

[Industriministeren]

Ved traktaten af 14. marts 1857 om Sund- og Bæltoldens afskaffelse forpligtede Danmark sig til ikke at indføre lodstvang ved passage af Sundet og Bælterne.

Konventionen er folkeretligt bindende, og Danmark kan derfor ikke ensidigt indføre lodstvang for den internationale skibsfart, der er under passage gennem de danske farvande.

Danmark har imidlertid gennem FNs søfartsorganisation IMO (International Maritime Organization) i 1975 fået vedtaget en rekommandation (anbefaling) om anvendelse af lods i skibe med en dybgang på 13 m og derover, som passerer gennem indsejlingerne til Østersøen, samt i 1979 en rekommandation om anvendelse af lods i lastede tankskibe med en dybgang på 7 m og derover samt alle lastede kemikalie- og gastankskibe ved passage af Sundet.

Erfaringerne viser, at disse rekommandationer stort set følges af de pågældende skibe.

Det kan endvidere oplyses, at Danmark i IMO netop har stillet forslag om, at den ved rekommandationen fra 1975 indførte meddelelse (SHIPPOS) samt den i 1979 vedtagne lodsrekommandation i Sundet udvides til også at omfatte skibe, som transporterer væsentlige mængder (»full load«) af radioaktive stoffer.

Industriministeriet har i de senere år udstedt en række bekendtgørelser om lodstvang og meldepligt for visse tankskibstypers anløb af danske havne.

En sådan bekendtgørelse gælder blandt andet for anløb af Fredericia havn, og ved den aktuelle ulykke, som er begrundelse for spørgsmålet, havde det marokkanske skib ved afgang fra Fredericia havnelods om bord indtil passage af den nordlige indsejling til Lille Bælt.

Om den aktuelle sag kan endvidere oplyses, at efter det for industriministeriet foreliggende skyldtes grundstødningen, at den vagthavende navigatør i det marokkanske skib ved passage af farvandet nord for Fyns Hoved skulle gå af vejen for et modgående skib, og at der under denne vigemanøvre blev taget fejl af to bøjer. Det tilføjes, at det marokkanske skib ikke medførte last. Ved grundstødningen fik skibet revet hul i en tank med bunkerolie, der anvendtes til skibets drift.

Det er selvsagt ikke muligt med sikkerhed at fastslå, at grundstødningen ikke ville være sket, hvis der havde været dansk lods om bord.

Den under industriministeriet nedsatte rådgivningsgruppe vedrørende sejladsikkerheden i danske farvande undersøger løbende blandt andet farvandsafmærkningen. Gruppen vil vurdere, hvorvidt afmærkningen i det pågældende farvand kan ændres, således at risikoen for fejlnavigering nedsættes.

### Spm. nr. S 365

Til boligministeren (28/11 84) af:

**Svend Heiselberg (V):**

»Finder ministeren det acceptabelt, at statens byggeforskningsinstitut i sagen om det såkaldte SKS-ventilationssystem fra fabrikant Aaberg i Holstebro i sin rapport om undersøgelsen af SKS-systemet og senere forhandlinger om dette reelt har afvist et konstruktivt samarbejde med Jydsk Teknologisk Institut og Dansk Kedelforening?«

### Begrundelse

Jydsk Teknologisk Institut og Dansk Kedelforening har på videnskabeligt grundlag bedømt SKS-ventilationssystemet og i omfattende rapporter konkluderet, at systemet indeholder en ny fysisk effekt af almen betydning for såvel landbrug som industri.

Det må anses for givet, at en tidligere igangsat serieproduktion af dette system ville have haft gavnlig indflydelse både på beskæftigelse og eksport samt en gavnlig indflydelse på arbejdsmiljøet i dansk industri.

Svar (5/12 84):

**Boligministeren (Bollmann):**

Hverken boligministeriet eller jeg som lægmand har mulighed for eller ønske om at tage stilling til og bedømme de forskellige forskningsresultater og vurderinger, der er fremkommet i sagen. Jeg har heller ikke mulighed for eller ønske om at pålægge statens byggeforskningsinstitut (SBI), der i forskningsspørgsmål er et forskningsinstitut med en selvstændig bestyrelse som øverste myndighed, at ændre sine vurderinger af det omhandlede staldventilationsanlæg.