede sket en række forbedringer, men der kan og skal gøres mere for at mindske risikoen for uheld.

Det er et område, som regeringen prioriterer højt. Regeringen har således gennem længere tid arbejdet på forskellige initiativer, og det fremgår af det supplerende regeringsgrundlag fra sidste år, at regeringen vil øge anvendelsen af lodser og på andre måder styrke sejladssikkerheden ved gennemsejling af danske farvande.

Regeringen har haft et udvalg til at se på sagen og er nu klar med en lang række initiativer til forbedring af sejladssikkerheden. Disse initiativer fremgår af en rapport og en handlingsplan, der blev offentliggjort i går. Nogle af initiativerne kan iværksættes med det samme, mens andre har en længere tidshorison.

Der er altså tale om forbedring af de eksisterende sejladssikkerhedsmæssige tiltag og nye initiativer, som netop skal imødekomme den forventede stigning i trafikintensiteten, især for så vidt angår større olietankskibe. Det sker gennem en kombination af en øget overvågning af skibstrafikken, landbaseret sejladsvejledning eller lodsning fra land samt øget anvendelse af lods ved skibes gennemsejling af danske farvande, især fra Østersøen.

Det indebærer, at alle større skibe kaldes op og orienteres om bl.a. lodsning, når de kommer til dansk farvand; at skibe, der udgør en særlig risiko for miljøet, hele tiden overvåges; at der sker en skærpet overvågning i farvande, hvor det er særlig vanskeligt at navigere; og at der iværksættes et pilotprojekt om landbaseret lodsning.

Disse initiativer forudsætter anvendelse af ny teknologi. Det vil navnlig sige etablering af et nyt kystradarsystem, landbaseret AIS, det såkaldte automatiske identifikationssystem, og samkøring af disse to systemer. Der skal også arbejdes for billigere lodsning gennem effektivisering og liberalisering.

Foruden rapporten og handlingsplanen er regeringen i gang med at forberede et lovforslag om objektivt ansvar for transport af andre farlige og forurenende stoffer end olie og tvungen forsikring for bunkersolie. Dette lovforslag skal gennemføre den såkaldte HNS-konvention og bunkerskonventionen.

Kl. 18.00

Jeg vil godt gennemgå og kommentere det fremsatte beslutningsforslags fem elementer.

For så vidt angår det første forslag om forbud mod, at enkeltskrogede tankskibe transporterer olie, kemikalier og radioaktivt materiale, er der allerede internationale regler, som regulerer dette. Danske særregler omfatter ikke skibe, der gennemsejler de danske farvande, det gør internationale regler.

Til april træder et internationalt forbud i kraft mod transport af tung olie i enkeltskrogede tankskibe. Forbuddet har med det samme virkning for alle større skibe, dvs. tankskibe med en dødvægtstonnage over 5.000, der gennemsejler danske farvande. For mindre skibe har forbuddet af hensyn til forsyningssikkerheden først virkning fra 2008. Forbuddet gælder også for skibe, der er afgået fra russisk havn, uanset om disse skibe anløber dansk havn eller blot sejler gennem dansk farvand.

Som bekendt har Danmark haft en førende rolle, når det drejer sig om skrappe krav til tankskibe. Det var jo netop hovedtemaet under det danske formandskab. Vi lagde her afgørende vægt på at få vedtaget tiltag, som kan forhindre en gentagelse af »Prestige«-sagen.

Der har derfor allerede siden oktober sidste år været et forbud i EU mod transport af tung olie i de større enkeltskrogede tankskibe til og fra Danmark og de øvrige medlemsstaters havne. Forbuddet omfatter efter EU-udvidelsen alle Østersølande på nær Rusland. Rusland bliver som sagt dækket af de internationale regler til næste forår.

Der er altså også globale regler for transport af kemikalier og nukleart materiale. Alle flydende kemikalier, der anses for at udgøre en trussel mod havmiljøet, skal transporteres i dobbeltskrogede tankskibe. Der stilles endvidere strenge krav ved transport af nukleart materiale, ikke alene til konstruktion og udrustning af skibene, men også til beholdernes konstruktion.

Det, som forslagsstillerne ønsker, nemlig at forbuddet også skal omfatte gennemsejling, er der således allerede enighed om internationalt, for så vidt angår transport af tung olie.

Det er derfor regeringens vurdering, at de nuværende internationale regler for transport af olie, kemikalier og nukleart materiale giver god beskyttelse mod skader på havmiljøet.

Spørgsmålene om indførelse af lodspligt og opsigelse af Traktaten ang. Afløsningen af Sund- og Bælttolden fra 1857, også kaldet Københavntraktaten, hænger sammen. Jeg vil dog gerne kommentere dem samlet.

Der må ikke herske tvivl om, at det fortsat er regeringens målsætning at få indført lodspligt i de danske stræder. Der er imidlertid nogle internationale regler, der skal overholdes.

Den nye rapport om sejladsikkerhed indeholder en gennemgang af de juridiske muligheder og begrænsninger i international ret og konventioner, som forslagsstillerne efterspørger. Det fremgår heraf, at Danmark ikke ensidigt vil kunne ophæve Københavntraktaten. Det kræver nemlig ikke kun traktatlandenes accept, men også international accept, da stræderegimet er blevet en del af international sædvaneret.

Selv om det må lykkes at opnå tilslutning til ophævelse af Københavntraktaten, vil det ikke i sig selv medføre, at Danmark ensidigt kan indføre lodspligt for fremmede skibe i danske farvande og stræder. Takket være Københavntraktaten er gennemsejlingen af de danske stræder i dag ikke omfattet af FN's havretskonventions mere liberale regler om transitpassage.

Såfremt Københavntraktaten ophæves, kan andre lande kræve, at reglerne om transitpassage skal finde anvendelse på skibe, der gennemsejler de danske stræder.

Disse regler giver altså ikke adgang til en ensidig indførelse af lodspligt. Lodspligten vil altså kun kunne indføres, hvis der kan opnås international enighed om det. Der har de seneste år været gjort flere forsøg fra dansk side på at vinde international tilslutning til indførelse af lodspligt, men disse forsøg er strandet på manglende international politisk vilje.

Til trods for den større internationale opmærksomhed om behovet for at styrke sejladsikkerheden, bl.a. i lyset af »Prestige«-ulykken i 2002, er der intet, som tyder på en opblødning af den internationale holdning til lodspligt gennem internationale stræder, herunder også de danske stræder.

Fra dansk side har man gennem årene i forskellige internationale organisationer arbejdet på at få indført lodspligt gennem stræderne. Spørgsmålet blev senest drøftet på et møde om lodsning i Helsinkikommissionen i oktober

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

teneste på fuldt betryggende måde. Bestemmelsen omfatter i dag alle former for sejlads.

Der er kun få sager om spiritussejlads så vel inden for det erhvervsmæssige område som fritidssejlerområdet. Det er en generel vurdering, at den hidtidige regulering har fungeret tilfredsstillende.

Vi har her i Folketinget flere gange, senest i 1999 og 2002, behandlet forslag om indførelse af faste promillegrænser for fritidssejlere. Disse forslag blev forkastet af Folketinget med overvældende flertal. På fritidssejlerområdet er det fortsat regeringens opfattelse, at den nuværende regulering er tilstrækkelig.

KL 18.10

På det erhvervsmæssige område suppleres lovgivningen i vid udstrækning af rederiernes alkoholpolitikker. Der er for flere større rederiers vedkommende tale om en nul alkohol-politik.

Følgerne af spiritussejlads med passager- og lastskibe kan imidlertid blive særdeles omfattende. Regeringen er derfor enig i, at der, selv om der næppe er et stort og påtrængende behov for lovændring, kan være anledning til at se på, om der for passager- og lastskibe bør indføres faste promillegrænser. Jeg vil derfor indlede drøftelser med søfartserhvervets parter om faste promillegrænser.

Regeringen er som nævnt enig med forslagsstillerne i målet. Der er forskellige bud på, hvilke midler der kan anvendes. Jeg har hæftet mig ved, at forslagsstillerne i forslaget henviser til, at der kan anvendes mange andre tiltag til forbedringer af sikkerheden i farvandet, og at der opfordres til, at disse inddrages i udvalgsarbejdet. Det tager jeg altså som et udtryk for en stor åbenhed, hvad angår midlerne, når bare målet, som vi er enige om, nås.

Lad mig citere fra den skriftlige fremsættelse:

»Men det afgørende er ikke, hvem der tager initiativerne. Det vigtige er, at der sker noget.«

Vi kan desværre ikke garantere for, at der ikke indtræder miljøulykker i danske farvande, men vi kan sammen reducere risiciene betydeligt.

Jeg synes, at rapporten om sejladsikkerhed og regeringens handlingsplan sammen med dele af B 190 giver et godt grundlag for den videre drøftelse. Jeg ser frem til en god drøftelse af, hvilke tiltag der er mulige og nødvendige for at forbedre sikkerheden i danske farvande.

(Kort bemærkning).

Jørn Dohrmann (DF):

Jeg synes, det med transporter med radioaktive materialer i starten af ministerens tale stod lidt uklart, og her vil jeg spørge ministeren: Vil det sige, at alle skibe, der sejler med almindelige radioaktive materialer, er underlagt særlige krav til de transporter?

Og så vil jeg også godt spørge lidt til det med spiritussejlads. Jeg forstod det sådan, at ministeren også syntes, at det var et af de problemer, der skulle gøres noget ved. Er det alle skibe, altså også lystbåde, ministeren hentyder til, som man vil tage med i den drøftelse, så de også skal involveres i det med spiritussejlads?

(Kort bemærkning).

Økonomi- og erhvervsministeren (Bendt Bendtsen):

Jeg kan sige, at der i dag allerede er meget strenge internationale regler for de transporter, som spørgeren henviser til. Og jeg kan sige, at kravene til skibe, der transporterer bestrålet nukleært brændsel, plutonium og højradioaktivt affald, findes i en særlig international kode. Det er INF-koden. INF-koden er internationalt bindende.

Kravene til skibene omfatter bl.a. særlige stabilitetskrav, hvis skibet bliver beskadiget, særlige krav til at slukke en brand om bord i skibet, særlige krav til ventilation af skibets lastrum, særlige krav til sikring af lasten. Inden et skib faktisk kan opnå tilladelse til at transportere INF-koden, skal de underkastes et særligt syn, og efter at synet er udført og skibet fundet i orden, bliver der udstedt det certifikat. Så jeg mener faktisk, vi har gode regler på området.

Og med hensyn til alkoholgrænsen: Nej, jeg mener ikke, at fritidssejlere skal være omfattet af promillegrænsen. Vi har to gange her i Folketinget inden for de senere år diskuteret det her, men har vist åbenhed, når vi taler om erhvervsmæssig sejlads.

(Kort bemærkning).

Jørn Dohrmann (DF):

Jeg spurgte sådan set til almindelige radioaktive materialer, og det er jo ikke det samme som det, ministeren hentydede til. Jeg mener at have læst et eller andet sted, at der faktisk ikke findes særlige krav til de skibe. Det var bare det, jeg gerne ville have opklaret.

(Kort bemærkning).

Økonomi- og erhvervsministeren (Bendt Bendtsen):

Nu skal jeg ikke ind i en diskussion om ikkebe-
strålet nukleart materiale, men der er ingen tvivl
om, at der er strenge regler på det her område.
Men det kan jeg besvare skriftligt, hvis det er så-
dan, man ønsker et indgående svar på det områ-
de.

(Kort bemærkning).

Ole Sohn (SF):

Jeg vil først starte med at takke for besvarelsen.
Jeg synes sådan set, at det er glædeligt med de
forskellige initiativer, regeringen tager på områ-
det.

Men der er et enkelt punkt, jeg godt vil have
udddybet. Det er spørgsmålet om den nye olie-
havn i Rusland. Jeg ved, der har været nogle for-
handlinger med Østersølandene. Hvordan står
de? Er Rusland blevet mere medgørlig i forhold
til at slutte op omkring et krav om lodspligt, el-
ler fastholder de stadig væk deres ret til fri sej-
lads, og i givet fald hvorfor?

Kl. 18.15

(Kort bemærkning).

Økonomi- og erhvervsministeren (Bendt Bendtsen):

Vi er stadig væk i dialog med Rusland på det her
område, og jeg forsøger i øjeblikket at se, om jeg
kan få et besøg i stand hos den russiske minister
her i juni måned.

Vi kender alle sammen det, der er gået forud
på det her område. Jeg mener, at IMO-reglerne
om dobbeltskrogede skibe er et godt bidrag til
det, men der er ingen tvivl om, at vi ønsker en
yderligere sikring, øget brug af lods. I øjeblikket
er det jo 95 pct. af dem, der skal bruge lods, der
gør det, men det er jo ikke nogen garanti for, at
der ikke kan ske ulykker.

Vi skriver sammen med russerne, og jeg reg-
ner med at besøge Moskva i juni måned.

(Kort bemærkning).

Niels Sindal (S):

Jeg vil også gerne starte med at sige tak for en
god redegørelse.

Jeg vil spørge til lodsningen. Ministeren var
inde på billigere lodsning, og jeg vil så spørge,
om ministeren ikke er enig med mig i, at 50.000
kr. for at få 75.000 t olie fra Spodsbjerg til Skagen
med to mand om bord er billigt set i forhold til,
hvad man betaler andre steder.

(Kort bemærkning).

Økonomi- og erhvervsministeren (Bendt Bendtsen):

Jeg må jo altså sige, at det godt kan være, at hr.
Niels Sindal har lidt mere styr på priserne for
lodsning i udlandet.

Der er sket en nedsættelse af prisen for lods-
ning, men vi ved også, at det er beløb, der bety-
der, at nogle skibe undlader at tage lods om
bord. Jeg vil sige det på den måde, at vi faktisk
mener, at hvis vi kan få priserne yderligere ned-
sat for lodsning, så kunne vi måske få flere til
det. Jeg kan sige, at lodsningen i september 2003
er reduceret med 4 pct.

Om det så er mange penge? Det er mange
penge, men det er også store værdier, som også
spørgeren gør opmærksom på.

(Kort bemærkning).

Niels Sindal (S):

Det er jo netop de skibe med den store værdiful-
de last, der tager lods. Det er de skibe, der må-
ske ikke har så dyr en last, der ikke tager lods.
Og det er rigtigt, at der er flere, der ikke tager
lods, men det er jo nok de skibe, som er indregi-
streret i tredjelande, og hvor skipperen måske
tjener lidt på det.

Det, jeg vil frem til, er, at der er så få lodstje-
nester i Danmark, at hvis vi skal have konkur-
rence på det her, så er spørgsmålet, om den en-
kelte lods kan opnå den ekspertise, der skal til,
hvis vi deler det ud på flere firmaer, om jeg så
må sige. Så det, jeg gerne vil have ministeren til
at bekræfte, er, at der er en grænse for, hvor me-
get konkurrence der kan skabes på området.

(Kort bemærkning).

Økonomi- og erhvervsministeren (Bendt Bendtsen):

Det er da rigtigt, at fagligheden skal være til ste-
de på det her område, men vi vil jo stadig væk
prøve at se på, om vi ikke kan få nedbragt og ef-
fektiviseret lodsningen.

Jeg kan da bekræfte, at der er kvalitetskriteri-
er, der skal være opfyldt.

(Kort bemærkning).

Keld Albrechtsen (EL):

Det er det der med spiritus, jeg i første omgang
vil spørge ministeren om, for jeg forstår egentlig
ikke, hvad ministeren mener med promille-
grænserne.

Mener ministeren dermed, at det er i orden,
hvis der sejler en enkeltskroget plimsoller igen-

nem Storebælt, mens kaptajnen står på broen og drikker en guldbajer? Jamen det må jo være det, ministeren mener. Det kan jo ikke være rigtigt. Der må altså ikke drikkes øl på kommandobroen. Det går jeg ud fra at vi er enige om. Hvis ministeren er ved at aftale, at det må der godt, så skal vi i hvert fald have det at vide.

(Kort bemærkning).

Økonomi- og erhvervsministeren (Bendt Bendtsen):

Som jeg tilkendegav over for hr. Jørn Dohrmann, så vil regeringen godt se på en promillegrænse, når man taler om den erhvervsmæssige del. Det, jeg sagde at vi havde afvist ved tidligere behandlinger her i Folketinget, var, når der var tale om fritidssejlere. Så jeg er enig med hr. Keld Albrechtsen i, at vi ikke skal have berusede skibsførere op igennem Storebælt.

(Kort bemærkning).

Keld Albrechtsen (EL):

Vi kan godt være enige om, at det har mindre samfundsmæssige konsekvenser, hvis der drikkes guldbajere ved roret på en sejlbåd, men jeg synes bare ikke, ministeren besvarer spørgsmålet.

Kl. 18.20

Men så har jeg et andet spørgsmål, og det er det helt principielle: Synes ministeren, det er i orden, at disse plimsollere, som jeg var inde på – det er heldigvis meget få, men det er jo også dem, det kan gå så grueligt galt med – bare kan sejle igennem uden lods? Hvad vil ministeren sige, hvis det sker i morgen, og jeg så møder i spørgetiden og spørger ministeren: Hvordan kunne det ske, uden at ministeren havde sendt en lods derud?

Jamen jeg spørger bare, for vi ved jo alle sammen, at hvis de nuværende tilstande fortsætter, er det kun et spørgsmål om tid, inden der er en af de der plimsollere, der forulykker i den sydlige del af Storebælt, hvor der er størst risiko, det ved ministeren jo godt.

(Kort bemærkning).

Økonomi- og erhvervsministeren (Bendt Bendtsen):

Jeg vil gerne sige til hr. Keld Albrechtsen, at jeg tilkendegav i min tale, at vi vil arbejde på, at der skal være lods i de danske stræder. Vi taler om internationale stræder, og jeg har redegjort meget fyldigt i mit indlæg for, hvorfor vi ikke ensidigt kan sætte lods på. Samtidig må jeg også

henvise til den handlingsplan, der er kommet, hvor vi vil anråde større, farlige skibe. Vi vil følge disse skibe. Vi vil følge dem igennem det nye AIS-system, der registrerer, og samtidig har vi kystradarbevogtning. Det gør jo, at så længe vi ikke har lodspligt i de internationale stræder ved Danmark, er vi nødt til at bruge alle andre til rådighed stående midler.

Jeg er enig i, at jeg ikke kan give nogen garanti her fra talerstolen for, at der ikke kan ske ulykker, men jeg mener faktisk, at med handlingsplanen gør regeringen sit ypperste både på den ene og den anden måde, også med de teknologiske landvindinger, der sker i disse år, for, at der ikke sker ulykker.

(Kort bemærkning).

Ole Sohn (SF):

Det er et spørgsmål i forbindelse med lodsning. Jeg har i dag set, at foreningen af danske lodser i et forsøg på at effektivisere lodsvæsenet, samtidig med at man fastholder det høje faglige niveau, har foreslået, at man udskiller lodsningen fra Farvandsvæsenet og forsvaret og laver et selvstændigt statsligt lodsselskab. Er det noget, der indgår i ministerens overvejelser?

(Kort bemærkning).

Økonomi- og erhvervsministeren (Bendt Bendtsen):

Lodstjenesten ligger under forsvarsministeren. Jeg har ikke på nuværende tidspunkt en holdning til det forslag, der er kommet i dag.

Den fg. formand (Inge Dahl-Sørensen):

Så er det hr. Kim Andersen som ordfører.

Kim Andersen (V):

Da jeg første gang læste beslutningsforslaget, som vi her har til behandling, var jeg i og for sig positiv over for det og over for de intentioner, som ligger i forslaget fra Dansk Folkeparti, om at forbedre sikkerheden til søs. At forbedre sikkerheden i de indre danske farvande er jo noget, der ligger os alle sammen på sinde, og det er også noget, som vi i Venstre har prioriteret højt, og vi er også meget tilfredse med, at det er et spørgsmål, som er på regeringens dagsorden.

Vi har jo risici i de indre danske farvande. Vi har, når vi ser på den del af vores farvande, som bare har med Østersøen at gøre, en skibstrafik på omkring 60.000 skibe om året. Det er klart, at det er en voldsomt stor trafik, og det skal vi for så vidt være glade for, for det er udtryk for øko-

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

her? Det er jo ikke småpenge, vi taler om, i hvert fald ikke, hvis vi taler om renters rente.

Kl. 18.30

(Kort bemærkning).

Kim Andersen (V):

Det er rigtig nok, at skibstrafikken er i tiltagende, og det er udtryk for den økonomiske vækst, der er i vores verdensdel, og det har også en positivt afsmittende virkning på vores land. Så det er positivt, men det giver os så meget desto større forpligtelse til at sørge for, at der er maksimal sikkerhed omkring gennemsejlingen af danske farvande. Der er vi fuldstændig enige i Dansk Folkepartis intentioner. Det vil jeg gerne slå en strek under, det skal der ikke være tvivl om.

Vi mener blot, som jeg har nævnt, at der er taget en række initiativer til sikring af gennemsejlingen, og endvidere er der i den rapport, som regeringen netop har præsenteret, og i den handlingsplan, man har forelagt, og i de initiativer, man deraf vil tage, yderligere tale om, at man vil øge sikkerheden omkring sejladsen i de indre danske farvande.

Jeg tror ikke, det er i ensidig dansk interesse at ophæve en international konvention. Det er ikke Venstres politik. Men hvis der er tale om, at der er skyldige beløb i nævneværdigt omfang, så skal vi naturligvis gøre vores for, at de bliver inddrevet, således at fonden er maksimalt udrustet til at imødegå de risici, som den skal dække.

(Kort bemærkning).

Jørn Dohrmann (DF):

Jeg hørte kun ligesom en total afvisning af forslaget. Jeg hørte fra ministerens side, at der trods alt var nogle elementer, som man kunne se var skridt i den rigtige retning, og at man ville arbejde for, at der blev rettet op på det. Nu tænker jeg på det med spiritus.

Er det ikke også noget, hr. Kim Andersen kan støtte, eller er der flere elementer, som hr. Kim Andersen synes i hvert fald er skridt i den rigtige retning? Når vi ikke ligesom kan få dem til at tage hele forslaget, så må der da være nogle ting, som man synes er positive.

Så synes jeg også, at når vi snakker om forsikringer – der blev nævnt noget med Estland – går det jo ikke kun ud på at få penge ind, hvis der er sket et uheld. Det betyder også, at vi skal beskytte vores natur, vores miljø. Det nytter ikke noget, hvis vi kun får en sum penge bagefter, mens hele naturen og miljøet er ødelagt.

(Kort bemærkning).

Kim Andersen (V):

Jeg er fuldstændig enig i forslagsstillerens intentioner om, at vi skal gøre alt, hvad der overhovedet er muligt for at sikre, at der ikke sker grundstødninger og olieforurening i forbindelse med de transporter, der er gennem danske farvande.

Jeg er ked af, hvis hr. Jørn Dohrmann opfatter det sådan, at vi er negative over for forslaget intentioner. Jeg har forsøgt i min tale heroppefra at give udtryk for, at det rent faktisk ikke er tilfældet. Tværtimod er vi positive over for intentionerne. Men der er altså nogle ting i forslaget, som enten er besluttet, eller som er undervejs, eller som vi ikke kan, og det bliver vi jo nødt til at anerkende og respektere.

Med hensyn til spiritus er jeg da fuldstændig enig med forslagsstilleren i, at man ikke kan være professionel skibsfører og samtidig have et stærkt indtag af alkohol under sit arbejde. Det er ikke foreneligt, og det skal vi naturligvis se på hvad vi kan gøre for at ændre.

Den fg. formand (Inge Dahl-Sørensen):

Så er det hr. Niels Sindal som ordfører.

Niels Sindal (S):

Meget belejligt offentliggjorde regeringen i går en rapport vedrørende øget anvendelse af lodser samt styrket overvågning af sejladssikkerheden. Man kunne jo sige, at det er svaret på dagens forhandling, og det har det næsten også været fra ministeren, eller har det? For selvfølgelig skal man drøfte, hvad der egentlig er indholdet i sådan en rapport.

I den anledning vil jeg godt rose forslagsstilleren, for det første fordi vi er enige i, at det er af allerhøjeste betydning, at vi har sikre farvande i Danmark, og at vi minimerer risikoen for miljøkatastrofer. Og det at fremsætte et beslutningsforslag har måske også fået regeringen lidt op på mærkerne, og det er jo ikke så dårligt.

Vi er enige i den del af bemærkningerne, der beskriver de internationale tendenser og ulykker, og hvad der ellers er af faktuelle oplysninger, som regeringens rapport i øvrigt også understreger.

Forslagsstilleren har klippet/klistet fra en række beretninger og konferencer osv., og derfor er der mange forslag oplistet, om ikke alt godt fra havet, så alt godt til havet.

Hvis vi bare skulle stemme om overskriften, var der for Socialdemokratiet ingen problemer, men de fem punkter gør det lidt vanskeligt at

være med. Grundlæggende, fordi Danmark med skiftende regeringer og med stort held har øvet indflydelse på de beslutninger, der ligger til grund for de mange initiativer, der er undervejs, hvilket forslagsstilleren også har gjort opmærksom på i bemærkningerne. Men derudover har jeg måske lidt svært ved at se, at vi skal genindføre Øresundstolden.

Kl. 18.35

Dansk søfart er internationalt funderet. IMO, EU, Nordisk Råd, Østersørådet, ja, overalt har vi formået at sætte dagsordenen med søfart og sikkerhed.

I de mange år jeg har beskæftiget mig med søfart, har der været en lige linje af forbedringer, og det er også det, jeg kan se regeringen lægger op til nu. Der er selvfølgelig detaljer.

Socialdemokratiet synes, at sejladsikkerhed internationalt er på vej frem, men der er lang vej igen, det kan aldrig blive godt nok. Det er altafgørende, at disse ting sker i et internationalt forhandlingsmiljø. Vi kan i princippet ikke bryde ud af det, fordi vi har et aftalesæt, der på et sæt sikrer danske skibe rettigheder i udlandet, men også giver forpligtelser.

Globalt set er der altså både det ene og det andet, så hvis vi vil lave regler herhjemme, der måske sætter søfarten sådan lidt i en skammekrog, og sige, at her i Danmark gælder der andre regler, så kunne det være, at dansk søfart ville have det svært i udlandet.

Vi kan altså ikke støtte beslutningsforslaget, men takker for indsatsen, der gav regeringen noget at tænke på og leverede nogle punkter, bl.a. 18 handlingspunkter. Dem vil jeg kort tage fat på. Vi kan opliste alt det, vi nu synes der skal gøres, og det har regeringen gjort i 18 punkter, og der er et ansvarsministerium bag hvert punkt.

Punkt 18 omhandler etablering af ansvarsfordelingen mellem myndighederne. Så spørgsmålet til regeringen lyder: Bør Farvandsvesenet ikke ud af Forsvarsministeriet? Det at styrke sejladsikkerheden med alt, hvad dertil hører, er en civil opgave. Forhandlingerne i IMO, EU, Østersørådet bør varetages af en maritim styrelse, der er frigjort fra Forsvarsministeriet. Man kunne i samme åndedrag se på, hvad man ellers kunne effektivisere ind i samme styrelse: farvands- som kystovervågning, lodseri osv.

Jeg vil foreslå, at udvalget ikke afgiver betænkning, men i stedet skriver en beretning med

henblik på at få et bredt funderet grundlag for de videre forhandlinger, de videre diskussioner, om de 18 punkter.

Ligeså vil jeg foreslå, at udvalget bruger tiden til at indkalde berørte parter, det kan være lodser, og hvad ved jeg, og kigger om bag de statistikker og de myter, der er om sejlads i danske farvande, og så i øvrigt samler materiale til en sufficient beretning.

(Kort bemærkning).

Jørn Dohrmann (DF):

Jeg vil godt spørge hr. Niels Sindal, om man fra socialdemokratisk side ikke mener, at der lige som skal gøres noget for at sikre, at der ikke bare bliver sejlet almindeligt radioaktivt materiale igennem danske farvande, uden at der egentlig er stillet særlige krav til de skibe, der fragter den form for materiale i danske farvande.

Mener man ikke, at der skal gøres noget, bl.a. fordi man ikke har fået en tredjedel af det beløb ind, som man egentlig har aftalt? Når man har en aftale, det hørte vi også hr. Niels Sindal sige fra talerstolen, så skal man holde den. Når den aftale er blevet misligholdt, hvorfor skulle Danmark så ikke stramme op og sige, at det vil vi altså ikke finde os i? Hvilke sanktioner vil hr. Niels Sindal foreslå, vi ellers skal tage fat i her?

(Kort bemærkning).

Niels Sindal (S):

Med hensyn til nukleart materiale mener jeg, at skibene er klassificeret på en sådan måde, at man kan sejle med nukleart materiale, hvis det er det, opgaven går ud på. Jeg mener også, at der er strenge havneregler for, hvordan skibene må sejle, gå til kajs osv. Jeg mener ikke, der er, om jeg så må sige, noget forkert i den måde, man har lavet reglerne for disse skibe på. Er der noget, der skal strammes op, er der noget, der ikke fungerer, ja, så skal man selvfølgelig se på det.

Med hensyn til inddrivelse af gammel gæld, ja, så vil jeg vist give opgaven frisk og frejdigt videre til Thor Pedersen, da det er en årgammel gæld.

Den fg. formand (Inge Dahl-Sørensen):

Det hedder »finansministeren«.

Niels Sindal (S):

Undskyld.

(Kort bemærkning).

Jørn Dohrmann (DF):

Jeg vil godt spørge hr. Niels Sindal, hvad det er for ting, man kan støtte i forslaget, og hvad er det, man ikke kan støtte. Som jeg hører det, er Socialdemokratiet jo egentlig utrolig glade ved, at der ingen særlige krav er, efter hvad der er oplyst til mig, når der transporteres almindeligt radioaktivt materiale, og det accepterer man fuldt ud fra socialdemokratisk side. Er det korrekt forstået, eller er det noget af det, man gerne vil være med til at ændre, sådan at vi netop får sikkerhed indbygget også på det her område? Det mener vi i hvert fald er utrolig vigtigt.

Vi mener som sagt også de andre ting, som står i forslaget, bl.a. det med spiritus. Er det noget, Socialdemokratiet kan støtte? Kan vi få at vide fra talerstolen, hvad det er for ting, man så kan støtte eller ikke kan støtte i forslaget?

(Kort bemærkning).

Niels Sindal (S):

Jeg tror ikke, hr. Dohrmann har hørt efter. De fire punkter, jeg nævnte, som ministeren også har nævnt, er jo ting, der afgøres i internationalt regi.

For så vidt angår det nukleare, så er jeg helt tryk ved det samarbejde, der er globalt i IMO og EU osv. Nu er det jo lykkedes IMO at få Østersøen gjort til særlig følsomt område, og i den sammenhæng er det op til Østersølandene at finde ud af, hvordan det skal håndteres, selv om russerne ikke er helt med.

Med hensyn til alkohol: Jeg er helt enig, men igen må jeg sige til hr. Dohrmann, at jeg jo ikke kan fire en kontrollant ned fra Storebæltsbroen, hvis der kommer et skib, der er indregistreret i Libanon og ejet af en i Schweiz og i øvrigt ikke anløber dansk havn. Det hedder skibe i transit. Der har Danmark ikke en jordisk chance for at bringe skibet op. Men hvis skibet derimod slinger ned gennem Storebælt, kan man stoppe skibet, fordi det er til fare for andre. Reglerne er sådan, at man ikke kan stoppe skibe og bede om en spiritusprøve. Hvis skibet anløber dansk havn, kan man foretage det, der hedder port state control, og så er skipperen selvfølgelig nødt til at aflægge eventuel alkoholtest.

Carina Christensen (KF):

Der passerer årligt op til 60.000 skibe gennem de danske farvande, og antallet af store tankskibe stiger. Denne trafik medfører en risiko for alvorlige miljøulykker, og derfor er vi i Det Konserva-

tive Folkeparti også enig med forslagsstillerne i, at vi naturligvis skal gøre alt, hvad vi kan, for at forhindre, at der opstår miljøkatastrofer i danske farvande.

Vi Konservative er derfor også meget tilfredse med, at regeringen nu på baggrund af en ny rapport om sejladsikkerhed iværksætter en række nye initiativer til øget overvågning af Østersøen. Vi forventer, at disse mange nye tiltag i væsentlig grad vil medvirke til at højne sikkerheden.

Med hensyn til risikoen ved de enkeltskrogede tankskibe, som forslagsstillerne også er inde på, så mener vi, at de internationale regler allerede i dag giver en god beskyttelse mod skader på havmiljøet. Til næste år kommer der et internationalt forbud mod transport af tung olie i enkeltskrogede tankskibe, som vil gælde, uanset om skibene anløber en dansk havn eller blot sejler igennem dansk farvand.

Med hensyn til farlige flydende kemikalier gælder det, at disse skal transporteres i dobbeltskrogede tankskibe. På samme måde er der også strenge internationale krav, når det gælder transport af nukleart materiale. Vi mener, at et stærkt internationalt samarbejde er altafgørende, når det handler om at skabe sikkerhed til søs, og derfor glæder vi os også over, at Danmark har haft en førende rolle, når det handler om at stille skrappe internationale krav til tankskibe.

I Det Konservative Folkeparti er vi også meget positive over for at indføre lodspligt, men vi ønsker at overholde de internationale regler. Vi beklager, at der hidtil ikke er politisk vilje på internationalt plan til at indføre lodspligt, men vi glæder os over, at ministeren i dag har tilkendegivet, at regeringen fortsat vil arbejde hårdt for at få ændret den internationale holdning.

Vi er enige med forslagsstillerne i, at det naturligvis er vigtigt, at der skabes de bedste muligheder for at få erstatning ved forurening, og også her er det dog vigtigt, at vi følger de internationale konventioner og ikke går dansk ene-gang. Vi ser frem til, at regeringen i næste folketingsssamling vil fremsætte et lovforslag, der skal gøre det muligt for Danmark at tiltræde både HNS-konventionen og bunkerskonventionen. Men man skal også huske på, at regeringen allerede har gjort meget for at sikre gode erstatningsmuligheder.

Vi Konservative ser positivt på, at regeringen nu vil indlede drøftelser med søfartserhvervets parter om faste promillegrænser på det erhvervsmæssige område. Heldigvis er det sådan, at mange rederier allerede i dag har en nul alko-

hol-politik, men hvis det kan hjælpe til at skærpe sikkerheden yderligere, så er vi positivt indstillet over for at se på det erhvervsmæssige område.

Kl. 18.45

Selv om vi altså er enige med forslagsstillerne i målet for forslaget, så er vi ikke enige i midlerne til at nå det her mål. Vi ønsker en stærk internationalt baseret indsats, ikke dansk enegang.

Det Konservative Folkeparti kan derfor ikke støtte dette beslutningsforslag, men vi håber naturligvis at kunne samarbejde med forslagsstillerne omkring regeringens nye handlingsplan.

(Kort bemærkning).

Jørn Dohrmann (DF):

Jeg vil bare spørge fru Carina Christensen, om man så fra regeringens side vil lægge pres på for at inddrive de sidste penge, som mangler i den aftale.

Når fru Carina Christensen lægger op til, at når man har indgået en aftale, skal den holdes fra begge parter side, så vil jeg også spørge, hvad der skal til, før De Konservative vil gå aktivt ind her og sige: Nu skal der ske noget, vi skal ikke vente til næste år, inden de her ting skal træde i kraft, vi ønsker, at det skal ske med det samme. Vi har jo set, at det igen er blevet udskudt lidt, inden de ting er trådt i kraft, og at de ting, man så får til at træde i kraft, ikke har så stor en virkning på miljøet. Vi er vel forhåbentlig alle sammen enige om, at hvis der engang kommer et stort olieudslip, så er det til stor skade for hele landet både turistmæssigt og erhvervsmæssigt.

(Kort bemærkning).

Carina Christensen (KF):

Udgangspunktet, hvis man vil skabe sikkerhed til søs, må og skal være, at der er et stærkt internationalt samarbejde. Det er selvfølgelig altid svært, når der er mange lande, der skal være enige, men bare at give op og sige, at så laver vi bare vores egne særegler herhjemme, tjener intet formål, og det er slet ikke en linje, vi kan bakke op om.

Det er da klart, at ting så tager lidt længere tid, men det, vi vinder i sidste ende, er så meget en ekstra gevinst, at det er det værd.

Jeg synes, ministeren allerede i dag har dokumenteret det store arbejde, regeringen gør for at forhandle internationalt. Der kommer måske et møde med Rusland og den russiske minister senere i den her måned. Det er løbende forhand-

linger, der foregår hele tiden. Men samtidig kan vi godt tage gode danske initiativer, og det har regeringen jo netop demonstreret at den er villig til med den nye handlingsplan.

(Kort bemærkning).

Jørn Dohrmann (DF):

Jeg vil bare spørge: Betyder det ikke noget, når de andre ikke opfylder de kontrakter, de aftaler, man nu engang har indgået for lang tid siden? De er bare ikke blevet opfyldt. Gør det ikke indtryk på den konservative ordfører, at man sådan set kan skalte og valte, ligesom man har lyst til fra de andre landes side? Danmark er igen duks og siger, at vi nok skal lade dem sejle igennem, uden at det har nogen konsekvenser.

Vi mener i hvert fald fra Dansk Folkepartis side, at der skal være nogle klare linjer, hvis de ikke vil indordne sig, om at betale det, der skal betales, og gøre de ting, der nu engang skal gøres. Det må have nogle konsekvenser. Er det sådan et konsekvensløst samfund, De Konservative lægger op til her?

(Kort bemærkning).

Carina Christensen (KF):

Det er meget sjældent, at vi hører, at Det Konservative Folkeparti skulle være et konsekvensløst parti. Det er vi absolut ikke, men et internationalt samarbejde er altid et vanskeligt samarbejde. Nu er hr. Jørn Dohrmann selv miljøordfører, og han må også forstå, at der er nogle problemer, der er grænseoverskridende, og dem kan man kun løse internationalt.

Og sikkerhed til søs er et af de her meget, meget vigtige problemer, som kræver internationale løsninger. Det tager lidt længere tid, alle rykker ikke altid i den fart, som vi måske kunne tænke os, men på lang sigt er det den eneste mulige løsning. Der er ikke andet at gøre end at fortsætte forhandlingerne, fortsætte med at tage møder og mødes med ministrene og regeringerne i de andre lande. Det er vejen frem, og det er den linje, som vi fra konservativ side bakker et hundrede procent op bag.

Tredje næstformand (Kaj Ikast):

Hr. Ole Sohn som ordfører.

Ole Sohn (SF):

Forslaget, som Dansk Folkeparti har fremsat, indeholder en lang række udmærkede og gode overskrifter, som SF tidligere har haft fat i, og som en lang række andre partier også har haft

fat i. Så på den måde tjener det altid til ære, at man får en god og grundig debat om, hvordan vi kan være med til at forbedre sikkerheden i indre danske farvande.

ISF har vi den opfattelse, at problemerne ikke kan løses hverken nationalt eller internationalt, hvis man adskiller det. Derfor er det vores opfattelse, at man skal bruge en effektiv kombineret international og national indsats.

Kl. 18.50

Der kan siges meget skidt om regeringen, og det gør jeg også med glæde, men i den her sag vil jeg nu gerne sige, at ministeren skal have ros for at være utrolig aktiv på området og har været det siden sin tiltræden med at sikre, at man får taget alle de initiativer, der kan tages, og presse på i internationale fora, tage bilaterale møder som eksempelvis med den russiske minister og Østersølandene i det hele taget for at presse på for at fremme sikkerheden både omkring lodsning og andre beskyttelsesforanstaltninger, og det synes jeg skal anerkendes, og det vil SF gerne bidrage til.

Samtidig fremgik det jo også af ministerens besvarelse, at ud over den handlingsplan, der er lagt frem, er der også en lang række konkrete initiativer undervejs fra regeringen. Socialdemokratiets ordfører fremsatte et forslag om, at vi fra udvalgets side tager udgangspunkt i det udspil til handlingsplan, som regeringen er kommet med, og i de konkrete initiativer, man vil sætte i gang, og at vi tager et møde om det i Erhvervsudvalget og på den baggrund laver en beretning, sådan at vi kan være med til at bakke op både om de initiativer, vi er enige med regeringen i, og enkelte huller eller ideer, hvis de skulle være der, hvor man kan tage fra Dansk Folkeparti eller andre, sådan at vi kan være med til at presse på og sige til regeringen, at her kan vi godt gøre lidt mere.

Så gør vi det på den måde, sådan at vi finder fælles fodslag i den her sag, som jo ikke burde kunne dele politisk, fordi vi har et fælles ansvar for at sikre sikkerheden i farvandene, men ikke mindst miljøet på kysterne for at undgå de katastrofer, der kan ske, hvis uheldet er ude.

Derfor synes jeg, at hvis vi laver en beretning, kan vi på den måde være med til både at presse regeringen dér, hvor det er nødvendigt, og samtidig bakke op, sådan at ministeren kan tale med ikke bare regeringens stemme, men for et samlet Folketing i de internationale fora, hvor det er nødvendigt.

Jeg vil også sige, at jeg synes, der i de initiativer, som ministeren har skitseret, også er en lang række nationale tiltag, som gør, at man med et AIS-system og lignende sammen med kystovervågningen kan foretage en langt bedre overvågning af skibe, også af de brodne kar, som sejler igennem uden lods, og at der kan gribes ind, forhåbentlig inden uheldet sker, hvis de kommer ud af kurs. Al den nye teknik er jo noget, som giver os mulighed for at styrke sikkerhedsindsatsen.

Alt i alt synes jeg sådan set, at vi bevæger os i den rigtige retning, men det er ikke et udtryk for, at vi skal sige, at det her er tilstrækkeligt, og at det er nok. Vi skal blive ved, indtil vi har sikkerhed for, at vi i de internationale stræder ved Danmark får lods om bord på skibene, netop fordi det er et så kystfølsomt område, og fordi olietransporterne til og fra Østersøen tager til i intensitet.

Vi vil gerne anerkende og takke Dansk Folkeparti for at have rejst debatten igen og give tilsagn om, at vi gerne vil medvirke aktivt i Erhvervsudvalget for at lave en beretning med udgangspunkt i regeringens forslag til handlingsplan.

Naser Khader (RV):

Dansk Folkeparti har fremsat et forslag, der skal forbedre sikkerheden i de danske farvande.

Lad mig starte med at understrege, at Det Radikale Venstre deler Dansk Folkepartis bekymring vedrørende sikkerheden til søs og i de danske farvande.

Vi ved, at der er flere initiativer på vej i forskellige regi, bl.a. fra regeringen. Det synes vi er godt og vigtigt.

Vi er også enige med Dansk Folkeparti i, at Danmark bør være et foregangsland på dette område og presse på for fælles initiativer, så vi kan sikre vores farvande og kyster. Men det mener vi at ministeren i dag har tilkendegivet, og han har tilkendegivet, at han agter at presse på internationalt for at gøre Danmark til et foregangsland på det her område. Vi vil også som SF gerne rose ministeren for de initiativer, han har været inde på i sin tale.

De første af Dansk Folkepartis fire punkter er punkter, der kun kan afgøres og løses internationalt. Desuden er nogle af Dansk Folkepartis punkter temmelig vidtgående. Derfor kan vi ikke sådan uden videre støtte Dansk Folkepartis forslag. Vi har bl.a. modtaget et grundigt svar fra Rederiforeningen, der påpeger de problema-

tiske elementer i Dansk Folkepartis forslag. Rederiforeningen advarer bl.a. imod, at Danmark træder ud af internationale konventioner, for så vidt der er tale om et internationalt problem.

Der er tale om international trafik. Man påpeger, at flere elementer i forslaget er ved at blive gennemført, og man understreger betydningen af at sikre reel håndhævelse af de gældende regler.

Derfor bliver vi også nødt til at få en mere grundig behandling af Dansk Folkepartis forslag i udvalget i kombination med de initiativer, som ministeren har skitseret i dag.

Kl. 18.55

Keld Albrechtsen (EL):

Nu tilhører jeg jo ikke pr. definition den privilegerede kreds, der modtager sådanne redegørelser fra Danmarks Rederiforening, og man aner jo nok deres indflydelse på tingene. Jeg vil ikke underkende ministerens indsats i de internationale forhandlinger. Det er der sagt mange pæne ord om, og det er også rigtigt.

Problemet er bare, at vi den indsats til trods så står i en situation, hvor de internationale regler ikke i tilstrækkelig grad sikrer vores farvande, og hvor vi altså må afveje spørgsmålet om vores internationale forpligtelser i forhold til den konkrete risiko, som er til stede.

Ministeren kan svare, eventuelt i udvalget, hvis oplysningerne ikke er til rådighed, men jeg har da forstået det sådan, at man bl.a. i Spanien faktisk overvejer ensidige foranstaltninger til sikring, bl.a. på baggrund af at man har haft meget dårlige erfaringer med tankskibe.

Vi hilser i hvert fald i Enhedslisten velkommen, at der fremsættes det her forslag til folketingsbeslutning, for vi har den opfattelse, at vi, hvis vi bliver opmærksomme på et tankskib eller et skib med giftigt radioaktivt affald, som der er begrundet mistanke om ikke sejler forsvarligt igennem vores farvande, og som derfor kan forårsage en naturkatastrofe, ikke skal sidde med hænderne i skødet og se på, at den katastrofe sker, heller ikke selv om man efterfølgende vil kunne rejse spørgsmål om, hvorvidt vi har overholdt alle internationale love og paragraffer.

Derfor vil jeg godt henstille til, at ministeren overvejer – det kunne eventuelt komme med i en sådan beretning, som foreslået af hr. Niels Sindal – at vi giver forsvaret en bemyndigelse til at borde skibe og sætte en lods om bord på skibe, hvor der er en begrundet mistanke om, at det kan gå galt. Det kan så føre til, at de bekvemmelighedsflagslande, hvor de pågældende skibe

har ejertilknytning, bliver sure. Jeg tror nu nok, at de stater i almindelighed vil være tilbageholdende med at forsøge på at gøre et juridisk argument gældende over for Danmark; den debat tror jeg internationalt vi godt kunne vinde.

Hvis vi har bordet et skib med rimelig begrundelse, fordi de ikke har lods, og fordi vi har mistanke om, at kaptajnen står på kommandobroen og drikker guldbajere, eller hvad det nu kan være, så tror jeg godt, at vi kan slippe af sted med den sag i forhold til den internationale jura, idet vi påberåber os de almindelige principper om nødret.

Derfor kan man spørge: Skal vi gå så langt, som det er foreslået i Dansk Folkepartis forslag, at vi ligefrem i værste fald skal til at genindføre Øresundstolden? Det er måske vidtgående, det kan jeg godt se. Men ikke desto mindre har Dansk Folkeparti en pointe med det her forslag, og vi kan altså ikke bare blive ved med at se på uforsvarlige skibe. De 5 pct. af skibene, som ikke har lods om bord, er formentlig lige præcis de skibe, hvor risikoen er størst. Det tror jeg også ministeren er enig i, det er slet ikke det. Jeg mistænker ikke ministeren for at overse det her problem, det er ikke det, men jeg mener bare, at vi har en ret til at beskytte vores farvande.

Man kunne også overveje, om man ligesom med fly skulle rejse et krav om, at der var en regel om, at skibe altså ikke må afsejle fra en havn, hvis ikke de er i orden, og det land, der ejer havnen, kan have en forpligtelse, ligesom Kastrup Lufthavn har pligt til at hindre afgang af et fly, der ikke er i orden; så må flyet blive stående i lufthavnen. Vi har vist haft tilfælde, hvor fly er blevet stående i Kastrup Lufthavn, fordi de ikke var egnede til at flyve.

Russerne må altså tilbageholde deres plimsollere, hvis ikke de er i orden. Hvis Rusland har godkendt, at en plimsoller sejler af sted under uforsvarlige forhold, så mener jeg ikke, at Rusland efterfølgende kan bebrejde os, hvis vi border skibet og sætter en lods om bord. Jeg mener i hvert fald, at Rusland vil stå i en meget dårlig situation, hvis de så vil bruge juridiske argumenter imod os, fordi vi har grebet ind. Lad os så tage den debat med dem.

Kl. 19.00

Ministeren skal jo have et møde med den russiske kollega, det har jeg forstået, og så kunne han jo hviske den russiske minister i øret, at hvis ikke snart Rusland bevæger sig på det her område – det er jo Rusland, det handler om – og hvis de har tænkt sig at blive ved med at sende skibe

af sted, der ikke er forsvarlige, så kunne vi altså godt finde på at gribe til fortvivlelsens selvhjælp, og så må vi jo tage den debat.

Så kan Rusland indklage os for Den Internationale Straffedomstol, eller hvad de nu ellers kunne finde på. Det tror jeg vi kan se på med fuld fortrøstning, hvis vi kan henvise til, at der har været en begrundet mistanke, og at vi gerne vil beskytte vores farvande.

Men det er blot nogle ideer til overvejelse, også omkring, hvad der kan indgå i en eventuel beretning.

Jeg anerkender ministerens indsats, men jeg mener altså, at vi må skrue bissen lidt mere på. Russerne må have at vide, at der også er grænser for, hvor stor risiko vi vil løbe. Også af hensyn til Rusland, som må have en interesse i, at de baltiske farvande har et godt miljø også i fremtiden af hensyn til russisk fiskeri og alt muligt andet.

Tredje næstformand (Kaj Ikast):

Hr. Jann Sjørnsen som ordfører.

Jann Sjørnsen (KD):

Kristendemokraterne kan i lighed med det, som vistnok den socialdemokratiske ordfører sagde, tilslutte sig overskriften i Dansk Folkepartis beslutningsforslag, nemlig at forbedre sikkerheden i de indre danske farvande.

Det være sagt, ikke fordi jeg synes, at det er noget dårligt beslutningsforslag, som Dansk Folkeparti har fremsat, men fordi beslutningsforslaget for de fleste punkters vedkommende rejser en række problemer i forhold til de internationale konventioner og aftaler, som Danmark har tiltrådt.

Jeg vil sige, at hvad det angår, og det er jo stort set alle punkterne på nær punkt 4, så kan jeg tilslutte mig de bemærkninger, som ministeren gav til dem indledningsvis. Beslutningsforslaget falder fra vores side ene og alene på, at det ikke er muligt, medmindre vi bryder internationale aftaler og går ud af dem, at gennemføre beslutningsforslaget i sin nuværende udformning. Det er vi altså fra Kristendemokraternes side ikke indstillet på, fordi det ikke samlet set vil give mere sikkerhed til søs, hverken i de danske farvande eller internationale farvande, hvis vi enten begår disse direkte aftalebrud eller skriver os ud af aftalerne sammen med andre, hvilket det så også ville få som konsekvens.

Så man kan summe det ned til at sige, at det punkt, hvor man selv ville kunne operere, i vir-

keligheden er punkt 4 omkring fastsættelse af en alkoholpromillegrænse for skibspersonel, og det er vi sådan set enige med Dansk Folkeparti i.

Vi vil endda gå endnu videre. Vi har tidligere fremsat to lovforslag, som ministeren i øvrigt også har refereret til et par gange i sin redegørelse for regeringens stillingtagen til forslaget, og der gik vi endda endnu videre end Dansk Folkeparti har gjort i sit beslutningsforslag her, idet vi mener, at en sådan promillegrænse ikke bare skal gælde for det skibspersonel, der fører skib over en vis størrelse, men også skal gælde for fritidssejlere. Det er i øvrigt lovforslag, som Dansk Folkeparti har stemt imod.

Men jeg kan forstå, at Dansk Folkeparti er indstillet på en lille del af det, og det vil vi så selvfølgelig godt tage med.

Summa summarum vil jeg sige, at jeg synes, at de, der i debatten har talt for, at udvalget ser nærmere på nogle af punkterne i de problemstillinger, har fat i noget helt relevant. De har talt for, at vi søger at afgive en beretning. Jeg synes, at de har en pointe i forhold til, at vi kommer videre, så vi også får bundet lidt snor i nogle af de tilsagn, som ministeren har givet her i dag. Til det arbejde vil jeg godt tilsige Kristendemokraternes positive støtte.

Men ellers må vi afvise beslutningsforslaget.

Tredje næstformand (Kaj Ikast):

Så er det hr. Jørn Dohrmann som ordfører for forslagsstillerne.

Jørn Dohrmann (DF):

Jeg vil da godt starte med at takke for de positive tilkendegivelser, der trods alt har været til det her beslutningsforslag.

Vi mener i hvert fald i Dansk Folkeparti, at det er vigtigt, at vi ikke kun en gang imellem har fokus på det her problem, men hele tiden. Derfor er sikkerheden i de indre danske farvande et så vigtigt emne, at vi alle sammen her i Folketingssalen bør kunne enes om at nå nogle nødvendige fremskridt på området.

Netop det her beslutningsforslag ville være et af de vigtige skridt på vejen, kan man sige. Derfor har vi selvfølgelig også fremsat de her ting.

Kl. 19.05

Men jeg vil godt sige til økonomi- og erhvervsministeren, at vi selvfølgelig er glade for, at der er fremlagt en plan over, hvad man har af initiativer, der skal ske på det her område, og det vil vi selvfølgelig også gerne give vores anerkendelse til ministeren af. Vi vil selvfølgelig

også sige, at det er godt. Vi tror på, at det sker på grund af, at vi netop har fremsat et beslutningsforslag her, som sætter det i højsædet.

Men vi må også sige, at det er et stigende problem, når vi i dag ser 60.000 skibe komme igennem de danske farvande, og vi ved, at der er flere og flere skibe, der kommer igennem. Dermed stiger risikoen også for, at der vil ske uheld. Netop derfor er vi nødt til at se på: Er der nogle steder, hvor vi har en større fare for, at der sker nogle uheld? Det kunne bl.a. være omkring olie, kemikalier og det her radioaktive materiale. Der mener vi, at vi bør stramme op. Det kunne bl.a. ske ved at indføre lodser om bord.

Men selvfølgelig anerkender vi også mange af de andre forslag, som ministeren er kommet med i sin rapport, for de skal også indgå i det videre arbejde.

Men vi mener også, når vi ser tilbage i tiden, omkring alkoholpromillegrænsen for skibspersonalet, at der bør vi gå ind og indføre en alkoholpolitik, en alkoholgrænse, da vi også ser inden for skibsfarten, at der er mange persontransporter, store færger, hvor det kan gå gruelig galt. Derfor bør der også være grænser, som dem vi har set inden for luftfarten, hvor man har en minimumsgrænse. Der ligger den på 0,2. Det bør man også indføre, når vi har persontransporter med skibe.

Det kan også være et fragtskib, der sejler ind i en færg. Dermed skal man ikke fritage fragtskibene, for selvfølgelig skal de også være inde under det her. Jeg mener også, at man skal se på grænsen til de, man kan sige, personlige sejlskibe. Nogle af dem er jo nogle store luksuspramme, som stadig væk hører under sejlskibe. Er det ikke også rimeligt, at man ikke er fuld, når man sejler rundt og er til fare for måske et stort tankskib?

Det må vi prøve at se på, når vi skal skrive den her beretning. Jeg vil godt være med til, at man ligesom tager det op den vej igennem, netop for at få alle de her ting belyst, altså: Hvad kan vi bruge af det, regeringen fremlægger? Jeg synes selvfølgelig også, at de ting, som vi kan blive enige om i beslutningsforslaget er noget man kan gå ind og støtte, skal vi selvfølgelig støtte.

Hvad angår det med at opsigte traktaten, jamen der vil jeg også foreslå, at regeringen tager det med de penge, der mangler at blive indkradset her, op. Hvis man ikke vil være med til at opsigte den, må man gøre en aktiv indsats for at få de penge kradset ind.

90 lande er med i en forsikringsordning, men der må jeg sige, at det jo stadig væk ikke omfatter alle lande. Derfor er vi nødt til at lægge et pres, så landene kommer ind under dem, og så de har en forsikring, som kan betale hele summen. Vi mener ikke i Dansk Folkeparti, at man bare kan sætte penge på, hvis der sker et udslip, et uheld. Her skal vi tænke på, at det er natur og miljø, og vi vil ikke bare lade stå til, så natur og miljø, som er unikt i Danmark, går til på et senere tidspunkt. Vi er nødt til at tage fat nu.

Vi ved, at de miljøforureninger, som vi har set ved andre skibskatastrofer, også kan ske i Danmark, og det ønsker vi ikke på nogen tidspunkter eller på nogen områder. Derfor er vi nødt til at gå ind og gøre det sådan, at det ikke sker her.

Men jeg hører en positiv stemning fra mange af ordførerne, som har været på talerstolen. De kunne ikke støtte hele forslaget, men der var elementer i forslaget, som de alle sammen var positive over for. Det glæder jeg mig selvfølgelig over, og vi i Dansk Folkeparti vil selvfølgelig blive ved med at holde regeringen på ret kurs på det her område, så der også sker noget i fremtiden. Men jeg vil gerne takke for alle de positive meldinger, som er kommet fra de forskellige partier, selv om de ikke kunne støtte hele forslaget.

Men i hvert fald føler jeg, at vi er kommet et lille skridt videre med arbejdet, og vi vil selvfølgelig følge op på det i den kommende tid.

Kl. 19.10

Hermed sluttede forhandlingen, og forslaget overgik derefter til anden (sidste) behandling.

Afstemning

Tredje næstformand (Kaj Ikast):

Jeg foreslår, at forslaget til folketingsbeslutning henvises til Erhvervsudvalget. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (*Op-hold*). Det er vedtaget.

Meddelelser fra formanden

Tredje næstformand (Kaj Ikast):

Der er ikke mere på dagsordenen.

Folketingets næste møde afholdes i morgen, fredag den 28. maj 2004, kl. 10.00.

Mødet hævet kl. 19.11

Angående dagsordenen skal jeg henvise til den dagsorden, der er opslået i salen.