

som spørgsmålet er stillet ud fra, foreligger således ikke.

Det, der planlægges bragt til udførelse, kan sammenlignes med den gennem mange år praktiserede ordning med sovevognskonduktører, der følger sovevognen fra udgangsstation til endestation. Opstår der problemer undervejs, må sovevognskonduktøren henvende sig til den ansvarlige togfører eller togchef, der herefter vil udøve den fornødne myndighed i henhold til lokale bestemmelser.

Jeg kan derfor kun udtrykke min tilfredshed med, at DSB og DB på den måde forsøger at smidiggøre og forenkle den internationale togtrafik til gavn for de rejsende.

Spm. nr. S 3038

Til forsvarsministeren (15/7 96) af:

Tommy Dinesen (SF):

»Vil ministeren i forlængelse af besvarelsen af spørgsmål nr. S 2767 oplyse, hvilke forskrifter der findes for bådførernes pligter, og hvorvidt der er leveret termisk beklædning til medarbejderne i lodsvæsenet til brug ved hvilken termisk temperatur?«

Begrundelse

Der henvises til ministerens svar på spørgsmål nr. S 2767.

Svar (22/7 96)

Forsvarsministeren (Hans Hækkerup):
Bådførernes pligter fremgår i hovedsagen af sølovens §§ 131-143.

Afpasset efter de lokale forhold er der som supplement til lovgivningens almindelige forskrifter fastsat en instruks for det enkelte lodsfartøj. Instruksen indeholder bl.a. retningslinjer for, hvornår bemanningen skal forøges. På baggrund af drøftelser med Søfartsstyrelsen, lodserierne og personaleorganisationerne (Sømændenes Forbund i Danmark, Funktionær- og Inspektørforeningen og Danske Lodser) overvejes det for tiden, om instruksen skal præciseres med hensyn til bemanningens forøgelse ved lave vandtemperaturer.

Der er anskaffet termisk beklædning til samtlige lodser. Ifølge Søfartsstyrelsen sikrer denne påklædning bæreren overlevelse i en time i vand med en temperatur på 5° celsius. Termisk beklædning til bådmændene er under overvejelse og forventes anskaffet, inden vandtemperaturen kommer under 5° celsius, forventeligt inden udgangen af december 1996.

Spm. nr. S 3039

Til forsvarsministeren (15/7 96) af:

Tommy Dinesen (SF):

»Er ministeren enig i de forslag om ophævelse af lodstvang i Køge og fritagelsen for samme i Esbjerg, som rationaliseringsgruppen fremkommer med i deres statusrapport nr. 1, og vil forslagene om nedlæggelse af nogle af stationerne ikke medføre længere sejlads og dermed større hyreudgifter til bådsmand og andre ansatte?«

Begrundelse

Spørgeren har med stor undren læst rationaliseringsgruppens forslag, hvor der argumenteres for lempelser i lodstjenesten. Ikke mindst på baggrund af f.eks. miljø- og energiministerens planer om øget overvågning til søs bl.a. på baggrund af de mange olieudslip i de danske have.

Netop lodstvang har haft politikernes opmærksomhed, især for skibe med farlige laster og ved gennemsejling af Storebælt. Et forslag fra SF om lodstvang for skibe med særligt farlige laster kunne ikke opnå flertal i Folketinget alene begrundet i uklarhed om international søret og Øresundstoldens ophævelse i 1857. Andre lande har inden for de sidste år indført lodstvang i særligt sårbare områder, men nu går rationaliseringsgruppen altså den modsatte vej, og det kan kun forringe sikkerheden til søs efter spørgerens mening.

Svar (22/7 96)

Forsvarsministeren (Hans Hækkerup):

Farvandsvæsenet har oplyst, at forslaget om ophævelse af lodstvang i Køge ikke vil blive gennemført. Man har i stedet optaget forhandlinger med havnemyndighederne i Køge med