

[Tommy Dinesen]

Når vi har valgt det tidspunkt, er det også for at give regeringen – og det er der tilsyneladende behov for – et praj om en god argumentation og baggrund, når man skal forhandle internationalt om disse spørgsmål. I efteråret 1991 er det netop sådan, at man i Vesterrenden i Storebælt er så langt fremme i byggeriet af den faste forbindelse mellem Fyn og Sprogø, at det medfører, at skibe, der ellers har kunnet sejle i Vesterrenden, bliver tvunget over i Østerrenden. Og enhver kan jo sige sig selv, at jo mere trafik man overfører i en rende, desto større muligheder er der for katastrofer.

Selv om vi ikke holder af Storebæltsbroen, vil vi dog ikke have, at den bliver torpederet af et eller andet skib, og det er trods alt et byggeri til 18,4 mia. kr. Derfor er det SF's opfattelse, at man netop har muligheden for at få nogle internationale forhandlinger med baggrund i brobyggeriet.

Jeg tror, at alle og enhver kan forstå, at Danmark er interesseret i lodspligt. Det er man naturligvis også, og det er man også klar over rundt omkring i verden med baggrund i de olieudslip, der er sket i Canada og andre steder, således at naturen og havmiljøet bliver ødelagt. Men også broen kan bruges. Det er nemlig sådan, at der tit er lodspligt andre steder, hvor der er broer i andre lande. Derfor kan vi vel også kræve det i Danmark.

I øvrigt vil jeg henlede ministerens opmærksomhed på, at Fremskridtspartiet, CD og SF mener, at lodsvæsenet bør komme over under Industriministeriet. Vi mener, det er en forældet opfattelse, at lodsvæsenet skal være under Forsvarsministeriet; den historiske baggrund derfor er, at lodserne efter krigen – altså i 1946-47 – lodsede igennem minefelter, og det mener vi må være passé nu.

#### **Forsvarsministeren (Enggaard):**

Jeg skal ikke holde nogen lang tale, men vil gerne takke for, at der tegner til at kunne blive en bred tilslutning til lodsloven.

Jeg skal i øvrigt sige, at de fleste af de punkter, som har været oppe i udvalget, og spørgsmål, som er blevet besvaret, er gengivet i den betænkning, som foreligger, og som efter min mening tegner et meget godt billede af de problemer, der har været til forhandling.

Jeg tror, at det er noget positivt, at også flertallet nu ligesom regeringen tager statsreviso-

ernes kritik alvorlig og derigennem er enig i, at der må gøres noget – også selv om det naturligvis ikke kan være populært alle vegne.

Lodsvæsenet er et gammelt og agtværdigt erhverv, og lodserne er jo et respekteret folkefærd med gode, sunde traditioner; derfor skal man også være varsom med at lovgive alt for detaljeret om selve udførelsen af erhvervet.

Men der er bred enighed om, at der må gøres noget ved økonomien i lodsvæsenet. Det bør ske ved en omlægning af takstsystemet, ved sammenlægning af lodserier og ved en mere rationel udnyttelse af materiel og personale.

Jeg har i den sammenhæng mærket mig Forsvarsudvalgets bemærkninger i betænkningen om, at en omlægning af takstsystemet forudgående skal behandles i Lodsrådet. Jeg finder det helt naturligt, at Forsvarsudvalget ligeledes skal gøres bekendt med sådanne ændringer.

Efter lovens vedtagelse vil spørgsmålet blive taget op i Lodsrådet, og fra ministeriets side vil vi søge at opnå forståelse for det takstsystem, som er beskrevet i bemærkningerne til forslaget, og som er beskrevet i min besvarelse af udvalgets spørgsmål.

Det er selvsagt også vigtigt for mig, at der kan vindes forståelse hos flest mulige for de ændringer, som forestår. I det hele taget ser jeg frem til en konstruktiv dialog med bl.a. Dansk Lodsforening om gennemførelse af lovforslaget og om andre spørgsmål, der er af betydning for det danske lodsvæsen.

Hr. Tommy Dinesen nævnede specielt spørgsmålet om forholdene i Storebælt i forbindelse med bygning af Storebæltsbroen. Det er selvsagt et vigtigt område.

Jeg er bekendt med, at min kollega industriministeren gennem Søfartsstyrelsens arbejde allerede igennem nogen tid har været i gang med sammen med kyndige på området at tilrettelægge sejladsforholdene i Storebælt på en sådan måde, at også de kommende arbejder dér kan udføres, uden at det betyder nogen ny risiko for søfarten. Det er tanker i retning af separering af trafikken og særlige regler i forbindelse med arbejdspladserne, hvor der igennem et internationalt varsel udsendt i god tid, inden disse arbejder er nået så langt frem, skulle tilvejebringes nogle vilkår, som kan give rimelig sikre sejladsforhold, også i den stærkt trafikerede Østerrende.