

lægning af politibetjeningen ved den dansk/ tyske landegrænse.

Politistationerne i Åbenrå og Tønder oprettholdes som døgnbetjente politistationer, ligesom politistationen i Padborg opretholdes som en nærpolitistation med åbningstid i dagtimerne. Herudover etableres der en fælles Grænsepolitiafdeling med ca. 150 polititjenestemænd.

Der vil således også i fremtiden være en relativ stor politistyrke til betjening af grænseområdet.

Den personalemæssige set store Grænsepolitiafdeling har den primære opgave at udføre kontrol i grænseområdet med henblik på at forhindre grænseoverskridende kriminalitet og illegal indvandring. Grænsepolitiafdelingens personale kan dog også efter politikredsenes bestemmelse anvendes til løsning af andre politiopgaver på og ved grænsen.

Det er Rigspolitichefens samlede vurdering, at man med den nævnte organisering af politiets arbejde vil opnå en bedre kontrol og en bedre betjening af den fastboende befolkning i området. Det gælder også for Padborg-området.

Jeg kan henholde mig til det af Rigspolitichefen anførte.

#### Ad spm. nr. S 1543

Fra justitsministeren er modtaget supplerende besvarelse af et af Erik Jacobsen stillet spørgsmål. Spørgsmålet, der sammen med det foreløbige svar er optaget i Folketingstidende 2000-01, forhandlingerne side 4582, lød således:

Til justitsministeren (6/2 01) af:

**Erik Jacobsen (V):**

»Vil ministeren redegøre for, hvorvidt og i givet fald hvorledes ministeren påtænker, at samarbejdet mellem nærpolitiet og Grænseafdelingen skal fungere efter Danmarks indtræden i Schengensamarbejdet?«

#### Supplerende svar (2/4 01)

**Justitsministeren (Frank Jensen):**

Der henvises til den endelige besvarelse af spørgsmål nr. S 1542 fra samme spørger.

#### Spm. nr. S 2084

Til forsvarsministeren (15/3 01) af:

**Erik Jacobsen (V):**

»Vil ministeren vurdere, hvorvidt det er forsvarligt, at store tankskibe sejler igennem danske farvande uden lodstvang – ofte under 800 meter fra danske kyster – og vil ministeren i den forbindelse tage initiativ til med de berørte lande at genforhandle Øresundstraktaten fra 1857, som blandt andet indeholder fritagelse fra lodstvang for sejlads igennem danske farvande?«

#### Svar (27/3 01)

**Forsvarsministeren (Jan Trøjborg):**

Forsvarsministeriet har forelagt spørgsmålet for Søfartsstyrelsen, som sammen med Farvandsvæsenet er ansvarlig for sejladsikkerhed i de danske farvande, og for Udenrigsministeriet for så vidt angår en genforhandling af »Øresundstraktaten«.

Søfartsstyrelsen har oplyst, at der på dansk foranledning gennem den internationale søfartsorganisation IMO er indført anbefalinger om anvendelse af lods for visse skibe i de danske stræder. De pågældende anbefalinger er indeholdt i IMO's resolutioner.

Det oplyses endvidere, at der igennem rute T i Storebælt i år 2000 sejlede 457 handelsskibe med en dybgang på 13 m og derover, hvoraf 439 (96,1 %) anvendte lods i ruten. Af de 18 skibe, der ikke anvendte lods, var de 14 fra enten Polen eller Finland. Disse skibe sejler igennem Storebælt så ofte, at skibsførerne har et særdeles godt lokalkendskab til de danske farvande. Af de resterende 4 var kun det ene et tankskib. Søfartsstyrelsen er af den opfattelse, at graden af sejladsikkerhed i de danske stræder er høj og fuldt ud forsvarlig.

Endelig har Søfartsstyrelsen oplyst, at et dansk forslag til lodstvang i de danske stræder for tankskibe blev forelagt for Østersøstaterne i 1991 i Helsinki Kommissionen. Forslaget var under drøftelse indtil 1994. Selv om de andre Østersøstater havde sympati for det danske forslag, fandt man, at det var i strid med international havret.

Spørgsmålet blev på ny drøftet i Helsinki Kommissionens Maritime Komité i oktober 1998. Drøftelserne viste, at Østersøstaterne fortsat er af den opfattelse, at obligatorisk anvendelse af lods i de danske stræder er i strid med in-