

Det forhold, at flere af ulykkerne til søs skyldes manglende overholdelse af gældende regler, samt hensynet til, at de skibe, der lever op til gældende krav, ikke mødes af unfair konkurrence fra de såkaldte substandardskibe, understreger vigtigheden af en effektiv havnestsatskontrol.

Vi glæder os over, at det europæiske havnestsatsarbejde, der indledtes i 1982, nu har dannet forbillede for lignende samarbejdsmodeller i Fjernøsten og i det latinamerikanske område.

Det Konservative Folkeparti anbefaler lovfor-slaget.

Tommy Dinesen (SF):

Man kan selvfølgelig altid fremføre, at man havde håbet, der var nogle flere stramninger, men alligevel vil jeg godt sige, at jeg synes, lovfor-slaget her med de fire punkter er udmærket. Der er behov for nogle stramninger på de her områder.

Da hr. Poul Andersen og undertegnede i sommer deltog i IMO's, FN's internationale søfartsorganisations, møde for at diskutere bl.a. færgesikkerhed, fremgik det bl.a. af en australsk undersøgelse, at der var 100 skibe – forskellige bulkcarriers – med 400 mennesker, der var døde inden for de sidste tre-fire år rundt omkring på verdenshavene.

Det havde ikke givet de store overskrifter i aviserne, for mange gange var det asiatiske søfolk, der havde været om bord! Men australiernes undersøgelse viser helt klart, at der er behov for at gøre noget på det her område. Og at et skib får udstedt et forbud, så det ikke kan komme ud at sejle, før tingene er i orden, er en udmærket ting, en meget god ting oven i købet.

Vi håber, at vi får fat i de værste plimsollere inden ret længe. Muligheden er selvfølgelig, at de ikke sejler på Danmark mere, men at det her breder sig, således at vi, de andre EU-lande og Amerika og andre, der er sådan lidt mere på dupperne på det her område, kommer frem og vi viser vejen. Det er udmærket.

SF har stillet forslag om, at man også hindrer skibsførere i at udlede olie osv. ulovligt i farvandene. Det kunne man godt tage med her, men det har været behandlet i miljøministerens regi. Der er enighed i Miljøudvalget om, at der skal laves noget. Så vi håber, at Søfartsstyrelsen lever op til det, den nu får lov til.

Men hensyn til de ældre skibe vil jeg sige: Da det er bevaringsværdige skibe, synes vi, det er udmærket, at der gives nogle dispensationer.

Der er nogle af de ældre skibe, som er bevaringsværdige, og som er en del af vores nationalarv. De har fået påført nogle udgifter, som gør, at de måske ikke kan blive istandsat, og derfor går de til andre lande. Det synes vi ærlig talt er synd og skam, og derfor støtter vi for en gangs skyld, at man her ser lidt lempeligere på tingene.

Annette Just (FP):

Jeg vil gerne starte med at tilslutte mig alt det, der er blevet sagt, i særdeleshed fra hr. Tommy Dinesens side, for det var ikke blot sagligt, det var tilmed også fornuftigt.

En enkelt lille ting i forslaget, som jeg også vil have lov at glæde mig over, er, at når skibe, der kommer til havn, og som får at vide, at de ikke har overholdt alle reglerne, skal have fornyet syn, så får de lov til at betale for det.

Tænk, det synes jeg er sund fornuft, og jeg fatter ikke, at man ikke har gjort det for lang tid siden. Det kan vi altså også tilslutte os.

Bruno Jerup (EL):

Da vores ordfører, hr. Frank Aaen, ikke kan være til stede, skal jeg meddele, at Enhedslisten ser lovforslaget som et skridt i den rigtige retning, og at vi derfor støtter det, selv om vi fortsat har meget at gøre for at sikre vores havmiljø.

Vi kan i øvrigt tilslutte os de bemærkninger, som SF's ordfører, hr. Tommy Dinesen, kom med.

Erhvervsministeren (Mimi Jakobsen):

Jeg siger mange tak igen. Tænk, hvis det gik sådan hver dag!

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Anden næstformand (Henning Grove):

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til Erhvervsudvalget. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.