

fortsat må køre taxa, og det er alle gået ind for, selv SF, som ellers er så blidt og ikke vil ramme nogen som helst på nogen måde, som de borgerlige ordførere var inde på. Jo, vi synes ærlig talt, at folk skal betale deres skat. Og når det drejer sig om søfart, har vi hele tiden haft den linje, der er givet udtryk for i dette forslag.

Desværre gjaldt arbejdsmiljølovgivningen ikke for søfarten, før der skete en ulykke. Den bestemmelse, at en arbejdsgiver kan straffes med fængsel i op til to år, hvis der sker et eller andet, gjaldt ikke for søfarten før »Scandinavian Star«-branden; så kom det lige pludselig med, fordi vi stillede forslag om det. »Estonia«-ulykken medførte, at man tog spørgsmålet op igen. Desværre skal der ske noget til søs, før man tager sagen op, og sådan er det i øvrigt også andre steder.

Hr. Peter Christensen var inde på, at overvågning er bedre. Jamen problemet er jo netop, at overvågning ikke har før til noget. Derfor skal det frem i IMO, i Nordisk Råd og andre steder, at Danmark nu foreslår, at en skibsfører, der har forurennet, og som anløber en anden havn, bliver ramt, hvis han kommer til en dansk havn igen, for så vil rederne nemlig ikke antage ham. De tør nemlig ikke løbe den risiko, da man jo ikke ved, hvor skibene går hen.

Derfor har det en præventiv virkning, at man er klar over det, hvis en skibsfører har forbrudt sig, fordi man så kan skrive til den pågældende skibsreder og gøre opmærksom på, at der er noget galt med den pågældende skibsfører. Så vil rederen med det samme fralægge sig alt ansvar, og så er den skibsfører færdig med at sejle i Østersøen eller på Danmark, og det er deri, virkningen består. Det synes jeg ikke er nogen særlig hård straf; den pågældende kan jo bare lade være med at gøre sig skyldig i forurening.

Til fru Hanne Severinsen kan jeg sige, at der muligvis er enkelte skibe, der ikke har den nødvendige kapacitet, men det har olietankerne; for dem drejer det sig bare om at pumpe fra den ene tank til den anden.

Hr. Langkilde foreslog, at man skulle tilsætte olien et stof, der gjorde den identificerbar. Det er en tanke, som er blevet diskuteret før, men det mener jeg ikke er nogen anvendelig metode, for der kan jo komme mange skibe fra f.eks. Stignæs, Fredericia eller andre steder, hvor der er olieraffinaderier, og så kan man nok finde ud af, at et skib er derfra, men man kan ikke bevise, fra hvilket skib forureningen stammer.

Hvad angår radar, som ministeren også blev spurgt om, kan jeg ikke forstå, at man ikke kan finde ud af det, men det kan man jo ikke. De flygtningeskibe, der har sat flygtninge af i redningsflåder, kan man ikke finde, og det kan man ikke, fordi der hvert år passerer 25.000 skibe gennem Storebælt. Der passerer lige så mange gennem Øresund, således at det drejer sig om 50.000 skibe plus alle dem, der sejler rundt i Østersøen, og derfor er det svært at finde frem til det enkelte skib på den måde.

Hr. Aage Brusgaard stillede en række spørgsmål. Spørgsmålet om titlen »skibsfører« har jeg været inde på. Grunden til, at vi foreslå strafferammen hævet, er et ønske om at skabe analogi med det, der gælder på andre områder. Problemet, at skibsførerne kan være over alle bjerge – eller rettere over alle vande – har jeg også besvaret. Hvad angår spørgsmålet om, hvorfor det foreliggende forslag ikke kunne stilles som ændringsforslag til det sølovsforslag, vi behandlede i går, kan jeg sige, at jeg allerede havde lavet dette forslag, da sølovsforslaget kom til behandling, men jeg har fået at vide af juristerne, at dette sted er det rigtige. Jeg havde bare lavet et ændringsforslag til det sølovsforslag, vi behandlede i går, men det drejede sig om, hvem der skulle betale forsikringssummerne i forbindelse med de store oliekatastrofer. Hvis det drejer sig om en ulykke forårsaget af et stort skib, kan det godt betyde, at f.eks. Malta eller Cypern ikke kan betale uden at gå fallit. Så det var noget helt andet.

Til Enhedslisten skal jeg blot sige tak for støtten.

Miljø- og energiministeren (Svend Auken):

Jeg kan sige til hr. Niels J. Langkilde, at de spørgsmål, han har stillet, er gået over til udvalget i dag, og de supplerende spørgsmål, der blev stillet, tror jeg egner sig bedst til at blive stillet i udvalget. Det gælder også nogle af de andre spørgsmål, der har været fremme.

Jeg har den opfattelse, som de fleste ordførere også har givet udtryk for, at der er mange områder, man skal sætte ind på på én gang. Det er overvågning, det er udvidelsen af søterritoriet, det er et bedre samarbejde internationalt, men jeg er enig med forslagsstillerne i, at der er en præventiv virkning ved en sanktion, der hedder, at man i givet fald enten for en længere periode eller for bestandig kan miste sin autorisation som skibsfører.