

Sagen er derfor vanskelig, men jeg finder, at der nu er god grund til, at Østersølandene får en fornyet politisk drøftelse af, hvordan vi sikrer, at skibe med farlige laster navigerer sikkert gennem vore farvande.

Som nævnt i besvarelsen af spørgsmål S 2976 har jeg gennem Helsinki Kommissionen taget initiativ til at indkalde Østersølandene til et ekstraordinært ministermøde den 10. september i år. Jeg har endvidere skrevet særskilt til Østersølandenes søfartsministre og miljøministre for at sikre mig deres forståelse for sagens alvor.

Et af de forslag, som Danmark har lagt stor vægt på at drøfte på ministermødet, er spørgsmålet om at sikre, at alle større skibe – herunder olie-, kemikalie- og gastankskibe – anvender lods i forbindelse med passage af de danske stræder.

Det er mit håb, at de øvrige Østersølande støtter dette forslag.

Spm. nr. S 2978

Til erhvervsministeren (13/6 01) af:

Peter Skaarup (DF):

»Vil ministeren tage initiativ til, at den såkaldte Port State Control udvides?«

Begrundelse

En skibsfører har foreslået, at den såkaldte Port State Control udvides, så denne også kommer til at gælde i vore gennemsejlingsfarvande. Det foreslås, at skibsinspektører stikprøvevis via hurtigtgående fartøjer kunne borde skibe ved Helsingør/ Dragør eller Sjællands Odde/ Gedser og checke papirer, last mv. Det kunne være en effektiv måde at stoppe de fidusredere med rustne plimsollere og ukontrollable skibsbesætninger, der udgør en risiko for vores kyster, strande og fugleliv.

Svar (21/6 01)

Erhvervsministeren (Ole Stavad):

Havnestatskontrol (Port State Control) er – således som den udføres af en række EU lande – en kontrol, som en stat kan foretage, når fremmede skibe anløber dens havne.

Der er etableret et regionalt samarbejde om havnestatskontrol, som i dag omfatter alle EU lande samt Canada, Kroatien, Island, Norge, Rusland og Polen. Estland er for nylig blevet associeret medlem, og Letland og Lithauen forventes at tilslutte sig som led i deres bestræbelser på at blive medlemmer af EU. Ved et sådant omfattende samarbejde, herunder ikke mindst inden for EU, sikres det gennem en fælles indsats, at en stor procentdel af de skibe, der befinder sig inden for samarbejdsområdet, opfylder de internationale sikkerhedsstandarder, herunder krav til besætningerne.

Denne havnestatskontrol vil blive udvidet på en række centrale punkter i medfør af et EU direktiv, som forventes endeligt vedtaget i år. I modsætning til i dag, hvor der er tale om stikprøvekontrol, vil de mest mistænkelige skibe blive nøje kontrolleret, hver gang de anløber, og i særligt grove tilfælde vil de få forbud mod at komme igen. Desuden vil skibstyper, der udgør en særlig risiko, skulle melde deres ankomst i god tid af hensyn til inspektionernes effektive tilrettelæggelse.

Det ville være i strid med havretten, hvis danske myndigheder – således som spørgeren lægger op til i begrundelsen for spørgsmålet – skulle borde kontrollere og dermed forsinke fremmede skibe, der foretager såkaldt uskadelig passage af dansk søterritorium, herunder de danske stræder, uden at anløbe dansk havn. Sådanne skibe bør kontrolleres, når de er i havn i andre lande i Østersøområdet.

Spm. nr. S 2980

Til arbejdsministeren (13/6 01) af:

Peter Skaarup (DF):

»Vil ministeren gøre sin indflydelse gældende, således at Tivoli kan få dispensation fra de strenge bestemmelser i EU's direktiv om arbejdstid, som er implementeret i danske overenskomster, og betyder, at Tivolis medarbejdere kun kan have en arbejdsuge på maksimum 48 timer, og hvordan mener ministeren, at bestemmelserne i EU's direktiv om arbejdstid kan håndhæves, når en medarbejder f.eks. arbejder 37 timer på sin normale arbejdsplads og derudover måske har 15-20 timers arbejde ved siden af i Tivoli i sommerperioden?«