

hele tiden været aktive i Darfur. Vi var et af de første lande, der kom med humanitær hjælp, da det blussede op. Vi har hele tiden arbejdet for, at Darfur skulle være på dagsordenen, og vi har arbejdet for, at Den Afrikanske Union, som ville påtage sig opgaven, kunne gøre det, og vi har støttet Den Afrikanske Union også økonomisk. Så det synes jeg er ganske klare markeringer.

Da vi så også konstaterer, at Den Afrikanske Union ikke kan løse hele opgaven med de 3.200 mand, de har afsat til det, så har vi også arbejdet for, at de 10.000 mand i nord-syd-konstellationen kan få opgaver i forbindelse med Darfur. Det er så der, generalsekretæren skal komme til bage.

Jeg har ikke hans model, for den skal han først aflevere, jeg tror, den 23. april, og jeg har i hvert fald ikke set den.

Kl. 19.40

Jeg synes, vi faktisk har prøvet, med alle de resolutioner, der er lavet omkring Darfur, og med de aktioner, der konkret er taget, og at vi med de sammenkoblinger af aktioner, som er taget, plus straffedomstolens aktivering, er kommet ret langt, men det er klart, om man er kommet langt nok, viser sig jo kun på jorden, hvis man får stoppet myrderierne, det er vi enige om.

Hermed sluttede forhandlingen, og lovforslaget overgik derefter til anden behandling.

Afstemning

Fjerde næstformand (Niels Helveg Petersen): Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til Forsvarsudvalget. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (*Ophold*). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

7) Første behandling af lovforslag nr. L 143: Forslag til lov om ændring af lov om havne. (Skibsrelaterede hjælpetjenester).

Af transport- og energiministeren (Flemming Hansen).

(Fremsat 6/4 2005).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Kim Andersen (V):

Det her forslag har til formål at etablere en forsøgsordning, så det bliver muligt for en kommunal selvstyrehavn eller en delvis ejet aktieselskabshavn i visse tilfælde af ministeren kan få tilladelse til at udføre såkaldt skibsrelaterede hjælpetjenester, det kan være losning eller det kan være bugsering af skibe i havnen.

En sådan virksomhed skal kunne dokumenteres som værende nødvendig, således at den ikke kan efterspørges ved privat virksomhed. Den skal etableres i en selvstændig virksomhed, som er afsondret fra havnens øvrige aktiviteter, og det vil være med til at gøre disse havne konkurrencedygtige på lige fod med andre. Vi synes, det er et fornuftigt tiltag, som vi fra Venstres side kan tilslutte os.

(Kort bemærkning).

Ole Sohn (SF):

Jeg vil bare høre Venstres ordfører, hvad begrundelsen for lovforslaget egentlig er. I den relativt korte ordførertale lykkedes det ordføreren at få meddelt, at det kun er i visse tilfælde, og at det oven i købet efterfølgende i de visse tilfælde derefter skal godkendes af ministeren, og så skal man oven i købet som havn kunne dokumentere, at de opgaver, som består i losning, bugsering og fortøjning, ikke kan løses af andre. De bliver alle tre løst af andre i dag. Alle tre opgaver løses af andre aktører end havnene. Hvad er egentlig baggrunden for at stille lovforslaget?

(Kort bemærkning).

Kim Andersen (V):

Baggrunden for at stille det her forslag er, at der er nogle havne, hvor der ikke er selskaber, der på konkurrencemæssige vilkår kan yde de ydelser, som spørgeren her nævner, og derfor er der taget initiativ til, at ministeren i de havne, hvor de markedsvilkår er gældende, eller man kan sige ikke er gældende, kan give tilladelse til, at havnen kan drive den form for virksomhed også.

(Kort bemærkning).

Ole Sohn (SF):

Så er det interessant at vide, hvilke havne i dag der ikke kan få bugseret skibene ind, der ikke kan sørge for at få losset skibene og få dem fortøjet. Det er da ret interessant, hvis det eksisterer. Min pointe er, at lovforslaget er lavet på en