

og hr. Keld Albrechtsen kan få min underskrift på, at Banestyrelsen aldrig skal sælges, så længe jeg har indflydelse på det.

Så kan jeg sige som et kuriosum, at jeg synes Banedanmark er et meget godt navn. Jeg skal sige, at Sprognævnet har skrevet et alvorligt brev til mig om, at Banedanmark ikke skal staves Bane og så Danmark med stort; det skal være Banedanmark i ét ord og med kun ét stort bogstav, og det skal være B'et. Så der har jeg fået læst lektien, og det tager jeg gerne imod; det skal selvfølgelig være i orden.

Tak for tilslutningen.

Hermed sluttede forhandlingen, og lovforslaget overgik derefter til anden behandling.

## Afstemning

**Tredje næstformand (Kaj Ikast):**

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til Trafikudvalget. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (*Ophold*). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

**16) Første behandling af lovforslag nr. L 46:**

**Forslag til lov om ændring af lov om havne.**

**(Sikring af havnefaciliteter m.v.).**

Af trafikministeren (Flemming Hansen).

(Fremsat 5/11 2003).

Sammen med denne sag foretoges:

**17) Første behandling af lovforslag nr. L 49:**

**Forslag til lov om ændring af lov om sikkerhed til søs og sømandsloven. (Forebyggelse af terrorhandlinger m.v. mod skibe og hjemmel til at gennemføre EU-regler om tilbageholdelse af skibe).**

Af økonomi- og erhvervsministeren (Bendt Bendtsen).

(Fremsat 5/11 2003).

Lovforslagene sattes til forhandling.

## Forhandling

**Christian Lund Jepsen (V):**

Vedrørende de to lovforslag, vi nu skal behandle, vil jeg da ikke lægge skjul på, at de er af den slags, som jeg ikke nødvendigvis er alt for begejstret for at skulle gennemføre, men hvor vi må acceptere, at det er nødvendigt af hensyn til den internationale udvikling, der er sket, og fordi en international aftale er nødvendig af hensyn til dansk skibstrafik.

Den 11. september forandrede på mange måder verden, og selv om eksemplerne på terror til søs indtil nu kun har været få, synes jeg, det er gode forslag, sådan at vi kan få nogle internationale aftaler på plads.

Først vil jeg omtale L 49, som skal give hjemmel til at gennemføre de nødvendige ændringer i den internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv til søs, SOLAS. Venstre kan tilslutte sig, at Folketinget efter grundlovens § 19 giver sit samtykke til, at regeringen tiltræder konventionsændringerne i SOLAS og tilslutter Danmark til den nye International Ship and Port Facility Security Code.

Kl. 20.05

Jeg skal ikke gennemgå alt, hvad de nye regler medfører, men alene understrege vigtigheden af, at disse regler kommer til at gælde overalt i den internationale skibstrafik, således at det ikke medfører en konkurrenceforvridning landene imellem.

Venstre finder det også ganske vigtigt, at regeringen bruger mulighederne i de nye regler for at indgå bilaterale aftaler om alternative sikkerhedsregler for trafik mellem stater med kort overfartstid. Og som det fremgår af bemærkningerne, er regeringen jo godt i gang med det.

Venstre ser også frem til, at der sammen med erhvervet findes en god og enkel løsning på spørgsmålet om identifikationsdokumenter og søfartsbøger for søfolkene.

Jeg er ikke i tvivl om, at de nye regler vil forebygge terrorhandlinger, men de kan næppe helt forhindre muligheden for terror. Men vi har også en pligt til at forebygge og hindre terror, hvor det er muligt.

Specielt interessant finder jeg det, at der indføres et automatisk identifikationssystem, og jeg synes da også, man skal se på, om det, når det nu alligevel indføres, også kan bruges i andre sammenhænge, f.eks. når man skal finde frem til, hvem der forurener vore farvande.

Det kan godt ærgre Venstre lidt, at vi pålægger danske rederier nye udgifter, men det er nødvendigt, for at dansk skibsfart fortsat kan operere internationalt. Men vi skal naturligvis være opmærksomme på, om det også kan betyde en dårligere konkurrence med andre transportformer.

Vi finder det meget fornuftigt, at indberetningsordningen vedrørende de såkaldte tæt på-situationer er blevet udskudt, og ser frem til, at der findes en hensigtsmæssig og administrerbar ordning i samarbejde med erhvervet.

L 46 drejer sig om sikkerhed i havne. Der er for os ingen tvivl om, at det er på sin plads at se på sikkerhedsforholdene i havnene. Havne ligger jo ofte i tætbefolkede områder, og der kan jo gemmes mangt og meget i en eller måske flere containere eller måske i et helt skib.

Når det drejer sig om havne, er det også en fordel, at der indføres internationale regler for sikkerhed; kun dette kan forhindre konkurrenceforvriddning mellem landene. Men jeg vil godt på det her område understrege vigtigheden af, at også andre lande følger de regler, der nu er indført, og at det ikke kun er Danmark og nogle få andre lande, der ender med at påføre havnerhvervene flere udgifter. De regler, der indføres, ser ud til at være tilstrækkelig fleksible – så fleksible, at alle slags havne gerne skulle kunne leve op til regelsættet.

Jeg kan af bemærkningerne se, at Trafikministeriet er meget opmærksom på de muligheder, der er for en fleksibel administration. Det finder vi meget vigtigt. Det vil uden tvivl medføre en del ekstra omkostninger at skulle leve op til reglerne, og jeg finder det vigtigt, at de administreres således, at man i de enkelte havne også kan se det fornuftige i de tiltag, som alle ifølge høringssvarene hilser velkommen.

Venstre kan også støtte de øvrige justeringer af havneloven, som er taget med i lovforslaget.

Venstre vil gerne medvirke til, at vi får lovforslagene hurtigt igennem udvalgene, således at regeringen kan acceptere konventionsændringerne inden udgangen af dette år.

Jeg skal meddele, at Det Konservative Folkeparti også kan støtte de to forslag og vil medvirke til, at vi får dem hurtigt igennem Tinget.

### Tredje næstformand (Kaj Ikast):

Så er det Socialdemokratiet, og Socialdemokratiet har to ordførere; det er først hr. Henrik Sass Larsen og derefter hr. Niels Sindal.

### Henrik Sass Larsen (S):

Det er med beklagelse, vi i dag her i det danske Folketing skal bruge tid, kræfter og økonomiske ressourcer og pålægge en lang række virksomheder og enkeltpersoner ekstra omkostninger og besvær ved at vedtage det her lovforslag, men der er jo ikke nogen vej udenom. Forslaget er nemlig nødvendigt, fordi den internationale terrorisme har medført, at vi internationalt er nødt til at foretage sikkerhedsforanstaltninger mod denne her terrorisme. Og det gælder så også for havne.

Nogle gange kan man godt tænke på, hvordan det ville være, hvis man havde brugt de mange ressourcer, man nu bruger på alt det her, på tiltag til at afhjælpe nød og elendighed i verdens fattigste egne. Men o.k., det kan vi så ikke.

Den her lov skal sikre, at Danmark tilslutter sig ændringer af SOLAS-konventionen og ISPS-koden. Det er en international aftale, som Danmark har tiltrådt, og som har til formål at indføre sikkerhedsforanstaltninger for havnefaciliteter, og vi er som nation nødt til at gå med, fordi det ellers vil forringe vores konkurrencevilkår kraftigt.

Der er udarbejdet udførlige regler og bestemmelser, og alene omfanget af disse er med til at sætte én i dårligt humør. Jeg vil ikke gå ind i en diskussion om alle de enkelte bestemmelser, men alene opholde mig ved tre forhold.

For det første ser det ud til, at regeringen i forbindelse med forslaget har lagt mest mulig vægt på, at indførelsen af de her omfattende regler alligevel kan ske så ubureaukratisk og smidigt som overhovedet muligt. Såfremt vi har læst rigtigt, kan vi fuldt ud tilslutte os den intention. Vi må for alt i verden undgå, at de her tiltag bliver en kæmpe belastning for såvel havne som for erhvervsliv og personer. I Socialdemokratiet ønsker vi ikke at se vagter, kontrol og afspærringer ved de danske havne; det ønsker vi mindst muligt af.

Kl. 20.10

For det andet er vi sådan lidt usikre på økonomien i det her forslag. Det er jo meget bekvemt, som der står i lovforslaget, at lade de andre betale, f.eks. dem derude, men præcis hvad omfanget af den regning, som vi udsteder, er, kunne vi godt tænke os at få nærmere belyst, og det vil vi gerne have meget grundigt belyst i forbindelse med udvalgsarbejdet.

For det tredje og sidste har vi bemærket, at der forekommer en række præciseringer i havnelovens bestemmelser, og det er alle tiltag, som

vi kan støtte, men vi undrer os over, om man ikke også ved samme lejlighed kunne få rettet op på nogle af de uligheder, der er i havnenes konkurrencevilkår: Nogle havne må udføre havnetjenester, andre må ikke. Det skal der efter vores mening rettes op på og gerne i denne her forbindelse, og vi vil høre, om ministeren agter at stille ændringsforslag herom; ellers vil vi i hvert fald gerne hjælpe til med lige præcis det.

Med de her bemærkninger vil Socialdemokratiet støtte forslaget, og vi vil gå konstruktivt ind i udvalgsarbejdet for at gå gjort det så smidigt og konstruktivt som overhovedet muligt.

### Niels Sindal (S):

Nu drejer det sig jo om to forslag, og i Erhvervsudvalget har vi søfarten, og derfor er jeg ordfører for den side af sagen. Jeg skal ikke gentage det, der allerede er sagt, blot nævne to eller tre forhold.

Det automatiske identifikationssystem er vel nok hjørnестenen i terrorbekæmpelsen, idet vi her får et system, der virkelig kan sikre farvandede optimalt. Det vil være den samme situation, som vi har i luften, hvor man har Air Traffic Control. Jeg tror, at netop AIS, som det hedder forkortet, er det, man skal satse mest på og yde den største indsats for at få gennemført. Der er mange af de andre tiltag, der er udmærkede, men som måske vil virke som at skyde gråspurve med kanoner.

En anden ting, jeg vil nævne, er et konkret eksempel, nemlig BornholmsTrafikken. Hvis man skal tjekke alle passagerer efter alle kunstens regler, så får BornholmsTrafikken nok at se til og nok at bruge pengene til. Så en appel til, at regeringen implementerer det her med omtanke.

Her til morgen så jeg noget forfærdeligt fjernsyn, hvor en italiensk officer kunne konstatere, at han var blevet udsat for terror, og han udtalte følgende: Dette attentat viste, at terror kan man ikke bekæmpe.

Når jeg nævner det i dag, hænger jeg det op på følgende: De her lovforslag gælder ikke for skibe under 500 t. Der er ikke noget, der er lettere end at ro en jolle hen under Storebæltsbroen fyldt med sprængstof; det er der ingen, der kontrollerer.

Så hvis vi skal have en ordentlig terrorpakke igennem eller forhindre terror i det hele taget, ja så er der det her automatiske identifikationssystem, men på en eller anden måde må vi også indføre et afviserfartøj eller kystvagt. Vi har i Danmark ingen ressourcer til at overvåge søter-

ritoret, og der er ikke noget lettere end at leje et skib i Kiel og sejle op midt i Danmark med en bombe. Så overvågelsen af søterritoriet mangler fuldstændig; det er en fejl, og jeg håber, man vil se på det.

Som nævnt er det dyrt. Må jeg foreslå ministrene, at man, inden der udarbejdes konkrete planer for implementeringen, får forelagt det for de to udvalg, Trafikudvalget og Erhvervsudvalget, så omfanget af denne lovgivning kan drøftes.

Jeg skal sige fra SF om L 46 og L 49, at man finder det fornuftigt at give mulighed for øget sikkerhed i havnene, men man finder ikke, at den valgte løsning er optimal. Derfor ønsker SF først at tage stilling til forslagene efter udvalgsarbejdet.

Kl. 20.15

(Kort bemærkning).

### Christian Lund Jepsen (V):

Jeg er nødt til at spørge hr. Niels Sindal, for det kan godt være, jeg ikke forstod det rigtigt.

Jeg er enig i, at man sagtens kan lægge vægt på det automatiske overvågningssystem. Men mente hr. Niels Sindal det alvorligt, at det eventuelt også skulle omfatte små joller, der kunne sejle under Storebæltsbroen? Det var sådan, jeg opfattede det, og så bliver det vist et Big Brother-samfund, eller i hvert fald Big Water-samfund, vi skal have.

(Kort bemærkning).

### Niels Sindal (S):

Jeg kan berolige Venstres ordfører med, at det var ikke det, der var meningen. Meningen var, at et godt AIS-system er fornuftigt, og at sidegevinsten kan være, at vi får et bedre lodseri gennem de danske farvande. Men intet under 500 t er med i denne terrorpakke, og i mange år har vi i Danmark ikke haft mulighed for at håndhæve lov og orden på vores søterritorium, for vi har ingen kystvagt, som man har i Tyskland og Sverige. Jeg påpeger, at hvis vi skal løse denne opgave korrekt, må vi også ad åre se, hvordan vi kan skaffe os en kystvagt.

### Poul Fischer (DF):

Disse to lovforslag beskriver, hvilke tiltag der skal gøres for at sikre skibe og havnefaciliteter mod terror; alt i alt et produkt af begivenhederne den 11. september 2001.

På internationalt plan er der udarbejdet konventionsændringer og koder, der skal godken-

des af de enkelte landes parlamenter inden 31. december 2003 og implementeres inden 1. juli 2004. Folketinget skal give samtykke i henhold til grundlovens § 19 til, at Danmark kan tilslutte sig konventionsændringerne, ligesom Folketinget giver bemyndigelse til, at regelsættene udfærdiges administrativt.

L 46 omfatter havnefaciliteter, der betjener følgende fartøjer i internationalt fart: passagerskibe, herunder højhastighedsfartøjer, fragtskibe med en bruttotonnage på 500 t eller derover og mobile offshoreboreplatforme. Det er disse fartøjstyper, der er omfattet af terrrorsikring i henhold til L 49.

Der skal udarbejdes sikringsplaner på tre niveauer for skibe og havnefaciliteter på baggrund af en konkret sårbarhedsvurdering. For havne-nes vedkommende udarbejdes sårbarhedsvurderinger af havnemyndigheden i samarbejde med det lokale politi. Hver havnefacilitet skal have en sikringsansvarlig, og Kystdirektoratet skal påse, at sårbarhedsvurderingen er i orden og efterfølgende godkende sikringsplanerne. Kystdirektoratet bestemmer til enhver tid sikringsniveauet på baggrund af oplysninger fra PET.

I lyset af de konkrete tiltag ønskes det at skabe så brede rammer som muligt, så havnene kan fortsætte deres virksomhed som hidtil, hvilket vi hilser velkommen. Tiltagene på havneområdet synes at være klare og operationelle.

I L 46 er der også en række justeringer af havnelovens regler, som Dansk Folkeparti umiddelbart ikke har nogen bemærkninger til. På tilsvarende vis er der i L 49 udarbejdet konvention og kode omhandlende forhold for skibes sikring mod terror, og det er godt beskrevet i lovforslaget.

Herudover skal søfarende have nye identifikationspapirer, som skal skabe bedre muligheder for identifikation af dem. Skibe skal udstyres med en permanent mærkning med skibets identifikationsnummer, ligesom et automatisk identifikationssystem skal medvirke til, at man til enhver tid kan se, hvor et skib befinder sig. Skibe skal udstyres med et alarmsystem, således at man ved et terrorangreb kan kontakte hjemlandet, i Danmarks tilfælde Søfartsstyrelsen, der skal være døgnbemandet.

Der gives, hvilket også er positivt, mulighed for, at der kan indgås bilaterale eller multilaterale aftaler om alternative sikringsforanstaltninger på faste trafikruter med kort overfartstid mellem forskellige stater. Dette lyder fornuftigt.

For rederne vil forslaget medføre betydelige omkostninger, og det er vigtigt, at omkostningerne til disse tiltag ikke bevirker, at skibserhvervet pålægges omkostninger af en sådan størrelse, at erhvervet mister konkurrenceevne i forhold til andre lande og også i forhold til andre transportformer. Det forhold må vi være opmærksomme på.

Lovforslagene er at betragte som take it or leave it, men der er naturligvis ingen tvivl om, at Danmark selvfølgelig skal tiltræde tiltagene mod terror.

Når det er sagt, må man sige, at tiltagene synes absolut fornuftige og dækkende ud fra den forudsætning, at det er regler, der skal indføres på verdensplan. Men til trods for tiltagene opererer vi med områder, der synes utroligt sårbare over for terrorisme. Hver lørdag sejler fem-seks krydstogtskibe ud af Miamis havn i Florida med op mod 5.000 personer om bord på hvert skib.

Kl. 20.20

#### Martin Lidegaard (RV):

Som flere ordførere har været inde på, er det faktisk ikke nogle lovforslag, som man tilslutter sig med stor lyst – forstået på den måde, at det er jo af nød, at vi er nødt til at gøre det, og ikke af lyst. Dels fordi den terror, som vi er vidne til i øjeblikket, jo er forfærdelig, som al terror er, men også fordi den kamp mod terror, som er pågæet siden september 2001, har haft en omfang og en karakter, som gør, at man uvægerlig spørger sig selv: Tænk hvis man i stedet havde brugt alle de mange hundrede milliarder kroner til at skabe en mere stabil verden.

Jeg tror, der er én ting, som vist alle partier i dette Folketing kan være enige om, nemlig at den sociale stabilitet i det danske samfund, som vi har brugt vores penge på at skabe, har været langt bedre investeringer end de midler, man bruger på at bygge mure og pigtråd og indkøbe våben i andre dele af verden. Det kunne man godt overføre til verdenssamfundet – men nuvel, der går desværre nogen tid, til vi kommer dertil.

Ligesom andre partier vil vi fra De Radikales side gerne lægge vægt på, at vi tager de hørings-svar, der er kommet, meget seriøst, så vi får gjort indgrebene så ubureaukratiske og så økonomisk forsvarlige som muligt. Vi ville også være meget glade for at få de økonomiske konsekvenser belyst i udvalgsarbejdet, og vi vil også være glade for at få spurgt til nogle af de hørings-svar, der er kommet.

Især ét område ligger os på sinde, og det er et område, som hr. Poul Fischer fra Dansk Folkeparti også var inde på. Man kan sige, at det gode ved det her er jo, at det er internationale regler, og at vi derfor forhåbentlig ikke forvrider konkurrenceevnen i forhold til andre lande. Men hvordan forholder det sig med konkurrenceevnen i forhold til andre former for transport?

Som Danske Havnevirksomheder gør opmærksom på, forrykker tiltagene konkurrencepunktet mellem transport på vand, på bane og på vej. Det forhold vil vi meget gerne have belyst i udvalgsarbejdet, for det hænger tæt sammen med det økonomiske aspekt. Nu skal vi jo ikke foregribe konklusionerne, men i forvejen er der jo, også jævnfør hele EU-Kommissionens oplæg, på dette område brug for en ret grundlæggende diskussion af vores afgiftssystem for transport af gods i det hele taget, og netop disse forslag kunne måske give anledning til at diskutere, om vi fra dansk side skulle arbejde mere målrettet på det.

Jeg ved, at hr. Svend Heiselberg i nogle avisindlæg har været inde på en målrettet afgiftsstruktur på godstransport, så vi sikrer den rette balance mellem transportformerne i forhold til vores overordnede strategiske målsætninger på transportområdet. Jeg kunne godt tænke mig at spørge ministeren, om det er en tankegang, han kunne gå ind for, så vi snart begynder at tage fat på en politisk drøftelse af nogle langsigtede perspektiver for udviklingen af afgiftsstrukturen på godsområdet.

#### **Keld Albrechtsen (EL):**

Desværre må man jo generelt sige, at den vestlige verdens regeringer ikke har haft nogen heldig hånd, når det gælder bekæmpelse og forebygelse af terror. Det er, som om man konsekvent vælger instrumenter, der ikke er effektive eller har bivirkninger, der er uheldige.

Nu ville formanden sikkert finde det forkert, hvis jeg begyndte at drage ting fra forsvarsdebatten i formiddags ind her, så det skal jeg ikke gøre. Men alt det, man har gjort, har kun ført til, at der bliver endnu mere terrorisme i verden, samtidig med at man har indført en lang række regler, som svækker retssikkerheden i vore egne samfund.

Enhedslisten er fuldstændig indstillet på at støtte alle effektive bekæmpelser af terrorisme, som er mulige uden at svække retssikkerheden. Men vores støtte til sådanne tiltag afhænger af, om det rent faktisk er noget, der nytter; om det

rent faktisk er noget, som effektivt kan forebygge eller forhindre terrorisme, og samtidig er noget, der ikke svækker retssikkerheden i vores samfund på en uacceptabel måde.

Kl. 20.25

Jeg må bare sige, at alt, hvad vi hidtil har set af såkaldt antiterrorlovgivning, stort set ikke har forhindret én eneste terroraktion, men har medført, at der er indført endeløse kontrolforanstaltninger i vores samfund til stor gene for samhandel, trafik osv., som har sænket det almindelige niveau for retssikkerheden, og som ikke forhindrer terrorisme.

Det er selvfølgelig også det spørgsmål, vi må stille om de to lovforslag, der ligger her: Betyder de andet end flere udgifter? Betyder de, at vi får en større tryghed, at vi har en større sikkerhed for, at der ikke sker terroraktioner i vores havne?

Hvis man anvendte de samme penge til at arrestere terroristerne i f.eks. Saudi-Arabien, tror jeg, man ville kunne konstatere en betydelig større effekt af de penge med hensyn til at forebygge terrorisme. Hvis man gik over til simpelt hen at efterforske terrorisme og arresterede terroristerne, ville det sådan set være den direkte vej til at løse problemet. I andre forhold, som vedrører kriminalitet, går man jo efter at få arresteret de mistænkte og få dem stillet for en domstol, men det har man ikke koncentreret sig om i sagen om f.eks. Osama bin Laden og hans organisation. Man undlod omhyggeligt at sikre sig, at han kunne blive arresteret.

Hele den grundlæggende ramme om dette her er i og for sig deprimerende, og hr. Niels Sindal stiller jo sagen på spidsen ved at sige: Jamen selv om vi laver alt dette her, får vi så i virkeligheden øget sikkerheden? Man kan jo bare tage en jolle med sprængstof i og placere den under Storebæltsbroen. Det er et relevant spørgsmål, for hvis man forestiller sig, at man kan løse problemet med terrorisme ved f.eks. at sætte pigtrådshegn op om enhver bolig – jeg har set det i Johannesburg, og det er faktisk ikke sjovt at se på. Der er meget vold osv. i gaderne, og så løser man problemet ved at pakke alle boliger ind i pigtrådstruller – ja, så er samfundet nået til den tilstand, hvor alt er videokameraer og overvågning, pigtrådsindhegninger og checkpoints osv. Jeg har også set det i Israel.

Jeg siger det bare, fordi man kan se forslagene i sammenhæng med, at overvågningssystemerne og sikkerhedssystemerne ikke forhindrer terrorisme, men betyder, at samfundet antager en mere og mere ubehagelig karakter at opholde

sig i. Men derfor vil vi selvfølgelig alligevel fra Enhedslistens side være med til at se på, om der kan findes praktiske og forsvarlige tiltag til at sikre havnefaciliteterne. Vi er bare bekymrede for, om de rent faktisk vil vise sig at være effektive.

Der stilles f.eks. forslag om en form for pas. Jeg vil bede ministeren om at kommentere det, men jeg har forstået det sådan, at man ligefrem vil indføre et slags legitimationskort med såkaldte biometriske data for søfolk og muligvis endda give sig til at bevæbne søfolk, hvad der vil forringe sikkerheden for søfolk meget, meget betydeligt. Hvis de bliver bevæbnede, er det jo klart, at så risikerer de i højere grad at blive skudt, så der er altså problemer i det, som jeg synes er alvorlige.

Jeg har forstået det sådan, at det er et diktat fra USA, og at vi ikke kan ændre på det. Det vil sige, at vi kan indføre det, eller vi kan lade være, og det synes jeg er ubehageligt, men jeg vil stille nogle konkrete spørgsmål: Er det muligt for os at ændre det, så vi kan få fjernet de betænkeligheder, der kan være på det retssikkerhedsmæssige område, og alligevel være med til det?

Jeg er enig i de betænkeligheder, der er fremført med hensyn til, at man forrykker konkurrenceforholdet mellem transportformerne, som hr. Martin Lidegaard var inde på. Derfor vil jeg også bede om, at vi under udvalgsarbejdet får analyseret, hvordan man kan kompensere søtransporten for de ekstraomkostninger, der her pålægges i sammenligning med andre transportformer. Hvis resultatet så bliver, at vi får mindre søtransport, så er det selvfølgelig en måde at løse sikkerhedsproblemet på, at skibene ikke sejler længere. Men det er nok ikke det, der er meningen.

Kl. 20.30

Så der er mange problemer i det her. Vi har ikke den holdning, at vi ikke vil være med, hvis vi kan skabe større tryghed i samfundet, men vi har den holdning, at vi ikke vil deltage i en endeløs række af såkaldte antiterrorforanstaltninger, som ikke gavner kampen mod terror, men som alene gør det til i højere grad et overvågnings-samfund og et samfund, hvor stadig øgede midler anvendes til en indsats, der alligevel ikke nytter noget.

(Kort bemærkning).

**Christian Lund Jepsen (V):**

Jeg synes, at hr. Keld Albrechtsen plejer at være meget leveringsdygtig i korte bemærkninger, så han skal næsten lige have en enkelt selv.

Vi var jo vidt omkring i hr. Keld Albrechtsens ordførertale. Vi var i Saudi-Arabien, vi var i Israel, vi var i Johannesburg, vi var mange steder. Jeg vil gerne have, at hr. Keld Albrechtsen uddyber, hvordan danske penge, som vi skal bruge til at sikre vores havne, i stedet for skulle bruges til at arrestere terrorister i Saudi-Arabien, for jeg forstod, at hr. Keld Albrechtsen sådan set syntes, at det var meget mere fornuftigt.

Mere konkret og måske mere sagligt vil jeg spørge, hvor hr. Keld Albrechtsen i de to lovforslag, vi konkret har på bordet, ser problemer for retssikkerhed for borgerne. Jeg fik en sang om sådan generelle principper for retssikkerhed, men jeg kunne ikke forbinde det meget med de to konkrete lovforslag.

Så vil jeg også gerne have at vide, hvor i lovforslagene vi snakker om bevæbnede søfolk?

(Kort bemærkning).

**Keld Albrechtsen (EL):**

Det har jeg bare fået oplyst, at der foreligger planer om, men hvis ministeren kan dementere det, så er det jo fint.

Jeg nævnte spørgsmålet om indførelse af et særligt sømandspas, men jeg kunne også nævne spørgsmålet om de kontrolforanstaltninger med afspærringer på havnene, som man indfører, hvor borgerne for at komme ind på bestemte områder skal passere disse afspærringer. Det er da også en indskrænkning af borgernes frihed, at havneområder ikke længere vil være tilgængelige.

Det er et valg, man må træffe. Jeg har ikke sagt, at vi ikke kan komme i en situation, hvor det kan være nødvendigt at have specielle havneområder, hvor man har en særlig kontrol, fordi der kan være særlig følsomme ting, der skal opbevares. Det har jeg ikke sagt.

Jeg har også sagt, at vi godt vil være med, hvis det har en positiv virkning uden at tilside-sætte retssikkerheden. Jeg synes da egentlig, jeg har været overordentlig velvillig over for noget, som grundlæggende ikke er særlig rart. Jeg har måske udtrykt mig forkert, det ved jeg ikke. Jeg prøvede faktisk at være så positiv som overhovedet muligt, men det er åbenbart ikke lykkedes.

Men det er bare for at skitsere nogle af de retssikkerhedsproblemer, som jeg rent faktisk mener, der ligger i det.

(Kort bemærkning).

**Christian Lund Jepsen (V):**

Jo, jeg hørte sandelig også, at hr. Keld Albrechtsen var forholdsvis positiv, men jeg vil da gerne have at vide, hvor hr. Keld Albrechtsen har fået oplyst noget om de bevæbnede søfolk. Jeg synes sådan set, det er meget at stå og påstå fra Folkeetingets talerstol, at vi har et forslag, der skulle begynde at bevæbne søfolk og derved måske skabe yderligere vold.

Det synes jeg faktisk, så jeg vil gerne vide, hvordan dette rygte skulle være opstået, for jeg har i hvert fald ikke set – og jeg har været både lovforslagene og høringssvarene og det hele igennem – noget om bevæbnede søfolk.

Hr. Keld Albrechtsen svarede heller ikke rigtig på det med at skulle bruge penge på at arrestere terrorister i Saudi-Arabien i stedet for.

Så vil jeg gerne spørge, om hr. Keld Albrechtsen føler, at det er en væsentlig indskrænkning i vores retssikkerhed, at vi skal igennem en sikkerhedskontrol i lufthavnen, når vi rejser ud.

Jeg synes også, man skal anerkende, at man i lovforslaget lægger meget op til, at det er meget fleksibelt og kun der, hvor det er absolut nødvendigt af hensyn til sikkerheden. Det er jo ikke sådan, at alle havneområder skal afspærres.

(Kort bemærkning).

**Keld Albrechtsen (EL):**

Nej, det håber jeg heller ikke. Det er lige præcis det, jeg siger, at det håber jeg heller ikke bliver resultatet, så det må vi få afklaret.

Med hensyn til det med at opspore og fange terrorister, så er svaret jo meget enkelt. Altså i stedet for at forfølge terroristerne dér, hvor de var, nemlig i Pakistan og i Saudi-Arabien, så indleder man en krig mod Irak og en krig mod Afghanistan. Det er jo meget enkelt rent politimæssigt helt ude i hampen, ikke? Men det er jo ikke på dagsordenen, så derfor tror jeg ikke, jeg skal gå yderligere ind i den sag.

Kl. 20.35

Med hensyn til det andet har jeg bare fået oplyst fra mennesker i søfartserhvervet, at der verserer forslag om øget bevæbning, og hvis det er forkert, så er jeg glad og godt tilfreds med det. Så har mit spørgsmål afklaret et problem, som optager nogle mennesker, som har henvendt sig til mig. Det er, hvad jeg kan sige om mine kilder,

jeg vil ikke nævne konkrete personer, det synes jeg ville være forkert.

Men det har jeg fået oplyst, og hvis ministeren kan meddele, at det er der ingenting om, så er det fint nok, så har vi i hvert fald fået afklaret den sag.

**Tredje næstformand (Kaj Ikkast):**

Så er det sidste ordfører, fru Betina Hoffmann.

**Betina Hoffmann (KD):**

Vores trafikordfører kan desværre ikke være til stede, derfor skal jeg fremlægge Kristendemokraternes synspunkter med hensyn til begge forslag.

Først lovforslag nr. L 46: I december 2002 blev FN's internationale søfartsorganisation IMO's forslag til regelsæt, der skal medvirke til at beskytte søfarten mod terrorisme, vedtaget på den diplomatiske konference. Regelsættet blev vedtaget som en tilføjelse til konventionen om sikkerhed til søs, den såkaldte SOLAS-konvention, og der blev skabt en international kode til sikring af skibe og havnefaciliteter.

Medlemslandene har frist indtil den 31. december til at give besked, hvis man ikke ønsker at tilslutte sig dette regelsæt, men naturligvis bør Danmark tilslutte sig dette regelsæt. Alt andet ville kunne få store negative konsekvenser for dansk søfart.

Der skal i forbindelse med sikring af havne foretages en sårbarhedsvurdering af de relevante havnefaciliteter. Sårbarhedsvurderingen skal beskrive de væsentlige aktiver og aktiviteter for havnefaciliteten, der skal beskyttes, og det er klart, at der skal tages hensyn til lokale forhold. En havn, hvor der er meget international trafik, er naturligvis mere sårbar og skal sikres på et andet niveau end en havn, der mest besøges af danske skibe. Dette initiativ må naturligvis ikke blive økonomisk ubærligt for de små danske havne, og derfor skal der også som nævnt i lovforslaget tages hensyn til lokale forhold. Kristendemokraterne er positive over for forslaget.

Det andet forslag, L 49, er vi ligeledes positive over for. Vi beklager meget den situation, der gør, at vi bliver nødt til at vedtage det her, og vi beklager meget, at det vil få så store negative konsekvenser med hensyn til økonomi og sådan noget, som det trods alt vil få.

Vi støtter trods alt forslaget og håber på, at der vil være velvilje til at arbejde for, at det pålægger færrest mulige gener.

**Trafikministeren (Flemming Hansen):**

Jeg takker for den meget store tilslutning til forslagene, og jeg takker også på min kollega økonomi- og erhvervsministerens vegne. Han dækker jo L 49, som formentlig, det afgør jeg ikke, går i et andet udvalg end L 46.

Hr. Christian Lund Jepsen siger, at dette med konkurrenceforvriddningen mellem landene er meget vigtigt, og det er jeg enig i. Han taler også om en fleksibel administration, og det gør hr. Henrik Sass Larsen også. Han siger, at det skal være så ubureaukratisk som muligt, og det er vi fuldstændig enige i.

Alle beklager jo, at vi er i den situation, at vi er nødt til at gøre sådan noget. Jeg plejer gerne at sammenligne med lufthavne, der har man haft det i masser af år, og jeg er ikke engang sikker på, at man turde gå i en lufthavn, hvis ikke der var den beskyttelse, der er. Og man kan sige, at med de store værdier og de mange, mange mennesker, der er omkring havne og skibsvirksomhed, er det desværre en logisk konsekvens.

Hr. Henrik Sass Larsen spurgte mig også om Esbjerg Havn-problematikken. Jeg tror, jeg vil bede om at få spørgsmålet skriftligt fra udvalget. Jeg har et ganske langt svar på det, som hr. Helge Mortensen har bedt mig om at give direkte fra talerstolen, hvis han var til stede, men det er han ikke, så jeg tror, at det er mest praktisk, at vi får et skriftligt spørgsmål, så skal vi svare skriftligt og meget hurtigt, for vi har svaret liggende klart.

Jeg skal i øvrigt sige til alle, at vi er meget indstillet på at give hurtige svar fra ministeriernes side.

Så siger hr. Poul Fischer, hvad der er meget rigtigt, at vi skal kigge meget på omkostningerne, dels i forhold til andre lande, og det er nemlig rigtigt, dels også i forhold til andre transportformer. Det var hr. Martin Lidegaard også inde på, og det er jeg enig i. Der er i øvrigt mange af de ting, der egner sig til udvalgsspørgsmål, og som jeg sagde, vi skal svare hurtigt på dem.

Kl. 20.40

Hr. Keld Albrechtsen har jo en helt vidunderlig løsning på alle denne verdens problemer. Uanset hvad dagsordenen er, så er det de stuyge mennesker i den vestlige verden, og så er der nogle terrorister, som den vestlige verden er skyld i og sådan noget. Jeg har nu ikke indtryk af, at terrorister er nogle, der befinder sig i overordentlige mængder i den vestlige verden, men det er jo heller ikke det, lovforslaget handler om. Det er beskyttelse mod terrorister.

Her siger hr. Keld Albrechtsen direkte, at antiterrorlovgivning ikke har forhindret terrorisme. Jeg kunne fristes til at spørge: Hvordan kan hr. Keld Albrechtsen vide det? Man opdager jo kun den form for terrorisme, man ser. Jeg tror ikke, at ret mange stater reklamerer med, hvad de har opsporet af terrorisme, for det er jo det samme som at annoncere med nye muligheder. Så jeg tror ikke rigtig, at det helt besvarer spørgsmålet.

Så siger hr. Keld Albrechtsen, at man skal kompensere søtransporterhvervet for de omkostninger, der kommer her. Det gør jo dette her til en historisk dag, for det er første gang, jeg har hørt hr. Keld Albrechtsen sige, at man skal støtte erhvervslivet. Det vil erhvervslivet utvivlsomt notere sig med stor interesse, men jeg tror alligevel, det er bedre, at vi følger den model, der ligger i lovforslaget. Jeg tror, det er det bedste for alle parter.

(Kort bemærkning).

**Keld Albrechtsen (EL):**

Ministeren gjorde mig den ære at stille mig et direkte spørgsmål i sin besvarelse, som jeg i øvrigt takker for. Det gik lidt på, hvor de der terrorister er.

Jeg kunne i hvert fald forstå, at det ikke stod ministeren klart, hvor de var. Men ministeren må da være bekendt med, at der f.eks. forleden var en ganske alvorlig terrorhandling i Saudi-Arabien, så terroristerne er der.

Vi ved også, at de kan komme her i Vesteuropa igen. Det ved vi da. Men først og fremmest ved vi, at der, hvor de var efter den tragiske hændelse den 11. september, først og fremmest var i Pakistan og Saudi-Arabien, og det vidste man udmærket godt i de vestlige efterretnings-tjenester. Men da man havde valgt de to lande som allierede, så valgte man at angribe nogle andre i stedet for, og det var en katastrofal fejltagelse, som vi nu bøder for, og som gør, at man nu skal til at diskutere sådan nogle foranstaltninger som dem, der er på dagsordenen her.

Jeg vil bare tilkendegive igen, at hvis det kan gøres uden at skade retssikkerheden og uden at blive urimeligt, så vil vi naturligvis kigge på det. Men den grundlæggende opgave, nemlig at indfange og opspore og forebygge selve terroristernes virksomhed, det må jeg indrømme, at det løser det her forslag ikke noget som helst af.

**Tredje næstformand (Kaj Ikast):**

Der er vi enige.



Hermed sluttede forhandlingen, og lovforslagene overgik derefter til anden behandling.

### Afstemning

#### Tredje næstformand (Kaj Ikast):

Jeg foreslår, at lovforslag nr. L 46 henvises til Trafikudvalget og lovforslag nr. L 49 til Erhvervsudvalget. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (*Ophold*). Det er vedtaget.

### Meddelelser fra formanden

#### Tredje næstformand (Kaj Ikast):

Der er ikke mere på dagsordenen.

Folketingets næste møde afholdes i morgen, fredag den 14. november 2003, kl. 10.

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

Mødet hævet kl. 20.44

---