

[Dohrmann]

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

Vi afviser altså forslaget.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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