

[Handelsministeren]

bedsgruppen har ministeriet inden for det sidste år indført lodstvang og andre foranstaltninger for at sikre sejladsen med tankere og kemikalieskibe i en række danske havne. Handelsministeriet vil fortsat nøje følge forholdene og gennemføre reguleringer, i det omfang det er nødvendigt.

I øvrigt kan jeg helt generelt oplyse, at udenrigsministeren på baggrund af ulykken ved Bretagne har taget initiativ til en koordination af de overvejelser, som de enkelte EF-lande foretager om nye forholdsregler for sikring af tankskibe, for derigennem at opnå den størst mulige styrke ved fremlæggelse på internationalt plan. I disse overvejelser vil også indgå muligheden for en forbedring af de regler, der gælder for sejlads gennem danske farvande.

Bjørn Poulsen (SF):

Jeg takker handelsministeren for svaret. Det glæder mig naturligvis, at man har gjort så mange ting, som man har, på dette område. Jeg er naturligvis også glad for, at man via udenrigsministeriet i EF vil prøve at stå så stærkt udadtil, at man muligvis via FN kan lave nogle internationale aftaler.

Jeg vil dernæst spørge handelsministeren, om det så også er regeringens agt, selv om man ikke kan blive enig i EF, alligevel at prøve at gå til FN og ad den vej få lavet den ene eller anden form for aftaler. Vi har jo allerede på nuværende tidspunkt set, at man har kunnet få nogle ting igennem, f. eks. med hensyn til, hvor meget olie der må være i det vand, man bruger til at rense lasttanke på et skib, altså den oliemængde, man sender udenbords. Jeg vil altså gerne spørge, om man kunne gå videre, hvis det ikke bliver et samlet EF.

Handelsministeren (Ivar Nørgaard):

Erfaringerne fra det internationale samarbejde i internationale organisationer viser, at der er størst chance for at få noget gennemført, hvis en gruppe af lande møder op med en fælles holdning. Det er klart, at det navnlig gælder, hvis det er en gruppe lande, som i meget høj grad selv har tankskibe eller selv anvender tankskibe, fordi de er købere af megen olie. Derfor vil det have større vægt i IMCO og i FNs andre organisationer, hvis EF-landene møder op med en fælles hold-

ning og indstilling. Det er derfor, vi finder, at det i hvert fald er et forsøg værd at starte det dér. Men dermed har vi ikke udelukket os fra at rejse sagen selv. Vi tror imidlertid, at der er muligheder for at få en samlet EF-henvendelse.

Hermed sluttede spørgsmålet.

6) Til handelsministeren af:**Bjørn Poulsen (SF):**

»Vil ministeren på baggrund af oliekatastrofen i Bretagne tage initiativ til, at der via FN internationalt laves faste sejlruiter for tankskibe over en vis størrelse?«

(Spm. nr. 624)

Skriftlig begrundelse.

Faste sejlruiter vil uden tvivl gøre det mere sikkert at fragte olie. Det er noget, der skal gøres internationalt, og et initiativ fra den danske regering vil efter min mening være på sin plads nu.

Bjørn Poulsen (SF):

Grunden til dette spørgsmål er den samme som til det tidligere spørgsmål. Uanset hvilken indstilling man har, så skal olien nu engang transporteres fra det sted, hvor den udvindes, til det sted, hvor den forbruges. Dette er naturligvis også et internationalt problem.

Man kan tænke på de forlydender, der har været fremme i dagspressen de sidste par dage, om, hvorledes søopmålingen er f. eks. i de engelske farvande, som i meget høj grad er gennemsejlingsfarvande for en meget stor del af den olie, der bruges i den nordlige del af Europa. Man har faktisk i de farvande en søopmåling, som er meget, meget langt fra det, man kunne forlange. Desuden kender vi de store tankskibes manøvre muligheder, vi kender f. eks. Den engelske Kanals meget store trafiktæthed. Ud fra det ville det efter min mening være naturligt, at man allerede for år tilbage internationalt havde fået fastlagt nogle sejlruiter for disse store tankskibe. Jeg er klar over, at man har nogle regler, men de er ikke særlig stramme, og de bliver i meget høj grad overtrådt af mange af de skibe, der sejler igennem især Den engelske Kanal.