

[Industriministeren]

Selv om jeg ikke på alle punkter kan tilslutte mig beslutningsforslaget og derfor må afvise det, som det foreligger, ser jeg frem til en konstruktiv debat i udvalget med henblik på en forhåbentlig enig folketingsbeslutning om de væsentligste punkter med hensyn til sikkerhed på passagerskibe i danske farvande.

Aagaard (KF):

Da vor ordfører i denne sag, hr. Flemming Hansen, desværre ikke kan være til stede, skal jeg på hans vegne gøre følgende bemærkninger til dette beslutningsforslag:

Vi er glade for, at vi i dag får lejlighed til at få denne meget nødvendige debat om sikkerheden på passagerskibe i dansk rutefart. Vi føler, det er vigtigt oven på den forfærdelige katastrofe, vi har oplevet på så nært hold gennem medierne, og med de frygtelige konsekvenser, den havde for de mange ofre og pårørende.

Jeg vil samtidig benytte lejligheden til at anerkende den meget dynamiske indsats, som industriministeren udviste i timerne efter katastrofen, og de mange initiativer, ministeren har sat i gang med omgående virkning for at undgå tilsvarende katastrofer i fremtiden. Det gælder dels egentlige initiativer over for skibe, der sejler i rutefart, dels de mange svar, vi har fået gennem samrådene i Folketingets Erhvervsudvalg, ligesom jeg synes, at det svar, ministeren netop har afgivet her i Tinget i dag, viser en utvetydig vilje til at handle på dette meget væsentlige område.

Derfor vil det heller ikke være rimeligt at gå igennem de enkelte punkter, da ministeren for et øjeblik siden så grundigt har været de socialdemokratiske forslag igennem.

Men jeg kan sige, at den konservative folketingsgruppe er indstillet på at arbejde aktivt for at opnå optimale løsninger på dette område.

På et enkelt område må jeg dog anholde det socialdemokratiske beslutningsforslag, nemlig kravet om, at passagerskibe i fast rutefart skal føre et af anløbslandenes flag, idet det vil indebære – som ministeren også var inde på – en flagdiskriminering og være i strid med mange års international skibspolitik og danske internationale forpligtelser i EF og i OECD.

Dansk skibsfart nyder store fordele af de frie forhold, der findes på dette område. Specielt for et land som Danmark, der i forhold til sin størrelse har en stor handelsflåde – i dag den

tredjestørste i EF – er muligheden for fri konkurrence i den internationale skibsfart simpelt hen en nødvendig forudsætning. Og det skyldes ikke mindst, at mere end 90 pct. af dansk skibsfarts fragtindtægter hidrører fra den såkaldte cross trade, det vil sige sejlads mellem tredjelande.

Skibsfartserhvervet er Danmarks tredjestørste eksporterhverv med en nettovalutaindtjening på godt 4 mia. kr. om året og er som følge heraf af meget stor betydning for dansk økonomi, herunder i særdeleshed for betalingsbalancen. Danmark har derfor især inden for EF og OECD altid været iblandt de varmeste fortalere for et liberalt regime for den internationale skibsfart, noget de øvrige nordiske lande altid har været enige i. Derfor mener vi, at vi bør behandle også dette emne ud fra det synspunkt, at vi skal finde løsninger, som er de bedst mulige uden at skade det danske skibsfartserhverv.

Tommy Dinesen (SF):

Jeg skal da gerne erkende, at der er sket nogle ting på det sidste, og jeg kan kun sige, at det er bemærkelsesværdigt, at det ikke er sket for lang tid siden. Det er beklageligt, at der skal en ulykke til, før der rigtig kommer gang i tingene, men det er jo ikke første gang, det er sket. Jeg vil også tro, at Søfartsstyrelsen nu har fået en politisk opbakning, som de ikke har haft i mange, mange år, og det må vi så prøve at blive ved med at give dem.

For hvad er det, der skal gøres for at sikre passagererne? Det, ministeren har talt om indtil nu, er i hvert fald ikke noget, der koster penge, og jeg tror ikke på, at man kan sikre de danske passagerskibe og -færger, uden at det koster noget.

Lad os forestille os, at DSB skulle have et skib til at sejle under bekvemmelighedsflag i en periode, hvor der var sket et havari eller lignende, sådan som ministeren var inde på. Man har i DSB den tommelfingerregel, at det koster 40 mio. kr. at få standarden på et skib under bekvemmelighedsflag up to date. Dette drejer sig jo om, at der er nogle muligheder for at omgå de regler, man har i Danmark, og det er da komplet tåbeligt, at man vil lade andre skibe sejle under dårligere regler, for når danske skibe har nogle ordentlige regler, bliver deres konkurrenceforhold selvfølgelig ringere og billetpriserne højere end på de skibe, der kan sejle under bekvemmelighedsflag.