

[Industriministeren]

sejlingsfarvande, er det tilfredsstillende at konstatere, at anbefalingerne følges. Specielt om Storebælt kan jeg oplyse, at de vanskelige sejlingsforhold 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