

hed, for at der sker nogen stramninger på specielt søfartsområdet. Det kan jeg bevise ved at give et eksempel: På Sønderborg Yachtværft – som godt nok ikke er søfart, men har lidt med det at gøre – skete der for 10 år siden nogle ulykker, fordi man brugte opløsningsmidler og andre ting.

Da det kom frem, var Folketinget enigt om, at det skulle der lovgives imod, fordi man her ikke kunne straffe arbejdsgiveren.

Under behandlingen af sagen spurgte jeg, om det samme lovforslag ikke skulle gælde for skibredere. Det skulle det ikke, men da »Scandinavian Star«-ulykken skete, var alle enige om, at man også burde have strafferegler på det her område.

Skal man se lidt ud i verden – og det skal man, når det drejer sig om søfart – kan man sige med baggrund i ulykken med tankeren »Exon Waldess«, som gik på grundovre ved Alaska, og som hældte en masse olie ud, at her skete der også noget: det gik ud over dyr, det gik ud over mange ting, det gik ud over naturen. Og det, der er sket i Amerika, er, at man nu har lavet en lovgivning på området, der gør, at man kræver dobbeltbundede tankskibe.

Efter olietankeren »Brauer«, der for nogle år siden gik på grund oppe ved Skotland, og hvor der også skete et stort uheld og masser af olie røg ud i Atlanterhavet, skete der det, at man begyndte at snakke om lodspligt i særlig ømfålelige områder. Og det er der så også kommet. Både i Bosporusstrædet og andre steder har man i dag lodspligt.

Også efter »Herold of Free Enterprise«, der gik ned eller tørnede rundt nede ved Zeebrugge, blev der en stor debat, for der var ret mange, der døde af det. Der var 193. Igen viste det sig, at så tog man sagerne op i den Internationale Maritime Organisation, IMO.

Senere var der en anden rorofærge, en polsk, der gik ned, »Jan Helius« med 51 døde, og det var anden gang, den var tørnet rundt, og sådan er det altså gang på gang: der skal ske noget, før vi gør noget ved det. Desværre.

»Scandinavian Star« var et af de tilfælde, der førte til, at der skete noget på lovgivningsområdet. Det synes jeg er godt, men det kunne måske være gjort før. Det sidste er »Estonia«-forliset, og her har man igen gjort det: man har strammet nogle krav.

Ved at omtale de forskellige ulykker og kollisioner, hvor skibe er kæntræt, vil jeg prøve at bevise, at der desværre skal ske ulykker, før man

tager det op i Folketinget. Og det gælder også andre – internationale – organer.

Besvarelse

Erhvervsministeren (Mimi Jakobsen):

Det er første gang efter »Estonia«s forlis, at vi her i Folketingssalen drøfter spørgsmålet om sikkerhed til søs.

Jeg synes derfor, det er rimeligt, at jeg på alles vegne giver udtryk for den store medfølelse, vi må have først og fremmest med de efterladte, som så pludseligt og voldsomt skulle lide et lammende tab.

Og jeg synes, det er naturligt, at vores tanker også går til alle dem, der har mistet familiemedlemmer, slægtninge og venner ved et katastrofald forlis, hvis konsekvenser jo rakte helt ind i dette Ting.

Jeg synes også, det er rigtigt som indledning til debatten at lade vores tanker ikke bare gå til de personligt ramte, men også til den estiske regering og hele det estiske folk, som lille i antal netop var ved at rejse sig og er ved at rejse sig efter 50 års diktatur.

På hele denne baggrund er det selvfølgelig naturligt, at Folketinget igen drøfter spørgsmålet om sikkerheden til søs. Selv om der i de seneste år er gjort meget for at øge sikkerheden, må man stille sig selv spørgsmålet, om der kan ske yderligere forbedringer både i det nære område og mere globalt.

Men jeg vil gerne i forlængelse af hr. Tommy Dinesens indledning til forespørgselsdebatten i dag understrege, at det er denne regerings holdning, at sikkerhed til søs er ikke bare, når der lige er sket en ulykke. Sikkerhed til søs er bestræbelser, der skal foregå året rundt, årene rundt og i en lang proces med en konstant forbedring for besætningsmedlemmer og passagerer, der færdes med denne transportform.

I april måned havde jeg lejlighed til på regeringens vegne at give en redegørelse til Folketinget for de forbedringer, der var sket såvel i reglerne for skibes sikkerhed som i gennemførelsen af disse regler. Og den redegørelse havde som bekendt udspring i den dagsorden, som et enigt Folketing vedtog den 9. februar 1993.

Jeg vil gerne sige, at de overordnede principper, som Tinget dengang udstak, naturligvis fortsat er styrende for regeringens arbejde, og de tiltag, som jeg har iværksat efter »Estonia«s forlis, er også helt på linje med de tanker, der lå bag dagsordenen.