

[Industriministeren]

ansvar. I erkendelse af, at sikkerhedsbrist hyppigst må tilskrives manglende overholdelse af gældende regler, og at dette igen hænger sammen med flagstatens manglende myndighedsudøvelse, arbejdes der internationalt såvel i IMO som i Den Europæiske Union for en opstramning af flagstaternes ansvar.

Danmark deltager naturligvis, som vi ved fra tidligere debatter, aktivt i dette arbejde. Endvidere har Danmark engageret sig i det vesteuropæiske samarbejde om havnestatskontrol. Sigtet hermed er netop at tage højde for den i nogle tilfælde utilstrækkelige havnestatskontrol og flagstatskontrol. Danmark har taget initiativet til yderligere at styrke denne indsats mod substandardskibe i europæiske farvande, idet jeg har inviteret mine europæiske kolleger på søfartsområdet til en konference i København i september 1994 om en opstramning af reglerne om havnestatskontrol.

I øvrigt skal jeg særlig henvise til den redegørelse, som jeg afgav den 9. februar i år, hvori der blev gjort rede for regeringens intentioner med hensyn til det internationale arbejde.

I de senere år har Danmark skærpet sin havnestatskontrol af udenlandske skibe, ikke mindst med hensyn til passagerskibe. Alle udenlandske passagerskibe bliver nu gjort til genstand for en godkendelsesprocedure, før de sættes i fart mellem danske og udenlandske havne. Denne godkendelse skal sikre overholdelsen af internationale regler. Det vil sige, at disse passagerskibe, uanset at de er underlagt flagstatens regler og kontrol, er underkastet dansk kontrol, når de anløber danske havne.

Kontrollen omfatter såvel passagerskibenes indretning og udstyr som besætningens sammensætning, størrelse og arbejdsforhold i øvrigt.

Der bliver som led i kontrollen også afholdt brandøvelser med mandskabet om bord. Sikkerheden på udenlandske passagerskibe i fast fart på danske havne er derfor generelt set og uanset skibets flag som minimum i overensstemmelse med gældende internationale regler. Det er derfor min opfattelse, at vi lever op til intentionerne i det beslutningsforslag, som SF har fremsat, og på den baggrund skal jeg afvise forslaget.

Poul Andersen (S):

I Socialdemokratiet er vi meget enige i de

overvejelser, der ligger bag SF's forslag. Det er ikke hensigtsmæssigt, at der under bekvemmelighedsflag kan sejles uden de hensyn, som vi pålægger danske skibe. Det er forkert både i forhold til sikkerheden til søs, til den fri konkurrence og til de arbejdsforhold, der er på disse skibe.

Når vi alligevel ikke kan støtte SF's forslag, skyldes det, at vi nok er enige i målet, men ikke i midlet. Som det fremgår af bemærkningerne, er der vedtaget mange gode regler i den Internationale Maritime Organisation. Vi tror på, at det er den vej, vi skal fortsætte, ikke ved at vedtage flere regler, men derimod ved at lægge pres på de lande, der mangler at ratificere dem – ja, det er måske ikke engang det største problem, men derimod manglende efterlevelse. Det er her, vi skal sætte ind gennem internationalt samarbejde. Et ensidigt dansk forbud som det, der foreslås, vil efter vores opfattelse virke imod hensigten. For det første risikerer vi, at andre lande ikke følger trop med hensyn til forbudet, og for det andet blev der i GATT-forliget ikke taget de hensyn til fri skibstransport, som vi i Danmark gerne havde set. Det vil blive svært at forhindre andre lande i at vedtage handelshindringer mod danske skibe, hvis vi her gennemfører et forbud. Jeg tror, at vi når længere ved at fortsætte arbejdet både i EU og i IMO i tæt samarbejde med de øvrige nordiske lande og vores EU-partnere.

Vi skal selvfølgelig herhjemme give Søfartsstyrelsen de ressourcer, der er nødvendige til at følge op på det internationale samarbejde og foretage de nødvendige stikprøvekontroller. Det er vores klare opfattelse, at ministeren er enig i dette synspunkt.

Man kan sige det på den måde, at vi i Socialdemokratiet er enige i diagnosen, men ikke i den foreslåede sygdomsbekæmpelse, og vi kan således ikke støtte forslaget.

Kai Dige Bach (KF):

Dette forslag, fremsat af SF, kan ved en overfladisk betragtning virke helt fornuftigt, men det vil i virkeligheden kunne være til stor skade for landets tredjestørste eksporterhverv, skibsfarten. For et internationalt orienteret erhverv er det af afgørende betydning, at der er den friest mulige markedsadgang. Det betyder selvfølgelig ikke, at der ikke skal være bestemmelser om sejlads, bemanning og teknisk stan-