

[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