

Svar (14/2 84):

**Miljøministeren** (Chr. Christensen):

Eftersom de regler, der gælder for transport af farlige stoffer til søs, henhører under industriministeren, har jeg anmodet industriministeriet om en redegørelse.

Industriministeren har over for mig oplyst:

»Forinden et skib sejler fra havn, skal skibsføreren sørge for, at skibet er i sødygtig stand, herunder at ladningen er behørigt stuvet og sikret.

Før færgen sejlede fra Korsør den 13. januar 1984, havde føreren på grund af den høje vindstyrke besluttet at øge færgens stabilitet ved at fylde vand i trimtankene og ladet foretage yderligere surringer af vogntogene på dækket.

Efter at færgen havde afsluttet sin svajning ud for Korsør og var på vej mod Nyborg, ramtes den af en forkert sø, der var så voldsom, at den bibragte krængning forårsagede, at godsvognene væltede. Den øvrige færgetrafik over Store Bælt afvikledes på samme tidspunkt normalt.

»Asa-Thor« har sejlet på ruten Korsør-Nyborg som godsbanefærge siden 1965 under alle vejrforhold, også under tilsvarende vejrforhold som den 13. januar 1984, uden at der er indtruffet lignende voldsomme krængninger.

Industriministeriet finder ingen grund til at kritisere førerens beslutning om at gennemføre sejladsen under de herskende vejrforhold og må betragte de foretagne sikkerhedsforanstaltninger som værende rimelige.

Det er ministeriet bekendt, at DSB vil overveje mulighederne for at forbedre surringen af vogntogene på »Asa-Thor.«

Jeg skal hertil udtale, at jeg kan henholde mig til den konklusion, industriministeriet har draget af hændelsen.

Ved uheldet løb såvel saltsyre som anilin ud i Store Bælt.

Hvad saltsyren angår, har miljøstyrelsen udtalt, at den fortynding, der er sket i havvandet, relativt hurtigt vil have ophævet syrens giftvirkning.

Hvad anilin angår, må dette betegnes som moderat giftigt for havmiljøet.

Miljøstyrelsen er af den opfattelse, at den udsivende anilin er fortyndet meget hurtigt i det oprørte vand i Store Bælt til koncentrationer, der ikke er giftige for havmiljøet. Dette

støttes af oplysninger fra Fyns amtskommune, der har taget vandprøver forskellige steder i Nyborg Fjord – også tæt ved færgeløbet – dagen efter uheldet. I alle vandprøverne forekom levende plankton og i bundprøverne levende bunddyr i normalt omfang.

**Spm. nr. S 4**

Til *industriministeren* (7/2 84) af:

**Tommy Dinesen** (SF):

»Har ministeren nogle planer for at forhindre, at størstedelen af den danske handelsflåde overgår til bekvemmelighedsflag, hvilket vil betyde tab af danske arbejdspladser samt mindre indtjening af fremmed valuta til Danmark?«

**Begrundelse**

Der henvises til artikler i *Aktuelt* den 6. februar og *Politiken* den 7. februar.

Svar (15/2 84):

**Industriministeren** (Stetter):

Hr. Tommy Dinesen spørger, om jeg har planer for at forhindre, at størstedelen af den danske handelsflåde overgår til bekvemmelighedsflag.

Det har jeg ikke, og planer i den retning finder jeg heller ikke nødvendige.

Ved bekvemmelighedsflag går jeg ud fra at spørgeren forstår lande som Liberia, Panama og Cypern, der stiller deres flag til rådighed for fremmede rederier, der i øvrigt ikke har tilknytning til det pågældende land. Antallet af skibe, der er overført fra dansk flag til sådanne bekvemmelighedsflag, især omfattende ældre skibe med salg for øje, har udvist et mindre fald i de senere år.

Noget andet er skibe under såkaldte nødvendighedsflag, ejet af danske rederier. Rundt om i verden optræder stadig hyppigere nationale præferenceordninger og andre foranstaltninger, som tager sigte på at beskytte egen skibsfart. Dette har ført til, at danske rederier har fået problemer med at beholde deres tidligere markedsandele og med at konkurrere på nye markeder under dansk flag. Som eksempel herpå kan jeg nævne sokkelområder i Nordøen og farter i Sydøstasien. I disse situationer har det været nødvendigt for danske rederier at oprette lokale rederier med skibe under det pågæl-