

[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