

[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-