

[Industriministeren]

som tyder på, at vi nok skal finde frem til noget, der har en bred opbakning.

Hr. Nyrup Rasmussen stillede en lang række spørgsmål. Mange af dem ved jeg er også stillet skriftligt i udvalget, og dem arbejder vi på højtryk for at få besvaret. Der er en del tekniske ting i dem, som jeg mener tager forskud – undskyld udtrykket – på konklusionen af den lange søforklaring, som formentlig bliver færdig i næste uge. Så der er en del ting, som jeg ikke umiddelbart kan sige.

Med hensyn til SOLAS-kravet kan jeg da gøre opmærksom på, at der var tale om udenlandske passagerskibe i indenrigsfart. Da der er tale om skibe i indenrigsfart, har det altså ikke nogen sammenhæng med de flagregler i Tyskland, England og andre lande, som hr. Nyrup Rasmussen omtalte.

Jeg har tidligere i udvalget illustreret, hvad der ville ske, hvis vi skulle være enige med f.eks. Storbritannien om sikkerhedsbestemmelser. Der blev også spurgt, om vores regler ikke hele tiden var strammere. Det er ligesom at sammenligne højden på et tordenskrald med højden på Rundetårn. Hvem kan sige, hvilke regler der er bedst? Er det dem, der forhindrer et skib i at kæntre på samme måde, som det kæntrede i Kanalen, eller dem, der forhindrer et skib i at brænde, som »Scandinavian Star« gjorde? Der er rent faktisk tale om to forskellige regelsæt, og jeg garanterer for, at Storbritannien vil hævde, at deres regler, som forhindrer, at katastrofen i Kanalen gentager sig, er strammere regler end dem, vi iværksætter for at forhindre en katastrofe som på »Scandinavian Star« i at opstå.

Men reglerne er faktisk modstridende. Derfor kan vi ikke sammenligne dem, og derfor bliver vi nødt til at få en saglig diskussion om, hvilke regler vi på internationalt plan må acceptere som værende regler for skibe i international fart.

De passagerskibe, der kommer til at gå i fast rutefart på Danmark, uanset om det er til de øvrige nordiske lande eller til Tyskland og England, vil blive underlagt de samme kontrolkrav, og der er ressourcer til det i øjeblikket. Skulle det på et tidspunkt hænde, at der ikke er ressourcer til det, bliver det en ny situation, og så vil vi komme tilbage til det.

Med hensyn til retsforfølgelse vil jeg gerne afvente resultaterne af søforklaringen og af de

juridiske vurderinger af søforklaringen. Jeg synes, det er for tidligt at lovgive, når vi hverken ved, om det er nødvendigt, eller det er det, der skal til for at afhjælpe eller løse problemerne.

Jeg vil meget gerne opfordre til, at vi først tager de kontrolforanstaltninger, som vi umiddelbart kan iværksætte for at sikre, at sikkerheden, så vidt vi overhovedet kan kontrollere, er i top. Jeg vil også lige bemærke til hr. Nyrup Rasmussen, at det er, ligesom man overser, at vi endnu ikke har afklaret, hvorvidt reglerne var gode nok, men blev overtrådt. Det er, ligesom der i visse af bemærkningerne fokuseres på, at vi må have ændret reglerne. Men hvis reglerne ikke blev overholdt, er det stadig væk ikke sikkert, at det er de tekniske regler, der skal ændres.

Jeg vil ikke afvise, at de skal det, men hvis reglerne ikke blev overholdt, er det kontrollen af, at de overholdes, vi skal fokusere på, og det har vi gjort i de initiativer, vi har taget.

I øvrigt er jeg meget glad for de bemærkninger, der er faldet. Jeg er sikker på, at vi kan få en saglig drøftelse af at få den bedst mulige sikkerhed i fremtiden, også under hensyntagen til de internationale relationer, vi har.

#### Tommy Dinesen (SF):

Der er én ting, jeg godt vil kommentere i ministerens første tale, og det er – hvis jeg hørte rigtigt – at hvis der er sket et havari af en færge og man skal sætte en anden en ind, kan man ikke garantere for, at den lever op til de regler, som burde være gældende.

Ministeren påtager sig et fantastisk stort ansvar, hvis det skal være reglen i fremtiden. Hvis der sker en kollision eller en brand på et skib, der er indsat som afløser i en periode – det kan være 14 dage, men det kan også godt være 3 måneder – så kan jeg godt høre det ramaskrig, der vil lyde i hele Danmark, hvis man ikke har tilgodeset de ting, som vi ellers er enige om skal opretholdes.

Skal man have færger eller passagerskibe ind som afløsning i en periode, må de altså leve op til standarden, ellers må man lade være at sejle på ruten. Det vil i hvert fald være mit bud på det.

Det er da rigtigt, at disse ting er fantastisk svære, og de er ikke blevet nemmere af, at man har fået Dansk Internationalt Skibsregister, eller at nordmændene har fået Norsk Internationalt Skibsregister den 9. juni, og at der er et