

for skibsdrift, der er vedtaget i FN's søfartsorganisation, IMO, den såkaldte ISM-kode, som kræver, at rederierne nu også over for Søfartsstyrelsen skal kunne dokumentere, at de overholder og gennemfører alle de sikkerhedskrav og -procedurer, der findes.

Jeg finder det helt naturligt, at rederier, der driver eller ønsker at drive passagerskibstrafik, over for myndighederne viser, at de har kvalifikationer og kompetence til at gøre det.

Vi har tidligere her i Folketinget udtalt os til støtte for det arbejde, der internationalt udføres i IMO, og jeg hilser med tilfredshed, at ministeren har besluttet, at direktør Torkild Reedtz Funder fra Søfartsstyrelsen skal være formand for den ekspertgruppe, der i IMO vil undersøge, hvorledes man forbedrer sikkerheden på færgerne. Det er endnu ikke præciseret, hvilke forhold man vil fokusere på, men det forventes, at alle aspekter vedrørende sikkerhed på færgerne, dvs. konstruktion, mandskab, kvalifikationer m.v., vil blive taget op.

Fra Venstres side har vi endvidere tiltro til, at det arbejde, der nu vil blive gjort for at forbedre sikkerheden for færgerne, og som udføres under Søfartsstyrelsen i samarbejde med rederierne og de søfarende, vil være med til det, der tjener dansk skibsfart bedst, og vi ser frem til at blive holdt orienteret om resultaterne af dette arbejde. Det, man arbejder med i Søfartsstyrelsen i øjeblikket, er indførelsen af ISM-koden, nye krav til færgernes stabilitet, hvis de bliver skadet, og nye styrkekrav til bovporte. Endvidere undersøges mulighederne for bedre regningsmidler og evakueringsprocesser i tilfælde af ulykker. Alt det, synes vi, er rigtigt og godt.

Venstre skal afvise den af SF fremsatte dagsorden blandt andet under henvisning til, at Venstre er medforslagsstiller til den af hr. Poul Andersen fremsatte dagsorden.

Kai Dige Bach (KF):

Jeg vil også gerne takke for ministerens meget grundige redegørelse.

Sikkerhed til søs er en meget vigtig sag. Den adskiller sig væsentligt fra mange af de emner, vi behandler her i Folketinget. Den drejer sig om liv eller død og derfor hele befolkningens tryk ved en ældgammel transportform. Men den adskiller sig måske allermest ved, at vi alle er enige om, at sikkerheden skal være så stor som overhovedet muligt.

Vi må gøre alt for at undgå ulykker, men helst uden at indføre for megen unødige gene for pas-

sager, mandskab og erhverv. De sidste års forfærdelige færgkatastrofer står uhyggeligt levende for os, og vi hilser enhver debat om mulige sikkerhedsforbedringer velkommen – ethvert uheld er ét for meget.

Vi er så heldige i Danmark at have en lang og solid tradition for færgesejls også med hensyn til sikkerhed. Det er en overordentlig glædelig anerkendelse af Søfartsstyrelsens indsats, at dens direktør er blevet bedt om at stå i spidsen for den internationale ekspertgruppe, der skal nedsættes i London først i december, og som efter »Estonia« forlis skal komme med forslag til forbedringer allerede i juni 1995.

Det er ikke nogen let opgave. Kun få af »Estonia« besætningsmedlemmer blev reddet og slet ingen ansvarlige officerer. Vi ved, at visiret – altså den ydre bovport – blev revet af, og vi ved, at der var tale om en sjælden bovportkonstruktion, hvor visiret hvilede på den indre bovport, som visiret så har beskadiget, da det blev revet af. Vi ved også, at »Estonia« havde overhalet flere andre færges, som på grund af det hårde vejr havde nedsat farten.

Sikker søfart kræver først og fremmest godt sømandskab, og det, tror jeg, bliver svært at lovgive sig til. En kaptajn skal kunne tage en beslutning, også selv om det eventuelt skulle gå ud over fartplanen.

Det Konservative Folkeparti kan stemme for den dagsorden, der understreger, at vi allerede er godt i gang med sikkerhedsarbejdet, og som pålægger regeringen senest den 1. december 1995 at fremlægge en redegørelse for de fremskridt, der er sket for at forbedre sikkerheden på passagerfærgerne – selv om den dagsorden godt kunne have indeholdt nogle flere punkummer.

SF's dagsorden er efter vor mening alt for detaljeret, og vi havde faktisk set frem til, at SF kunne være medforslagsstiller til flertallets dagsorden. Jeg vil kun bemærke, at vi ikke mener, at man umiddelbart skal nedsætte en havarikommission, sådan som det gøres inden for luftfarten. Men vi vil gerne have belyst fordelene og ulemperne ved en havarikommission, selv om vi faktisk er tilfredse med Søfartsstyrelsens uafhængige opklarings- og kontrolenhed.

Annette Just (FP):

Også jeg vil starte med at takke ministeren for den grundige redegørelse. Jeg synes, det var meget gavnligt, og jeg er glad for, at det i hvert fald nu vil stå i de grønne hæfter, hvad der rent