

Det drejer sig bl.a. om krav til forbedring af in-takt- og lækstabilitet, evakueringsprocedurer, nye konventionsbestemmelser om ulykkesopklaring og samarbejde herom, krav om en sort boks i passagerskibe og ændringer til SOLAS-Konventionen om skærpede regionale lækstabilitetskrav for skibe, der anløber havne i EU.

Endvidere opfordres Kommissionen til at fremsætte en række forslag. Disse vedrører bl.a. gennemgribende syn af rorofærger i fast fart på EU-havne, før de sættes i drift, efterfulgt af regelmæssige syn. Endvidere drejer det sig om registrering af passagerer og besætning, tidligere implementering af ISM-koden samt om en gennemgribende regulering af retten til at drive færgefart i overensstemmelse med international ret og principperne om ret til at udføre tjenesteydelser.

I FN's søfartsorganisation IMO er der efter »Estonia«s forlis omgående taget initiativ til etablering af en hurtigarbejdende ekspertgruppe. Gruppen skal på tværs af de bestående systemer i IMO allerede på mødet i Den Maritime Sikkerhedskomité i maj 1995 fremlægge nye forslag til nye regler om rorofærgers sikkerhed generelt.

På opfordring af IMO's generalsekretær er den danske Søfartsstyrelses direktør, Torkild Reedtz Funder, stillet til rådighed til at lede ekspertgruppen. Det synes jeg er en fin cadeau til Danmark.

Det vil nok være svært at hurtigt at indføre væsentlige skærpelser i de globale regler for roroskibe, og derfor forestiller jeg mig, at det mest sandsynlige resultat bliver, at der i den internationale konvention om sikkerhed indarbejdes regionale overbygninger om øget sikkerhed for passagerskibe, der sejler i en bestemt region. Det kan selvfølgelig siges teoretisk set at være et brud med den hidtidige politik på området, men jeg må sige, at det ikke vil svække regeringens indsats med hensyn til at prøve at få så meget som muligt vedtaget bredt internationalt.

Når vi taler om spørgsmål, som har med liv og død at gøre, mener jeg, at det vil være rimeligt også at skele til muligheden af at få etableret regionale skærpede regler, i det omfang vi ikke hurtigt kan få alle lande med på væsentlige skærpelser.

Der har fra tid til anden været rejst spørgsmål om, hvorvidt der kunne være behov for en særlig havarikommission til opklaring af ulykker på søfartsområdet. Jeg tror ikke, at der er behov for det.

Det er rigtig nok, at Søfartsstyrelsen både udsteder regler, fører tilsyn med deres overholdelse og forestår opklaringen af ulykker, men det samme gør for eksempel Arbejdstilsynet. Der er i Søfartsstyrelsen oprettet en særlig opklaringsenhed, som udelukkende skal beskæftige sig med disse sager, og det vil jeg gerne vende tilbage til under debatten.

Jeg håber, at vi med denne debat, som jeg i øvrigt gerne vil rette en tak til SF for at have rejst, kan fastholde en bred enighed i Folketinget om, at vi, som jeg sagde det i indledningen, år for år, over mange år, men også ved hurtige foranstaltninger, når der viser sig at være behov for det, til stadighed kan være enige om at forbedre sikkerheden til søs.

## Forhandling

### Tommy Dinesen (SF):

Jeg vil godt sige tak til ministeren.

Ministeren kom næsten hele verden rundt, og det er også i orden, for det her er jo internationalt, og derfor er det vigtigt, at man kigger noget ud over det, der sker nationalt. Og for at tage det op synes jeg, at det er godt at høre de nye toner, at man fra regeringens side er indstillet på at lave nationale regler, hvis det tager for lang tid med de internationale regler. Det er udmærket.

Det er noget, vi fra mit partis side har kæmpet for gennem lang tid, for eksempel når vi har stillet forslag om lodspligt i danske farvande for skibe med farlige laster. Der har vi jo fået at vide, at det kan man ikke, med baggrund i at Øresundstolden blev ophævet i 1857, tror jeg det var, for da lovede Danmark ikke at gøre den slags ting. Dengang var skibene ikke meget større end 100-200 t. I dag er de nogle gange på 200.000 t. Så det synes jeg godt.

Som jeg sagde i indledningen, er man også begyndt på det andre steder. I Bosporusstrædet har man med baggrund i, at man har haft nogle kollisioner, indført lodspligt. Der er farvande i Middelhavet, hvor man har sagt, at skibe med farlige laster ikke må sejle, fordi man vil beskytte området, hvis der skulle ske et eller andet.

Ministeren sagde også, at arbejdet med sikkerhed er en lang proces, og at det ikke er med baggrund i de ulykker, der er sket, man nu laver disse ting. Jeg er jo ikke særlig begejstret for EU, og derfor er det noget mærkeligt at kunne konstatere, at der i EU sker mange fornuftige ting