

[Klm Behnke]

nister, var decideret mangelfulde. Vi måtte via telefaxforbindelser til lagtingsmedlemmer osv. på Færøerne selv fremdrage de pågældende svar. Derfor er vi nødt til som ansvarligt oppositionsparti at efterprøve de oplysninger, vi får fra regeringen, og det krævede denne gang 89 spørgsmål. Uanset hvad de 89 spørgsmål har kostet at svare på, er det ingenting i forhold til, hvad det koster, at man skal hastebehandle og sende 350 mio. kr. yderligere til Færøerne.

Hr. Atli Dam gør sig den ulejlighed at bevise, at Fremskridtspartiet skulle have seriøse og lødige kilder på Færøerne. Jamen vores kilder på Færøerne er folk fra alle samfundslag, der af egen drift ringer og telefaxer til os, fordi de er bestyrtet over det, der foregår. Hvis hr. Atli Dam læste det telegram fra Ritzaus Bureau, der forelå den 6. februar, ville han se, at det på det tidspunkt kun var to af partierne i regeringskoalitionen, der overhovedet ville støtte dette her, hvorimod det store oppositionsparti Sambandsflokkun og senere Republikanerne begge under debatten på Færøerne har taget afstand fra den aftale, der er blevet indgået.

Hr. Atli Dam skal således ikke få det til at se ud, som om man på Færøerne er fuldstændig enige om, at denne aftale er de vises sten. Der er store problemer på Færøerne, og mange af de mennesker deroppe, som med rette føler, at det, der foregår, går hen over hovedet på dem, har altså i det danske Folketing kun kunnet finde lydighed hos Fremskridtspartiet, fordi alle andre medlemmer af Folketinget nægter at lytte til den opposition, der også findes på Færøerne.

(Kort bemærkning).

Atli Dam (S):

Hr. formand, det borttager ikke den kendsgerning, at de eneste to kilder – blandt disse mange, der telefaxer og telefonerer – der blev opgivet her fra Tingets talerstol, viste sig at være urigtige.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Forslaget til folketingsbeslutning vedtoges med 120 stemmer (S, KF, V, SF, CD, RV, KRF og Hans Erenbjerg (UP)) mod 8 (FP).

Formanden:

Dette vil blive meddelt statsministeren.

Den næste sag på dagsordenen var:

4) *Forespørgsel nr. F 17:*

Forespørgsel til industriministeren:

»Hvad agter regeringen at gøre for at forbedre sikkerheden for transport med skibe, såvel nationalt som internationalt, med henblik på at forhindre ulykker, kollisioner m.v. med efterfølgende fare for miljøkatastrofer samt fare for såvel forhyrede søfolk som for passagerer om bord på skibene?«

Af Tommy Dinesen (SF) m.fl.

(Forespørgslen anmeldt 14/1 93. Fremme af forespørgslen vedtaget 3/2 93).

Begrundelse

Tommy Dinesen (SF):

Inden for de sidste 3-4 år har der været 10 større tankskibulykker, og lige så mange bulkcarriers er sunket, nogle af dem med mænd og mus. Herhjemme husker alle »Scandinavian Star«-branden, hvor 158 mennesker omkom. I sommeren 1992 var der tre grundstødninger i Storebælt, og i forrige uge kolliderede to skibe i Øresund i tæt tåge.

Det ville nok være naivt at tro, at ulykker til søs helt kan undgås, men der kan gøres meget for at sikre skibstrafikken. Det er især internationalt, der skal satses, men det er en langsom og affære, fordi så mange forskellige interesser er involveret såvel blandt redere som blandt de faglige organisationer.

Den internationale maritime organisation, IMO, er det sted, hvor alle interesser mødes, men det er en svær opgave at blive enige i en sådan konsensusforsamling. Desværre må man nok konstatere, at det kun er i forbindelse med store miljøkatastrofer, eller når mange passagerer omkommer, at der sker fremskridt i forhandlingerne om sikkerheden til søs.

Flere lande er dog begyndt at indgå aftaler, der går videre end det, der er enighed om i IMO, i ITF og i ILO. Således havde Folketingets Erhvervsudvalg i sommeren 1992 besøg af et australsk parlamentsmedlem, som ville diskutere søfartssikkerheden med baggrund i en række australske skibsforslis.

[Tommy Dinesen]

I sidste uge havde Erhvervsudvalget besøg af det norske Stortings Søfarts- og Fiskeriudvalg, som havde besøgt International Transport Federation i London for at diskutere »Scandinavian Star«-ulykken, men også fordi det norske skibsregister, NIS, til dato har kostet 7.000 norske arbejdspladser.

Så der sker noget, men er det nok? Det er spørgsmålet.

Besvarelse

Industriministeren (Trøjborg):

Der er i den seneste tid sket en række søulykker med alvorlige følger, som har vakt bekymring såvel i offentligheden som hos myndighederne. Selv om dansk område ikke har været direkte berørt af ulykkerne, giver det anledning til overvejelser, at der pludselig indtræffer usædvanlig mange ulykker kort efter hinanden.

Der peges i forespørgslen såvel på nationale som på internationale skridt. Det tager jeg som udtryk for, at forespørgerne deler min opfattelse, som er, at det ligger i søtransportens struktur, at en forbedring af sikkerheden til søs og nedsættelse af forureningsrisikoen i høj grad er et internationalt spørgsmål.

Danmarks behov for internationale regler er dobbelt. Skibsfart er et internationalt erhverv, og den danske handelsflåde indtjener ved sejlads mellem fremmede havne en væsentlig del af den udenlandske valuta. Det er derfor af afgørende betydning, at der findes et internationalt regelsæt, som gør det muligt for skibe, der opfylder dette, at anløbe alle havne i verden uden tekniske vanskeligheder.

Når det drejer sig om de skibe, der passerer gennem danske farvande ud og ind af Østersøen, lægger regeringen vægt på betydningen af et internationalt regelsæt, der indebærer, at vi ved, at skibene både med hensyn til konstruktion, udstyr og bemanning efter nationale regler skal leve op til ensartede standarder. Vi har dog hverken legale eller fysiske muligheder for at udøve nogen direkte kontrol med disse skibe, der sejler i internationalt farvand. Vi må, ligesom andre lande må, for danske skibes vedkommende som udgangspunkt forlade os på, at skibenes flaglande lever op til deres internationale forpligtelser.

De fleste af de internationale regler om skibes sikkerhed fastsættes af FN's søfartsorgani-

sation, IMO. Det er efter regeringens opfattelse afgørende, at disse regler har et så højt niveau, at sikkerheden og forureningsbekæmpelsen derved er fuldt ud tilgodeset. Der er i de seneste år sket en betydelig stramning af de internationale regler, men alligevel kan der efter regeringens opfattelse stadig ske forbedringer. Danmark arbejder aktivt i IMO for at få gennemført sådanne forbedringer.

En lige så væsentlig forudsætning for, at de internationale regler kan opfylde deres formål og antallet af ulykker dermed kan nedsættes, er, at det eksisterende regelsæt efterleves, eller med andre ord, at verdens søfartsnationer gennemfører de internationalt vedtagne regler på en effektiv og ensartet måde. Dette har desværre vist sig ikke altid at være tilfældet. Efter regeringens opfattelse er det derfor først og fremmest af afgørende betydning at arbejde for, at det eksisterende regelsæt efterleves såvel nationalt som internationalt.

Uanset at nogle nationer ikke lever op til de forpligtelser, de konventionsmæssigt har påtaget sig som flagstater, og uanset at dette måtte kunne udgøre en sikkerhedsmæssig risiko, bør man dog fastholde det grundlæggende folkeretlige princip om, at det er flagstatens ansvar at sikre, at skibe, der fører dens flag, opfylder sikkerhedskravene, teknisk såvel som operativt. Man må til gengæld arbejde for, at de lande, der ikke lever op til de forpligtelser, de har påtaget sig, bringes til det.

Som en konsekvens af denne holdning støtter Danmark det igangværende internationale arbejde, der foregår i IMO med henblik på opstramning af flagstatens opfyldelse af sine konventionsmæssige forpligtelser.

En anden måde at sikre reglernes overholdelse på er gennem den kontrol, det enkelte land udøver med fremmede skibe, der anløber dets havne, den såkaldte havnestatskontrol. Jeg anser også dette arbejde for et væsentligt bidrag til forbedring af sikkerheden til søs. Derfor arbejdes der for en fortsat forbedring af havnestatskontrolordningen, men det er vigtigt, at den alene ses som et supplement til og en overvågning af flagstatens kontrol.

Selv om jeg netop har understreget vigtigheden af, at regelfastsættelsen bedst foregår i IMO, tillægger jeg også i denne sammenhæng Danmarks medlemskab af EF betydning. Det arbejde, der foregår på søtransportområdet i

[Industriministeren]

EF, sker i overensstemmelse med de overordnede mål, der fastsættes i IMO, men Fællesskabet både kan og skal udøve indflydelse på arbejdet i IMO. Selv om det er de enkelte medlemslande og ikke Fællesskabet, der er medlem af IMO, udelukker det ikke en koordinering af synspunkter forud for drøftelser i IMO.

Det danske formandskab i EF har netop taget spørgsmålet om maritim sikkerhed og forureningsbekæmpelse op på et ekstraordinært rådsmøde for EF's miljø- og søtransportministre den 25. januar 1993. Et forslag til Rådets konklusion om sikkerhed til søs og bekæmpelse af forurening blev fremsat og drøftet. Jeg er glad for at kunne konstatere, at de øvrige medlemslande kunne tilslutte sig det danske oplæg, der blev vedtaget med ganske få ændringer.

Formålet med mødet var at fremskynde drøftelser mellem de europæiske miljø- og søtransportministre med henblik på at få en fælles holdning til, hvordan Fællesskabslandene kan medvirke til bedst muligt at nedsætte risikoen for lignende ulykker i fremtiden. Konklusionerne fra rådsmødet indeholder bl.a. en opfordring til, at Fællesskabet aktivt støtter det igangværende arbejde i IMO.

Det drejer sig navnlig om udarbejdelse af et minimumskrav for anerkendelse af klassifikationsselskaber og uddelegering af myndighedssyn til klassifikationsselskaber, udvikling af retningslinjer for forstærket syn af olietankskibe og reduktion af antallet af ulykker, der forårsages af menneskelige fejl.

Der var på rådsmødet enighed om også at opfordre medlemsstaterne til at intensivere havnestatskontrollen inden for den eksisterende aftale herom mellem en række europæiske lande, det såkaldte Paris-memorandum.

Denne intensivering skal også omfatte en operationel kontrol, der skal vise, om besætninger har de fornødne kvalifikationer til at varetage sikkerhedsmæssige opgaver.

Ligeledes er der opfordret til at udvikle procedurer med ensartede retningslinjer for tilbageholdelse af substandardskibe, således at også denne kontrol udføres effektivt og ensartet overalt i Europa.

Det er regeringens opfattelse, at en intensiveret, effektiv og ensartet kontrol i forbindelse med større åbenhed omkring de skibe, der ikke lever op til reglerne, i høj grad vil kunne påvir-

ke såvel skibsførere som skibsredere og måske ikke mindst de involverede flaglande til at forbedre sig.

Rådskonklusionerne er også udarbejdet i lyset af Fællesskabets øvrige igangværende arbejder, herunder en hvidbog om den fremtidige udvikling af en fælles transportpolitik, udarbejdet af Kommissionen, og en bebudet redegørelse fra Kommissionen om søsikkerhed og forureningsforebyggelse.

Rådet har opfordret Kommissionen til at udarbejde et handlingsprogram for prioriterede foranstaltninger, som Fællesskabet og dets medlemsstater skal træffe til forbedring af sikkerheden og forureningsforebyggelsen. Handlingsprogrammet forventes bl.a. at indeholde forslag til forbedring af sejladssikkerheden samt forslag til, hvordan der ved anløb af Fællesskabets havne kan gives økonomiske fordele, der fremmer brugen af nye, forbedrede skibstyper frem for gamle skibe.

Endvidere opfordres medlemsstaterne til at ratificere allerede vedtagne internationale konventioner på området, i det omfang dette ikke er sket.

Med min gennemgang af indholdet i råds-konklusionen har jeg antydnet, at forebyggelse af eventuelle skibsuplykker med miljøkatastrofer og tab af menneskeliv til følge i store træk kan opdeles i tre hovedområder: Det drejer sig om skibenes udstyrsmæssige og konstruktionsmæssige forhold, skibenes besætning og skibenes sejlads, herunder sikring af sejladsen. Ingen af områderne kan stå alene.

I Danmark er lov om skibes sikkerhed lovgrundlaget for skibes tekniske sikkerhed. Regelsættet, der i øvrigt er detailudarbejdet i tæt samarbejde med erhvervsparter i Skibstilsynsrådet, bygger i vidt omfang på internationalt vedtagne regler og danner et godt grundlag for en sikker dansk handels- og fiskeriflåde. Vi opfylder de internationale regler og går i visse tilfælde længere i vore krav til danske skibe. Der foregår til stadighed en løbende revision og opdatering af reglerne i trit med den teknologiske udvikling.

Når søulykker indtræffer, undersøger Søfartsstyrelsen de nærmere omstændigheder grundigt med henblik på overvejelse af, om reglerne er tilstrækkelige. Efter branden på »Scandinavian Star« i 1990 fremsatte Danmark således en række forslag i IMO til for-

[Industriministeren]

bedring af sikkerheden med særlig vægt på brandsikkerheden.

Søfartsadministrationerne og skibsfartserhvervet er opmærksom på, at verdensflåden af olietankskibe ikke længere er af nyere dato, og at risikoen for miljø og menneskeliv dermed øges. Derfor har Danmark også støttet de nyligt vedtagne ændringer i den internationale konvention om forebyggelse af forurening – den, der hedder MARPOL – om dobbeltkrogede olietankskibe. Disse skrog giver en større beskyttelse mod forurening af havmiljøet end de traditionelle enkeltkrogede skibe.

Ændringerne betyder, at alle nye tankskibe med en dødvægt på 5.000 t og derover, der leveres efter juli 1996, skal konstrueres med dobbeltkrog, mens mindre tankskibe, dvs. skibe mellem 600 og 5.000 t dødvægt, skal være konstrueret med dobbelt bund.

Ændringerne betyder også, at eksisterende enkeltkrogede skibe vil skulle ombygges eller udfases, senest når de når en levealder på 25-30 år.

Det skal i den forbindelse bemærkes, at gennemsnitsalderen for tankskibe er ca. 17 år. Der vil altså reelt blive tale om meget hurtig udskiftning af store dele af tankskibsflåden.

Ændringerne betyder endelig, at tankskibe skal underkastes forstærket periodisk tilsyn. De nærmere regler for dette tilsyn forventes vedtaget på et møde i IMO i juli 1993.

Også her er det væsentligt, at Danmark sammen med de øvrige Fællesskabslande sikrer, at denne vedtagelse sker, og at de nye synsregler gennemføres hurtigt og effektivt i egne skibe. Gennem havnestatskontrol kan det efterfølgende sikres, at reglerne også reelt og ensartet bliver gennemført i andre landes skibe.

Uanset en forbedring af reglerne og uanset et forstærket tilsyn er en forbedring af sikkerheden stærkt afhængig af, at skibets reder og skibets fører ansvarsbevidst og løbende oprettholder skibets sikkerhedsmæssige stand.

I den forbindelse har Danmark i IMO deltaget aktivt i udarbejdelsen af en international kode, der præciserer reglerne om sikker skibsdrift, den såkaldte Safety Management Code. Det forventes, at koden bliver godkendt i IMO her i maj måned i år.

En sikker skibsdrift kan heller ikke opnås uden at tage hensyn til det menneskelige element. Den teoretiske uddannelse inden for sø-

farten har i Danmark inden for de seneste år gennemgået væsentlige strukturændringer. Uddannelserne opfylder både de internationale krav og erhvervets krav, for så vidt angår teoretiske færdigheder. De bliver løbende derudover revideret og ajourført.

De stadig mere specialiserede skibe rejser behov for særlig uddannelse, så opgaverne kan varetages på en sikkerhedsmæssigt forsvarlig måde. F.eks. gennemgår alle tankskibsofficerer som led i uddannelsen en grundig indføring i tankskibes særlige tekniske udstyr og drift, så ulykker og forurening fra skibet kan undgås.

Hvis danske søfarende fortsat skal kunne klare den stigende internationale konkurrence, er det nødvendigt at give nyuddannede officerer operationel erfaring. Dette kan foreløbig opnås ved at indføre træning i moderne simulatoranlæg. En væsentlig fordel ved simulering er, at anvendelsen ikke påfører person eller skib nogen skade selv ved alvorlige fejltagelser, og at brugeren ved afspilning af de foretagne manøvrer vil kunne analysere forløbet og erkende eventuelle fejl.

Udviklingen af simulatorer inden for skibsfarten har været meget langsom, men det er nu teknisk muligt at foretage edb-baseret simulering af skibes sejlads i åbent farvand og deres manøvrer i havneområder og af skibsmaskineriets drift og overvågning. Danmark er med i forreste række i denne udvikling. Træning ved hjælp af simulatorer er en hensigtsmæssig måde at forbedre de søfarendes færdigheder på, og vi er derfor i Industriministeriet i færd med at undersøge de økonomiske muligheder for at udvikle og anskaffe sådanne simulatorer i større omfang.

Det maritime miljø i danske farvande sikres også gennem regulering af sejladsen. Af særlige forholdsregler kan jeg i den forbindelse nævne radiomeldetjeneste, forskellige sejlruiter, bestemmelse om lodsvang samt grundig orientering ad relevante kanaler om alle forhold, der har betydning for skibes sikre gennemsejling af danske farvande. I de danske gennemsejlingsfarvande anvender næsten alle større skibe dansk lods i overensstemmelse med de anbefalinger, der på dansk foranledning er vedtaget herom i IMO.

Da vi af folkeretlige grunde ikke har mulighed for at påbyde anvendelse af lods i gennem-

[Industriministeren]

sejlingsfarvande, er det tilfredsstillende at konstatere, at anbefalingerne følges. Specielt om Storebælt kan jeg oplyse, at de vanskelige bejlingsforhold på grund af bro- og tunnelbyggeriet gør, at forholdene løbende justeres i takt med byggeriets udvikling.

Jeg kan som det seneste nævne, at der omkring den 1. april 1993 vil blive etableret et radarovervågningssystem i Storebælt, som foruden at forøge sejladsikkerheden også vil medvirke til beskyttelse af arbejdspladserne i Østerrenden.

Samtidig kan jeg sige, at selv om ulykker aldrig helt kan undgås, er det min opfattelse, at der såvel nationalt som internationalt udføres et stort arbejde for at højne sikkerheden til søs og dermed nedsætte risikoen for ulykker og alvorlig forurening. Jeg vil gøre mit til, at vi fortsat opretholder tempoet i dette arbejde.

Tommy Dinesen (SF):

Jeg vil indlede med at takke industriministeren for redegørelsen. Det fremgik jo klart heraf, at der her er tale om internationale spørgsmål, der skal arbejdes med internationalt. Det tror jeg også de fleste er klar over. Desværre tager det noget tid en gang imellem, må man konstatere.

Jeg har altid været forbavset over, at der er så stor forskel på to trafikformer, der som flytrafikken og skibstrafikken ellers ligner hinanden. Hvis det er et fly, der styrter ned, foretages der en undersøgelse, og resultatet deraf kan godt blive, at en flytype tages ud af driften, hvis den har givet anledning til for mange problemer. Man har oven i købet en oversigt over samtlige flyvemaskiner, som viser, hvad der har været galt med dem. Det samme kan man ikke sige gælder for skibe. For tre uger siden var der en polsk færge, der tørnede rundt i Østersøen, og det fremgik af et telegram fra Ritzaus Bureau, at det var tredje gang, den pågældende færge var væltet, godt nok ikke med baggrund i de samme forhold. Men forbavsende var det også at læse, at det var et søsterskib til et andet skib, der hed »Free Enterprise«, som forliste, da det sejlede ud fra, jeg tror, det var Rotterdam eller Hamburg. Havde det været en flyvemaskine, havde man ganske givet sagt, at de ikke måtte flyve mere, men når det drejer sig om skibe, får man altså lov til at fortsætte. Man kan selvfølgelig ikke direkte sam-

menligne de kæntringer, der har været, fordi ulykkerne hver for sig normalt ikke ligner hinanden, men man burde måske nok have sagt, at disse skibe må have en anden form for stabilisering, før de får lov til at sejle, for det er jo ikke noget, der kun er sket disse gange. Men skibene lignede altså hinanden, og de får sikkert lov til at sejle igen.

Ministeren var også inde på, at man har en State Control, som undersøger skibene, når de anløber de forskellige steder, og det er da også rigtigt, at der på det sidste har været eksempler på i hvert fald i Danmark og vel i Skandinavien i øvrigt, at man tilbageholder skibe, der har været alt for gamle og har haft defekter, f.eks. store revner i skroget og lign.

Men efter hvad jeg har fået oplyst, er det også sådan, at man i nogle af de store havne, f.eks. Rotterdam, er begyndt at fyre folk inden for State Control, og det betyder selvfølgelig, at man ikke i samme omfang som før kan undersøge de skibe, der kommer.

I den forbindelse vil jeg gerne tilslutte mig den idé, der kom fra det australske parlamentsmedlem, som jeg har omtalt. Under et møde her i sommer med bl.a. hr. Poul Andersen og fru Sonja Albrink foreslog han, at man fik en international database, således at man havde check på alle de skibe, der var i drift.

Jeg synes, det er en god idé, men det er nok ikke noget, man laver fra den ene dag til den anden. Imidlertid kunne man jo starte med at tage nogle af de ældre skibe, således at man havde oplysninger om disse skibe, når de kommer til en eller anden havn, og vidste, når der var tale om plimsollere, der skulle undersøges.

Jeg har også ladet mig fortælle, at visse bedre forsikringsselskaber har disse oplysninger om nogle skibe, og jeg tror også, at nogle af de større tankskibsrederier har de samme oplysninger. Derfor tror jeg, det ville være en udmærket idé, hvis man havde det internationalt. Det er noget, vi kan vende tilbage til, for det er jo som sagt ikke noget, man sådan laver fra den ene dag til den anden.

Ministeren var også inde på, at man nu begynder at skrotte skibe, når de er 25-30 år. Det er ikke, fordi jeg vil komme med noget overbud, men i hvert fald for tankere og kemikaliebåde mener jeg det er i overkant. Jeg tror godt, man kan gå ned til 20 år. Jeg synes også, det er bemærkelsesværdigt, at vi har en masse

[Tommy Dinesen]

værftsindustri, som kan lave skibe bedre, end man kunne for både 30 og 25 år siden, så hvorfor ikke få sat alvor bag og få skrottet nogle af disse skibe og få noget mere moderne til søs. Vi har jo også her i Folketinget adskillige gange vedtaget, at trafikken for fremtiden i højere grad skal over på tog og skibe. Derfor må vi regne med, at skibstrafikken i fremtiden bliver forøget.

En andet spørgsmål, som diskuteres meget i søfartskredse – i hvert faldt i organisationerne – er, at det er alt for let at købe et søfartsbevis, uden at man har sejlet til søs. Et af de mere grelle eksempler hørte jeg fra en dansk navigator, der for nylig fortalte, at en udenlandsk navigator, der var mønstret om bord på et skib, havde spurgt, om han ikke godt kunne blive matros i stedet for, for det dér med at navigere kunne han ikke finde ud af. Der er måske nogen, der tror, at det er overdrevet, men det er det ikke. Jeg ved, at Sømændenes Forbund kender adskillige eksempler på sådanne forhold, og det er noget, man bør gribe ind over for. Sådan set burde det vel være sådan, at udlændinge, der arbejder om bord på et dansk skib, skal have den samme uddannelse, som vi påbyder at danske søfolk skal have. Jeg synes, det ville være et godt udgangspunkt, og sådan er det ikke i dag.

I forbindelse med »Scandinavian Star«, som alle jo ved var en ulykke, vil jeg sige, at der virkelig er sket noget i hvert fald på fægeområdet, således at sikkerheden er blevet forøget. Der er sket ret mange ting, og jeg vil gerne her sige tak til Søfartsstyrelsen for deres indsats på dette område. Jeg tror, det er almindelig anerkendt både blandt organisationerne og de søfarende, at der er sket noget på dette område.

Det er også nemmere, når det er skibe eller færger, der sejler på Danmark. Her kan man bedre gøre noget. Jeg ved, at der er andre lande, der har den holdning, at hvis de nationale regler, man har, ikke kan blive vedtaget i IMO eller ILO eller ITF, vil man selv stramme reglerne. Det kan både være godt og ondt. Jeg synes, det bedste ville være, hvis man internationalt kunne blive enige om nogle regler – ikke de laveste, men gerne nogle, der var lidt højere – således at det ville hjælpe med hensyn til sikkerheden.

Der er nu også sket det – og det er et enigt Folketing, der har stået bag – at dele af ar-

bejdsmiljøloven har fået gyldighed til søs, hvilket jeg i hvert fald har været med til at efterlyse i mange år.

Der bliver også i søfartskredse diskuteret meget, om man nu skal til at satse på dobbeltbund i tankbåde, og det var ministeren også inde på. Jeg er ikke overbevist om, at det er den eneste rigtige måde at gøre det på. Dobbeltbund er udmærket, hvis man grundstøder i danske farvande, hvor det normalt er sandbund – der kan selvfølgelig være nogle sten imellem – men er det en kollision, hjælper dobbeltbunden ikke. Men jeg konstaterer, at dobbeltbunden er et af de områder, hvor der er ved at ske noget, og det er selvfølgelig en fordel.

Man kunne overveje at tilgodese de redere, der satser på den form for sikkerhed, ved, at det f.eks. blev gjort billigere at tage lods om bord. Altså at man gjorde det billigere, jo bedre et skib var. Jeg tænker her på dobbeltbund, men der kunne også være andre foranstaltninger, som kunne udløse det.

Man har også diskuteret en hel del, om der skulle være separate ruter – også kaldet tvangsruter. Det synes jeg er en udmærket ordning. Der er mange, der ikke forstår, at man ikke allerede har indført disse ting.

Hvad angår lodspligten, har vi jo stillet forslag om den fra SF's side allerede for over 10 år siden, og der er ikke rigtig sket noget endnu, men i Storebælt er der dog sket noget efterhånden. Der var en direktør fra Søfartsstyrelsen, der for ikke lang tid siden sagde, da han fratrådte Søfartsstyrelsen, at han syntes, overvågningen var for dårlig i Storebælt. Det var jo lidt sent at sige det, men det er da rigtigt, at der kommer en overvågning nu, og det er også på høje tid, synes jeg nok.

Da jeg kan se, at jeg ikke når at få sagt det, jeg havde tænkt mig, i første omgang, vil jeg på vegne af Socialdemokratiet, Det Konservative Folkeparti, Venstre, Socialistisk Folkeparti, Fremskridtspartiet, Centrum-Demokraterne, Det Radikale Venstre og Kristeligt Folkeparti fremsætte følgende:

Forslag om motiveret dagsorden.

- »Idet regeringen opfordres til
- at arbejde for, at alle skibe uanset flag ensartet og effektivt opfylder internationale regler om sikkerheden til søs og beskyttelse af havmiljøet,

[Tommy Dinesen]

- inden for Den Europæiske Havnestatsaftale at arbejde for en effektivisering og styrkelse af kontrollen med fremmede skibe, herunder den operative kontrol med besætningernes kvalifikationer,
 - internationalt at arbejde for gennemførelse af tiltag, der forbedrer sejladssikkerheden i de danske gennemsejlingsfarvande,
 - at arbejde for fremme af anvendelsen af miljøvenlige skibe,
 - at arbejde for internationale mindstekrav for anerkendelse af klassifikationselskaber,
 - i samarbejde med erhvervets parter at arbejde for, at søfartsuddannelserne til stadighed i henseende til indhold og kapacitet tilgodeser erhvervets behov, beskæftigelsen af danske søfarende og indtjeningsmulighederne for dansk skibsfart,
- pålægges regeringen inden den 1. juni 1994 at fremlægge en redegørelse for de indtil nu opnåede forbedringer i de nugældende regler og disses gennemførelse.

Herefter går Folketinget over til næste sag på dagsordenen.«

(Dagsordensforslag nr. D 26).

Formanden:

Der er nu fremsat følgende forslag om motiveret dagsorden: (se ovenfor). Dette – lidt lange – indskudt bemærkning – dagsordensforslag indgår nu i forhandlingen. Jeg har ikke med den bemærkning ønsket at rejse en diskussion om dagsordenens længde og slet ikke om indholdet.

Poul Andersen (S):

Jeg vil indledningsvis takke ministeren for en fyldig redegørelse med klare signaler om, hvad regeringen agter at gøre. Jeg vil også gerne takke SF for at tage initiativ til denne debat, som jeg finder meget vigtig.

Den aktuelle situation for skibsfarten med mange ulykker inden for de seneste år med tab af menneskeliv og store foreninger til følge maner selvfølgelig til eftertanke hos enhver politiker om, at der skal gøres noget for at bremse denne udvikling.

I Socialdemokratiet har vi altid lagt vægt på det europæiske og internationale samarbejde, for det er i det regi, aftaler får en gennemslagskraft med betydning for sikkerheden for alle skibe. Gennemsnitsalderen på skibe er gene-

relt stigende, og samtidig er konkurrencen på fragtmarkedet blevet benhård. Vi ser, at skibe, der bliver taget ud til ophugning af deres nordiske ejere på grund af deres standard, bliver indflaget andre steder. Det er en udvikling, vi må have stoppet, og det kan kun lade sig gøre i internationalt regi.

Jeg undrer mig over, at forsikringselskaberne ikke internationalt kan skærpe kravene mere og kræve højere præmier på ældre, ikkevedligeholdte skibe, end vi ser i dag. Det må være belastende økonomisk med de store erstatningssager, der har kørt de senere år. Det i sig selv burde have været et væsentligt incitament for forsikringselskaberne.

Den nemmeste løsning på problemet vil jo være at indføre skrotning af skibe efter et vist antal år afhængigt af kategorien. Det er dejligt nemt at administrere, og vi ville have ryggen fri som politikere.

Men modellen duer ikke, for vi ville opleve, at de redere, der i dag misligholder deres skibe, ville gøre endnu mindre ved vedligeholdelsen, og dermed opnår vi ikke en større sikkerhed. Det er heller ikke særlig fremmende for udviklingen, at de redere, der er bevidste om fremtiden og får bygget skibe med dobbelt-skrog, bliver straffet i form af højere havnepenge end redere, hvis skibe har enkeltskrog. Det fordyrer jo prisen på varerne og er dermed ikke ligefrem fremmende for udviklingen.

Derfor er det set ud fra vort synspunkt nødvendigt, at vi fortsætter den linie, vi hidtil har lagt på området ved hele tiden at stille forslag internationalt om forbedringer og skærpe kravene. Det drejer sig nu både om at skærpe kravene og om at øge kontrollen med, at de eksisterende krav bliver overholdt.

Når det gælder selve skibenes sikkerhed, kunne det gøres ved i højere grad at inddrage tekniske hjælpemidler. I dag foregår den meste kontrol visuelt, men der er en række muligheder for at undersøge skrog, maskiner m.v. ved hjælp af teknisk udstyr. Det må fremmes såvel nationalt som internationalt.

Det er også et uddannelsespolitisk spørgsmål. Ministeren var inde på dette problem, som vi i Socialdemokratiet finder meget væsentligt. Jeg tør godt sige, at vi i Danmark er blandt de førende nationer, når det kommer til veluddannede søfolk, men også dette problem er internationalt. Der er jo i dag certifikater

[Poul Andersen]

med minimumskrav på officersuddannelser. Udviklingen taler for, at kravene skærpes, men der er ingen certifikater for dæksbesætningen. Det må vi helt klart arbejde for at få indført.

Nationalt må vi gøre mere for efteruddannelsesområdet både af hensyn til sikkerheden og for at fastholde konkurrenceevnen i et erhverv, hvor der indføres mere og mere teknologi.

Endelig er der en del at gøre med hensyn til selve sejladsen. Øget anvendelse af skibskorridorer, ikke mindst til skibe med farlige laster, er en af vejene frem.

En anden kunne være øget international information om farlige laster, der befinder sig i ens farvand. Vi har sandsynligvis ikke set den sidste skibskatastrofe, men hvis vi fortsætter det hjemlige og internationale arbejde, er der håb om, at vi kan nedbringe antallet af fremtidige ulykker. Det kræver en international indsats, som vi i Danmark må være foregangsmand for. Vi må derfor øge indsatsen for at højne standarden på skibe og uddannelser, skærpe kontrollen i havnene og sørge for, at de periodiske eftersyn af det internationale farvand kontrolleres bedre.

Hidtil har der i Folketingets Erhvervsudvalg været bred enighed om søfartssikkerheden. Det er Socialdemokratiets håb, at denne enighed kan fortsætte, så vi kan fremstå samlet udadtil og på denne måde lægge et større pres internationalt.

Kai Dige Bach (KF):

Jeg vil indledningsvis slå fast, at Det Konservative Folkeparti helt og fuldt støtter målsætningen om størst mulig sikkerhed ved transport med skibe, således at ulykker og fare for tab af menneskeliv, som det er nævnt i forespørgslen, kan undgås.

Vi er enige i nødvendigheden af en national og en international indsats for at øge sikkerheden, og det var da også to konservative ministre for industri og miljø, der omgående indkaldte EF's relevante ministre for at gøre noget ved sikkerheden til søs efter den tragiske ulykke ved Shetlandsøerne.

Her er de nærmere omstændigheder endnu ikke klarlagt, men det er også den slags ulykker, vi skal forsøge at forebygge ved at kræve ordentlige sikkerhedsforhold.

Det kræver både en national og en international indsats. Hvis ikke alle lande indser nødvendigheden af en maksimal sikkerhed til søs, kan resultatet blive en unfair og uacceptabel konkurrence på sikkerheden med deraf følgende store skader for mennesker og natur.

Vi kan i Danmark heldigvis glæde os over, at den danske transportflåde generelt er særdeles godt vedligeholdt, men desværre er der i dag mange ældre skibe på verdenshavene, og det må være over for dem, vor indsats skal koncentreres. Det er ikke realistisk at tro, at vi kan tvinge disse skibe til ophugning, så krav om forbedret sejladsikkerhed er vejen til bedre sikkerhed.

Også søfolkernes uddannelser skal hele tiden holdes up to date; også her er jeg sikker på at vi herhjemme er blandt de førende.

Når det er sagt, må vi også gøre os klart, at lovgivningen ikke er og aldrig kan være nogen garanti mod ulykker. Det gælder for søfartslove såvel som for andre love. Vi må ikke narre os selv til at tro, at bare vi lovgiver tilstrækkeligt, så er den hellige grav velforvaret. Sådan er det ikke. Og selv om vi lovgiver så langt, som det er formålstjenligt, kan vi ikke sikre os 100 pct. mod lovovertrædelser. Brodne kar findes overalt. Det vidner de ulykker, som vi allerede har set, om. Her er gældende regler eller almindelig god sømandsskik ikke fulgt, og derfor er ulykkernes omfang blevet så voldsomt.

I vore bestræbelser på at nå stor sikkerhed må vi intensivere kontrollen med, at de sikkerhedsforskrifter, som faktisk forefindes, efterleves. Vi har allerede i dag Den Europæiske Havnestaftale, inden for hvilken vi kan arbejde for en effektivisering og en bedre kontrol med skibe og deres besætningers kvalifikationer. Vi skal kontrollere eksisterende regler bedre, og vi skal indbygge effektive kontrolmuligheder i eventuelle nye regler og internationale aftaler. Vi kan udmærket forestille os og foreslå særlige regler for ældre skibe eller skibe med farlig last eller særlige fordele for skibe med dobbeltkrog. Vi skal gøre alt, hvad der er muligt, for at sikre os mod ulykker, men desværre kan lovgivningsindsats eller nye internationale aftaler ikke løse alle problemer.

Det Konservative Folkeparti er glade for at være medforlagsstillere til denne dagsorden, som pålægger regeringen inden udgangen af næste folketingsår at redegøre for, hvilke for-

[Kal Dige Bach]

bedringer af nugældende regler der er opnået, og for disses gennemførelse.

Svend Heiselberg (V):

Venstre er enig i, at der skal gøres mest muligt for at forbedre sikkerheden ved transport med skibe, men det er vel almindeligt kendt, at sikkerheden omkring danske transportskibe og besætninger er af høj klasse.

Men verdenshavene besejles af andre end danske skibe, og derfor er det en international opgave at højne transportsikkerheden for skibe. Det er ikke nok, at vi på europæisk plan forsøger at højne sikkerheden. Det er især FN-organet International Maritime Organization, IMO, det her drejer sig om, og her mener jeg, det er vigtigt, at man stiller de nødvendige krav. Jeg vil spare Folketinget for at høre på, hvad jeg mener der skal stilles af krav. Det tror jeg at Søfartsstyrelsen ved bedre.

Der må ikke være konkurrence på sikkerheden, og vi må acceptere, at sikkerhedsmæssige krav også koster penge. Derfor er det vigtigt, at det er internationale sikkerhedskrav, der stiles efter, og at man ikke bruger debatten til at arbejde for eksempelvis lodspligt i de danske gennemsejlingsfarvande eller til på anden vis at stille strengere krav til danske skibe, der svækker dem konkurrencemæssigt. Venstre vil på alle måder fastholde, at internationale krav skal respekteres.

Men når det er sagt, vil jeg også gerne tilføje, at jeg tror, at vi på europæisk plan må have en interesse i at få opprioriteret søtransporten. Den stigende trafik på vores veje vil kunne aflastes af en stigende søtransport, og derfor vil det også være rimeligt, at de internationale sikkerhedskrav strammes op. Det betyder ikke, at vi nødvendigvis skal have en stribe af nye regler. Det kræver efter min mening højst en finpusning af allerede gældende regler.

Venstre er som nævnt medforlagsstiller til dagsordenen, og den kan vi naturligvis støtte.

(Kort bemærkning).

Tommy Dinesen (SF):

Det forbavser mig lidt at høre hr. Svend Heiselberg sige, at det her kunne Søfartsstyrelsen klare alene.

Det kan de måske også godt. Men er det også Venstres opfattelse, at f.eks. Landbrugsraadet skal stå for den danske landbrugspoli-

tik? Så er der ikke meget brug for Folketinget efterhånden.

(Kort bemærkning).

Svend Heiselberg (V):

Nej, men jeg indrømmer, at jeg ikke føler mig kompetent til at stå og give anvisninger her fra Folketingets talerstol på, hvordan sikkerheden skal underbygges. Jeg mener, at vi har kompetente myndigheder til at rådgive os om det, og det behøver vi ikke bruge Folketingets tid til at diskutere.

(Kort bemærkning).

Tommy Dinesen (SF):

Det er lige før, jeg opfatter det som en uvenlig handling, at man har bedt om at få en debat her i Folketinget om nogle af de ting, der ærligt talt berører ret mange mennesker, f.eks. fiskerne. Dem er der jo en del af dér, hvor hr. Svend Heiselberg er valgt. Det, vi prøver på at forhindre, er f.eks., at ikke alt fiskeri bliver ødelagt.

Jeg synes, det er en lidt mærkelig form for argumentation, der bliver brugt af hr. Svend Heiselberg. Der bliver slet ikke noget, vi skal lave i Folketinget efterhånden. Vi kan lade embedsmændene klare det hele, hvis det er det, der er holdningen.

Annette Just (FP):

Jeg vil gerne starte med at sige tak til SF for at have rejst denne forespørgsel. Der er ingen tvivl om, at der har været brug for, at vi her i Folketinget ikke blot diskuterer, men også afstikker retningslinier for, hvilken vej vi ønsker regeringen skal gå på internationalt plan. Sådan har jeg forstået ikke blot forespørgslen, men også den motiverede dagsorden, som alle partier har tilsluttet sig.

For internationale regler er selvfølgelig alfa og omega, når vi taler om skibsfart. Der er heldigvis ingen mere her i Folketinget, der tror – tror jeg i hvert fald – at man kan nøjes med at have danske regler for danske skibe og norske regler for norske skibe osv., for når man er på søen, kommer man ud i internationalt farvand, og dér er reglerne internationale.

Jeg er glad for, at det ikke kun er dobbeltbundede skibe og den slags sikkerhed, det her drejer sig om, men at det også er uddannelsen af dem, der skal bemandede skibene. Jeg føler, at

[Annette Just]

det er utrolig vigtigt, og mange ulykker kunne have været undgået, hvis vi havde haft internationale regelsæt også for uddannelsen.

Det skal i hvert fald lyde herfra, at Fremskridtspartiet vil arbejde meget positivt på, at vi i Erhvervsudvalget får lagt nogle retningslinier til vores nye industriminister, således at han kan gå til de internationale organisationer og derved prøve at fremme en ordentlig sikkerhed.

Selvfølgerlig skal vi starte på EF-plan, men gå videre i ILO og i IMO. Ingen tvivl om, at det er globalt. Dette her skal ende med at blive til større sikkerhed for hele søen, hele vejen rundt, for det er nemlig de samme skibe – i hvert fald når vi når op i større størrelse – som kommer også til danske farvande, og som benytter dansk mandskab om bord.

Jeg vil til sidst gerne erkende, at den motive-rede dagsorden er lang, men jeg vil også sige: Den kunne ikke have været en halv sætning kortere, for det skal pointeres, at det internationale samarbejde her er af allerstørste vigtighed.

Sonja Albrink (CD):

De seneste tankskibsulykker i europæisk farvand har skabt fornyet debat om sikkerhed for tankskibe og om mulighederne for at undgå lignende ulykker i fremtiden.

I Danmark har vi en god tradition for søfart. Danskerne har været søfarende i generationer, og mange danske rederier har eksisteret i mere end 100 år.

Som Industriministeriets rapport om det blå Danmark viste, har vi en maritim sektor, der i dag er effektiv og konkurrencedygtig, og som gør os til en af de store søfartsnationer i EF.

Når spørgsmålet om at forbedre sikkerheden for skibe er rejst her i dag, er det min opfattelse, at det ikke er danske skibe, kikkerten skal rettes imod, men snarere visse af de udenlandske skibe, som sejler i vore og andres farvande.

Søfart er i dag reguleret af en række internationale konventioner og regler, og jeg forstår, at stort set alle forhold såsom skibenes bygning, besætning, kvalifikationer og sejlads med farlige og forurenende stoffer er omfattet af disse internationale konventioner og regler.

Vi skal sikre, at danske skibe fortsat kan sejle sikkert og ikke får lagt hindringer i vejen fra

andre landes side, og samtidig skal vi sikre, at de udenlandske skibe, som passerer vore farvande, har en høj sikkerhedsmæssig standard. Det kan vi kun opnå igennem internationalt samarbejde og vedtagelse af internationale regler og aftaler.

Som det er kommet frem i ministerens svar, har de danske søfarts- og miljømyndigheder været særdeles aktive inden for det, der hedder IMO-samarbejdet, og ministeren var da også inde på, at Danmark fortsat bør følge den linie til gavn for sikkerhed og miljø til søs.

Den stigende alder på verdens tankskibe kan naturligvis vække bekymring vel vidende, at alderen for et skib nødvendigvis ikke afspejler, at der er mangler ved sikkerheden, men vi finder, at det er vigtigt, at der holdes en nøje kontrol med, at disse skibe opfylder de sikkerheds- og miljøstandarder, som gælder.

At FN's søfartsorganisation netop nu drøfter, hvorledes kontrollen med skibene kan skærpes, vil forhåbentlig resultere i, at skibe, der ikke opfylder de internationalt vedtagne regler, ikke får lov til at operere.

Herhjemme har vi jo flere, som kan bygge de dobbeltskrogede skibe, som der er blevet talt meget om. Vi har B & W, og den seneste, der har afleveret et dobbeltskroget skib, var jo A. P. Møller-concernen på Lindø.

Den øgede kontrol og den udfasningsordning, som IMO har vedtaget for gamle tankskibe, forventer vi vil føre til en væsentlig modernisering af verdens tankskibsflåde i løbet af de næste 10 år, og vi tror også, at det vil blive til gavn for de danske værfter og rederier.

I den forbindelse finder CD det også vigtigt at understrege, at Danmark ikke, som det er foreslået fra forskellig side, støtter tankerne om, at blot man skrotter de gamle skibe, er problemet løst. Man skal, mener vi, passe på ikke at blande værfternes beskæftigelsesproblem sammen med skibenes sikkerhed.

Der er også noget andet, jeg gerne vil pege på. Myndigheder og rederier må i det daglige arbejde sørge for, at gældende regler bliver overholdt, og at regler udarbejdes, så de afspejler den teknologiske udvikling, driftserfaringer m.v. Det er vigtigt, at også de transportkøbere, som handler ansvarsbevidst i deres hverdag, kigger på, at lastejerne vælger et up to date-skib – også selv om man skal betale lidt mere for det – eller måske vigtigere, at man

[Sonja Albrink]

vælger et rederi, der både tager hensyn til skib og drift.

Når det så i dag må konstateres, at ca. 80 pct. af alle ulykker skyldes den menneskelige faktor, er det imidlertid også helt afgørende at overveje, hvordan man undgår de ulykker, eller får dem reduceret.

Her er det naturligvis vigtigere at bringe uddannelse af søfarende ind i billedet. Efter vor opfattelse har danske søfarende en meget høj kvalitet, og det er vigtigt, at vi fortsat er i stand til at uddanne de søfarende, der er behov for på danske skibe. De bør også sikres de nødvendige økonomiske ressourcer til dette arbejde, og det er også glædeligt, at rederierne her har gjort en indsats ved at oprette det, der hedder Søfartens Praktikkontor. Det medfører, at unge, der ønsker at uddanne sig til styrmand, kan gennemføre en uddannelse, der ligger i faste rammer.

Netop fordi søfarende på danske skibe gennemgående er godt uddannet, er det også lidt besynderligt, når EF begynder at tale om en harmonisering af søfartsuddannelserne. EF-uddannelsen er dog næppe problemet. Jeg tror, problemet er, at der er set eksempler på, at uddannelserne andre steder ikke altid er tilstrækkelige. Er det et problem, må man internationalt prøve at gøre noget ved det, og kan Danmark bistå bilateralt eller internationalt, synes jeg, at vi skal være parat til det.

Jeg vil afslutningsvis konkludere, at vi i Danmark skal arbejde for – som andre ordførere har sagt – at sikkerheden til søs og beskyttelsen af havmiljøet fortsat baseres på internationale regler. Vi skal fortsat indtage en aktiv rolle i IMO, og vi bør være opmærksom på, at det blå Danmark er en betydende sektor for vort land, og det må vi sørge for at den vedbliver at være.

Lone Dybkjær (RV):

Hvis det er mig tilladt, vil jeg gerne have lov til at sige tak til formanden for formandens bemærkninger om dagsordenslængden. Vi er nogle ordførere, der indimellem forsøger at gøre vores synspunkter gældende i disse spørgsmål – uden stor succes.

Jeg er naturligvis enig i selve dagsordenen som medforslagsstillere, men jeg føler alligevel, at den måske har beslutningsforslagslængde. Men den afstikker naturligvis på udmærket vis

nogle rammer for regeringens arbejde, og det kan da være godt nok.

Der er jo sket en hel del, siden Columbus erobrede Amerika, og med det mener jeg, at der er sket en hel del med vores syn på hele skibsfarten. Dengang Columbus drog af sted, var skibsfarten på en eller anden måde et middel til erobring – selvfølgelig i negativ forstand – af nogle lande og til nogle terrorhandlinger, men jo også et middel til erobring af en verden, altså til at få noget udsyn og noget indblik på en måde, som vi ikke har haft tidligere.

Den diskussion, vi har om skibstransport i vore dage, er i virkeligheden en diskussion, som næsten udelukkende afspejler de katastrofer, der sker rundt omkring. Den er egentlig ikke særlig meget en konstruktiv diskussion om, hvad man kan benytte skibstransporten til.

Det afspejles også i ministerens svartale, som jeg takker for, fordi det var en udmærket redegørelse for de danske initiativer, og jeg synes, det er fint, at Danmark er aktivt. Ministerens tale er selvfølgelig også et produkt af forespørgslen.

Men jeg vil da alligevel godt appellere til, at vi måske begynder at diskutere skibstransport på en lidt anden måde, end vi hidtil har gjort, nemlig at vi prøver på at se skibstransporten i sammenhæng med den øvrige godstransport og passagertransporten og så prøver at sammenligne: Er det egentlig ikke en ganske fornuftig transportform? Det tror jeg det er, hvis man ser på det med miljøbriller. Og det ville jeg egentlig opfordre til i højere grad indgik i debatten: At vi prøvede på at få skibstransporten ind sammen med togtransporten og naturligvis biltransporten og alle mulige andre slags transport og så, om vi i virkeligheden ikke kunne få mere ud af den synsvinkel og dermed måske kunne give diskussionen et løft – naturligvis også til gavn for Danmark, som jo er en gammel klassisk skibsnation.

Så synes jeg i øvrigt også, det er lidt interessant, at hr. Tommy Dinesen sammenligner med fly og sammenligner måden, man håndterer flykatastrofer på, med måden, man håndterer skibskatastrofer på. Det er jo et produkt af hele den udvikling, der har været på skibsområdet. Man kan næsten sige, at det har været helt nødvendigt for, at der ikke skete store katastrofer for flyvningen, at man havde meget høje sikkerhedsforanstaltninger helt fra star-

[Lone Dybkjær]

ten, mens det ikke på samme måde har været nødvendigt for skibsfarten. Sådan kunne man i hvert fald godt opfatte det.

Men skal man prøve på at gå ind i at reducere ulykkerne – hvis det er den vinkel, man vil anlægge – så er der naturligvis ingen vej uden om en bedre uddannelse.

Så har der været en række ordførere, der har påpeget spørgsmålet om det internationale arbejde, og hvor godt det er, at alt det her foregår i internationalt regi. Og det er naturligvis så rigtigt, som det er sagt. Men jeg synes også, vi er nødt til at sige, at netop det, at det foregår i internationalt regi, og netop det, at man næsten altid, når man diskuterer internationale regler, stiller krav om konsensus, også betyder, at det går langsomt. Det gør det på miljøområdet, og det gør det på skibsområdet.

Jeg vil da godt citere den norske statsminister, Gro Harlem Brundtland, der på Riokonferencen sidste sommer sagde:

Jeg synes, vi er nødt til at spørge os selv, om udviklingen kommer til at gå for langsomt, hvis vi fastholder, at vi skal have konsensus om alting, og om vi derfor måske i højere grad skal til at gå over til flertalsbeslutninger, eventuelt kvalificerede flertalsbeslutninger, eventuelt blot 90 pct.s i stedet for 100 pct.s tilslutning og den type af ting.

Det tror jeg faktisk også er vigtigt, hvis vi skal sætte skub i udviklingen på skibsområdet.

Min appel skal være, at vi prøver på at kigge på hele skibstransporten lidt bredere end det, vi sædvanligvis gør her i Folketinget, hvor vi næsten altid bliver inspireret til debatterne af ulykker. Det kunne godt være, at vi skulle gribe det lidt mere konstruktivt, offensivt an og prøve at se, om vi, hvis vi gjorde det, måske kunne nå nogle skridt videre. Det kunne være, vi skulle diskutere, om det er rimeligt, at vi bliver ved med at stille krav om 100 pct.s tilslutning, når vi skal gennemføre internationale regler, eller om vi i virkeligheden i Danmark ikke er i en situation, hvor vi faktisk godt kunne stå os ved – hvis vi endelig skal anlægge den type vinkel – at sige, at 90 pct. må være nok, og at vi ikke kan lade de langsomste lande blokere for udviklingen på det her område.

Merethe Due Jensen (KRF):

Som ordfører for Kristeligt Folkeparti vil jeg gerne takke SF, fordi de har rejst denne debat.

Vi har i de seneste år og specielt inden for de seneste måneder været vidne til forureningskatastrofer på grund af store tankskibes forlis. Også den tragiske ulykke på »Scandinavian Star« i 1990, hvor mange omkom i flammer, rejste spørgsmål om en forbedring af sikkerheden om bord på skibene nationalt som internationalt.

Jeg vil gerne udtrykke tilfredshed med industriministerens besvarelse, fordi det heraf fremgik, at man både i FN- og EF-regi allerede er i fuld gang med at arbejde på at forbedre sikkerheden i de internationale farvande.

Internationale organisationer har det med at være lidt træge, når det drejer sig om at iværksætte forandringer. Imidlertid har vi den fordel lige nu, at vi har formandskabet i EF og derfor til en vis grad selv kan bestemme farten.

Jeg har forstået på industriministerens svar, at det for så vidt angår EF også er tilfældet. Men som ministeren i sit indlæg gjorde opmærksom på, foregår regelfastsættelsen i FN's søfartsorganisation, IMO, og her vil jeg gerne opfordre ministeren til netop på baggrund af de to seneste olieforureningskatastrofer at forsøge at intensivere arbejdet for at stramme reglerne om sikkerheden op og sikre en forbedring af kontrollen med skibe, både hvad angår passagerskibe og skibe, der anvendes til transport af olie, containere, stykgods osv.

Afslutningsvis vil jeg støtte ministeren i arbejdet for at anskaffe det nødvendige udstyr, der sikrer danske søofficerer en optimal praktisk og teoretisk uddannelse ved hjælp af simulatorer, der kan forbedre de søfarendes færdigheder. Det skylder vi passagererne og miljøet.

Industriministeren (Trøjborg):

Allerførst vil jeg gerne sige, at regeringen også kan tilslutte sig den foreslåede dagsorden. Der er jo ren konsensus på området, som fru Lone Dybkjær var inde på i en anden sammenhæng i øvrigt, men det mener jeg er et udtryk for den fælles vilje og den fælles anstrengelse, som dette parlament, Folketinget, gør sig for at forbedre sikkerheden til søs.

Jeg skal komme med et par enkelte kommentarer til de kvalificerede indlæg, der har været her i debatten.

Jeg vil meget gerne starte med hr. Tommy Dinesen, der bl.a. var inde på spørgsmålet om internationale databaser, og jeg kan i den for-

[Industriministeren]

bindelse oplyse, at der findes forskellige databaser. For det første findes der Lloyds' register, som omfatter alle skibe med en bruttotonnage på 100 og derover. Det udnyttes naturligvis i kommercielt øjemed, men der findes altså en database.

Så er der databasen i Port State-regi, og det vil sige, at alle eller næsten alle skibe, der anløber europæiske havne, registreres og synes. Det betyder jo, at der er mulighed for at følge skibe, der anløber europæiske havne, og det er naturligvis noget, som man bør benytte sig af.

Så vil jeg gerne kommentere debatten om dobbeltskrogede skibe: Hvad kan man gøre for at forbedre sikkerheden i forbindelse med transport af olie ikke mindst set i lyset af de store forureningskatastrofer, som vi har set på det seneste?

I den forbindelse kan jeg oplyse de ordførere, der i første række har diskuteret den side af sagen, hr. Tommy Dinesen og fru Sonja Albrink, om, at de krav, der er indført i IMO, med den gennemsnitsalder, der er for tankskibe i dag, nemlig 17 år, betyder, at der vil ske en meget hurtig udskiftning af tankskibsflåden. Det anslås, at ca. 75 pct. af de eksisterende tankskibe vil være udfaset eller eventuelt ombygget – denne mulighed findes nemlig også – før år 2000.

I forbindelse med fru Sonja Albrinks bemærkning om danske værfter, der er langt fremme på dette område – vi ved jo, at et dansk værft er det første værft i verden, der har bygget et dobbeltskroget tankskib – kan vi altså også glæde os over, at der ser ud til at være en meget kraftig og hurtig udfasning af mindre, sikre olietransportskibe, af tankskibe.

Til hr. Tommy Dinesens spørgsmål om uddannelsesforholdene vil jeg gerne sige, at det er således, at der findes en konvention om søfarendes uddannelse. Det kan ikke i dag kontrolleres, må jeg indrømme, at de enkelte stater, der har ratificeret denne konvention, i uddannelsesmæssig henseende lever fuldt og helt op til den standard, som konventionen foreskriver. Ved havnestatskontrollen kan vi imidlertid kontrollere, at et skibs besætning er i overensstemmelse med det såkaldte safemaning document såvel kvalitativt som kvantitativt, og det kan kontrolleres, om officersbesætningen er i besiddelse af de foreskrevne sønæringsbeviser.

Hr. Tommy Dinesen er også inde på spørgsmålet om lodspligt. Vi ved, hvor kompliceret spørgsmålet er, og jeg tror, hr. Tommy Dinesen og jeg har debatteret det ved en tidligere lejlighed, nemlig i forbindelse med gennemførelsen af et forslag fremsat af den daværende forsvarsminister, hr. Enggaard, og da gennemførte vi regler om lodspligt i indre danske farvande. Vi må imidlertid erkende, at vi her taler om et internationalt erhverv, og som hr. Kai Dige Bach er inde på, er det et grundlæggende mål også for den nuværende regering, at vi skal undgå unfair konkurrence på området.

Det er naturligvis et problem, hvis vi forestiller os, at der bliver lavet mange regionale foranstaltninger, der medfører en eller anden form for tekniske handelshindringer. Regeringen er meget positivt indstillet på at diskutere i internationale fora og få godkendt af IMO, at man kan gennemføre nogle bestemmelser om sejladsruter og lignende. Men regionale foranstaltninger til skade for den internationale konkurrence på området er grundlæggende betænkelige, medmindre der er en konkret forståelse og konsensus i IMO-regi.

Hr. Svend Heiselberg er inde på det samme som fru Lone Dybkjær, nemlig at det er lidt pudsigt, at vi her står og diskuterer miljøproblemer i forbindelse med transport til søs, for i sammenligning med andre transportmetoder er søtransporten så absolut miljømæssigt bedre. Forureningsmæssigt er den betydelig mere fornuftig end andre former for transport.

Folketinget har jo i forskellige beslutninger og i diskussionen om transporthandlingsplanen lagt op til, at her kunne der og burde der ske en styrkelse af transporten. Sagen har to sider: Vi ser i medierne meget stor bevågenhed omkring de miljøkatastrofer, som det medfører, når et tankskib går på grund og lækker. Samtidig ved vi, at for luftforureningen er det af væsentlig betydning, at der sker så meget transport til søs som overhovedet muligt.

Fru Lone Dybkjær er foruden dette spørgsmål også inde på det generelle: Hvordan kan vi håndtere denne slags sager i international sammenhæng? Der er det sådan, at vi arbejder i international sammenhæng efter princippet om, at vi skal nå frem til løsninger på baggrund af det, vi kalder konsensus, bred enighed. Jeg kan oplyse, at det midlertidigt for så vidt angår den internationale maritime organi-

[Industriministeren]

sation under FN er et princip, at her kan der vedtages med kvalificeret flertal, to tredjedele.

Imidlertid er det naturligvis sådan ligesom i andre internationale organisationer, at man bruger sådan en bestemmelse med betydelig varsomhed, at man søger at forhandle og gennem langstrakte forhandlinger finder frem til bred enighed om de spørgsmål, som er til debat. Men der er altså en mulighed for at presse på, i og med at man har den teoretiske mulighed og også den praktiske mulighed for ved kvalificeret flertal at gennemføre opstramninger.

Regeringen er – i overensstemmelse med dagsordenen – selvfølgelig helt indstillet på at komme med en redegørelse, således at vi over for Folketinget kan redegøre for, hvilke forbedringer der er sket i det tidsrum, der går, til vi skal give redegørelsen. Jeg er sikker på, at der fortløbende vil ske fremskridt her, for der er ingen tvivl om, at hele dette område er af meget stor betydning. Der er stor bevågenhed på området, stor international opmærksomhed fra medierne og fra politikere i mange forskellige landes parlamenter, herunder også Folketinget.

Jeg vil gerne sige tak for de indlæg, der har været, og for de positive bemærkninger. Regeringen tager sagen meget alvorligt. Den vil bestræbe sig på – det kan jeg sige til fru Merethe Due Jensen – at følge den linje, som der lægges op til i dagsordenen, og vil arbejde for yderligere opstramninger af de internationale regler. Sikkerheden til søs har høj prioritet for den danske regering.

Tommy Dinesen (SF):

Jeg skal da gerne beklage, at dagsordenen er blevet lang. Til forsvar må jeg sige, at verdenshavene altså er ret store, og de kommer hele verden rundt, og de er ret dybe, så derfor er det her jo et enormt område. Jeg håber, at det argument er godt nok.

Men det skyldes også, at det er første gang, Folketinget vedtager en videregående politik på dette område, og derfor er der mange aspekter i det. Hvis man går rigtig ned i substansen, tror jeg såmænd, jeg ville blive uenig med mange af dem, der er til stede her, bl.a. med hensyn til søfartsuddannelserne, og jeg mener heller ikke, at Dansk International Skibsregister måske er så godt, som mange an-

dre mener. Men det kan vi tage ved en anden debat.

Jeg synes, det var meget interessant, hvad fru Lone Dybkjær sagde; det er det eneste, der har været lidt uenighed om; resten har der været enighed om. Men til dette med konsensus vil jeg gerne sige, at jeg også mener, man skal gå en anden vej. Jeg tror ikke, vi kan blive ved med dette her, for interesserne er enormt spredte. Hvis man tænker på en reder, der har nogle bekvemmelighedsskibe, en nordeuropæisk reder, søfolk fra tredjelande eller nordeuropæiske søfolk, så er deres verdener helt og aldeles forskellige. Derfor er der her nogle interesser, der er direkte i modstrid med hinanden, og det er i hvert fald ikke noget, der kan klares ved, at alle er enige. Det tror jeg ikke på.

Fru Lone Dybkjær mener, at vi skal diskutere disse ting på en anden måde, og det er da rigtigt. Som industriministeren var inde på, har vi jo i Trafikudvalget adskillige gange også diskuteret skibstrafik, færgetrafik, søtrafik, ja, vi har lavet ret så mange dagsordener om det. Hele Folketinget er jo enig om, at det er det, der skal satses på i fremtiden, så det er måske derfor, det ikke er med her.

Der er nogle ting, der ikke har været diskuteret. Jeg vil godt tage en af dem frem, som jeg ikke nåede i mit første indlæg, og det er forsikringer, og hvem der skal betale for de forureninger, der sker, f.eks. når et stort tankskib smider olie ud på vandet. Der er dem, der mener, at der er en international fond, der dækker det hele. Her vil jeg godt gøre opmærksom på en artikel i bladet Forsikring, der kom her i februar, hvor der står følgende med baggrund i det skib, der gik på grund oppe ved Shetlandsøerne:

»Men Braer's skibsreder – eller rettere hans forsikringselskab – vil aldrig få hele regningen for oprydningen. Man kan nemlig »slippe« med at betale 70 mio. kr., siger en international aftale.«

Videre hedder det: »Der er dog ikke meget tvivl om, at regningen overskrider de 70 mio. kr., og så er det i stedet hos olieselskaberne, pengene skal hentes.«

Til slut: »Kommer regningen endelig op over en halv milliard kroner, må den stat, der måske helt uforskyldt har fået forurenede sine strande og sit farvand, gribe i egen lomme.«

[Tommy Dinesen]

Det er i hvert fald et problem, der må rejses på en lidt anden måde. Det kan ikke være meningen, at et land, fordi der er nogle skibe, der sejler tæt på dets kyster, kan få regninger i milliardklassen. Det må der komme en eller løsning på.

Der er også lavet nogle frivillige aftaler. Det har stået i bladet Søfart, at England for nylig har indgået aftaler med flere rederier om, at man ikke måtte komme for tæt på deres kyster. Jeg er sådan set ikke imod, at man laver frivillige aftaler, men hvis 25 eller 30 lande skal til at lave nogle aftaler om, hvorvidt skibe må sejle tæt på deres kyster eller ej, så mener jeg, man kommer ud i noget, der er umuligt at styre, og det var derfor, jeg sluttede mit første indlæg med, at jeg mener, at overvågning, trafikseparering, er det, der må laves noget om hurtigst muligt.

Jeg håber selvfølgelig, at den politik, der nu bliver vedtaget her i Folketinget på dette område, allerede vil blive udmøntet i det møde, som industriministeren skal deltage i i EF i marts. Og jeg håber da, at man i EF – det blev man jo ikke den 23. januar – bliver enige om noget for fremtiden, som alle kan gå ind for. Man skal jo være opmærksom på, at godt nok er der noget, der hedder konkurrence osv., men det er jo de redere – som jeg vil kalde piratredere – der sejler rundt med nogle gamle plimsollere, som, hvis de er skyld i miljøkatastrofer eller dødsfald, gør det svært for de ordentlige redere at få en ordentlig indtjening og have nogle ordentlige skibe.

Men ellers siger jeg tak for den debat, der har været i dag. Jeg vil betegne den som meget positiv over for skibsfarten.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Forslag om motiveret dagsorden nr. D 26 af Tommy Dinesen (SF), Poul Andersen (S), Kai Dige Bach (KF), Svend Heiselberg (V), Annette Just (FP), Sonja Albrink (CD), Lone Dyb-kjær (RV) og Merethe Due Jensen (KRF) (se foran)

vedtoges enstemmigt med 110 stemmer.

Hermed sluttede forespørgslen.

Den næste sag på dagsordenen var:

5) Første behandling af lovforslag nr. L 156:

Forslag til lov om ændring af lov om en værdipapircentral.

Af industriministeren (Anne Birgitte Lundholt).

(Fremsat 16/12 92).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Sonja Mikkelsen (S):

Socialdemokratiet støtter dette lovforslag, som regeringen har valgt at opretholde, selv om det er fremsat af den tidligere regering. Når den procedure er valgt, er det vel også ud fra en forventning om, at der ikke hersker den helt store uenighed her i Folketinget om disse få ændringer af loven om Værdipapircentralen.

Ændringerne vil bl.a. medføre, at afviklingstiderne bliver kortere, fordi man går fra dato til klokkeslæt for registrering i Værdipapircentralen som tidspunkt for, hvornår handel har retsvirkning. De faciliteter, en edb-baseret værdipapircentral giver, bliver herefter brugt til at effektivisere handelen med værdipapirer.

Desuden præciseres reglerne for tilslutningsaftaler med udenlandscentraler om at kunne foretage indberetninger og registreringer til Værdipapircentralen og også med finansinstitutioner i Danmark om adgang til at indrapportere handler med fondsaktier til og fra egne konti i Værdipapircentralen, men sådan at retslydheden først indtræder, når rådheden over papirerne er prøvet i Værdipapircentralen umiddelbart før det aftalte afviklingstidspunkt. Retsvirkningen er altså knyttet til prøvelsestidspunktet på klokkeslæt.

Ændringerne, der følger af dette lovforslag, vil gøre Værdipapircentralen til at kunne deltage på pengemarkedet, og mon ikke også det vil øge effektiviteten sådan, at Værdipapircentralen også i praksis kan få mulighed for at deltage i afvikling af internationale handler med værdipapirer, fordi man nu undgår en unødigt forsinkelse med registreringerne?

Jeg har dog et enkelt spørgsmål, som jeg gerne vil have svar på, om ikke andet så i udvalgsarbejdet, og det er: Når der nu kan gennemføres flere handler med retsvirkning fra samme dato, hvem får så dagens rente?