

[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