

[Arentoft]

for at undgå flykapringer og bombeanbringelser i luftfartøjer. Hvorledes skal man forhindre, at noget sådant kan blive tilfældet om bord på færgerne?

**Justitsministeren (Erling Jensen):**

Jeg har ikke andre kommentarer, end at når man mener, at der er en situation, hvor politiets tilstedeværelse er påkrævet, så tilkalder man politiet, og så kommer politiet. Det er det, der også er sket i denne situation. Jeg er nok lidt tilbøjelig til at tro, at der sker en dramatisering til begge sider hos de to spillere.

Hermed sluttede spørgsmålet.

5) Til *handelsministeren* af:

**Bjørn Poulsen (SF):**

»Vil ministeren i anledning af oliekatastrofen i Bretagne tage initiativ til, at der indføres lodstvang for olietankere i danske farvande?«

(Spm. nr. 623).

Skriftlig begrundelse.

Muligheden for en grundstødning eller kollision i indre danske farvande er stor, så det krav, som danske lodser stiller om lodstvang, er efter min mening velbegrunderet.

**Bjørn Poulsen (SF):**

Grunden til, at jeg har stillet dette spørgsmål og de to næste spørgsmål, er naturligvis den katastrofe, vi har været ude for ved Frankrigs kyst, da et supertankskib forliste. Jeg er naturligvis klar over, at der er nogle problemer med hensyn til, at Danmark alene har lodstvang i de indre danske farvande, når et tankskib skal igennem disse farvande. Men jeg er samtidig af den overbevisning, at det er en af de ting, hvor der skal startes et eller andet sted, og jeg mener, at Danmark lige så godt kan være foregangsland på det område, som vi har været det på mange andre områder.

Grundene til, at netop tankskibe og især supertankskibe bør have lods om bord, er mange, og jeg vil bare fremhæve nogle enkelte. Manøvrering af et supertankskib i de indre danske farvande er meget svær. Vi ved,

at disse skibe har meget svært ved at manøvrere, og i disse meget smalle sejlruiter, som vi har i de indre farvande, er der meget store problemer med at få skibene igennem. Vi ved også, at der ikke er meget vand under kølen, når en af disse giganter skal sejle igennem de danske farvande.

Det er sådan set grunden til, at jeg rejser spørgsmålet. Jeg mener, at Danmark bør gå i spidsen på dette område.

**Handelsministeren (Ivar Nørgaard):**

Den danske regering har naturligvis ikke noget imod, at vi går i spidsen og er foregangsland, men det må jo være i overensstemmelse med almindelig international lovgivning, og det kan ikke nytte noget, at vi optræder traktatstridigt. Det ville være traktatstridigt, hvis Danmark ensidigt fastsætter lodstvang for skibe, der passerer de danske stræder, Store Bælt og Øresund.

Handelsministeriet er imidlertid fuldt opmærksom på, at den øgede trafik med tankskibe i danske farvande indebærer en risiko for, at der ved grundstødning eller kollision kan ske forurening af farvande og kyster. Ministeriet har derfor i de senere år, bl. a. gennem vedtagelser i FN's rådgivende søfartsorganisation, IMCO, fået gennemført en række foranstaltninger med henblik på at gøre sejladsen i de danske farvande så sikker som muligt. I samarbejde med bl. a. søværnet, farvandsdirektoratet og lodserne følger ministeriet nøje, hvorledes foranstaltningerne virker i praksis, og det har vist sig, at skibene med enkelte undtagelser følger reglerne.

Med hensyn til benyttelse af lods i Øresund blev et dansk-svensk forslag om en fælles henvendelse til IMCO fra samtlige Østersølande senest drøftet på et møde i efteråret 1977 i den under Østersøkonventionen nedsatte interimskommission. Forslaget går ud på at få vedtaget en rekommandation om, at olietankskibe med en dybgang på over 7 m samt alle kemikalietankskibe benytter lods under sejlads i Sundet. Man afventer russisk tilslutning til en sådan henvendelse.

Siden januar 1976 har en arbejdsgruppe under handelsministeriet gennemgået de indre danske farvande og havne for at undersøge, hvor der var behov for indførelse af særlige forholdsregler for at sikre tankskibsejlads. På grundlag af indstillinger fra ar-