

Spm. nr. S 14

Til erhvervsministeren (1/10 96) af:

Ole Donner (DF):

»På hvilken måde vil ministeren sikre, at danske rejsende med katamaranfærgen Felix mellem Dragør-Linhamm bliver grundigt og tydeligt orienteret om, at færgen ikke sejler med dansk godkendelse?«

Begrundelse

Ifølge spørgerens oplysninger vil der i løbet af forholdsvis kort tid blive indsat en færge mellem Dragør og Linhamm, der ikke er godkendt af de danske søfartsmyndigheder på grund af vægbeklædning, der kan udvikle cyanid ved brand.

Da ruten besejles af et delvis ejet DSB-selskab, må det forventes, at ministeren reagerer over for sine svenske kolleger og over for DSB, der naturligvis ikke kan omgå dansk lovgivning.

Med tanke for andre alvorlige skibsforslis og en ny hurtigrute i et trafikalt farvand kan katastrofen opstå og brand udbryde, hvorved passagererne bringes i øjeblikkelig livsfare på grund af DSB's smarte omgåelse af de danske regler.

Svar (9/10 96)

Erhvervsministeren (Mimi Jakobsen):

Internationalt anerkendte søsikkerhedsregler er en væsentlig forudsætning for international transport af varer og passagerer med skibe. Dansk skibsfart er i høj grad afhængig af, at sådanne internationalt aftalte regler respekteres.

Den katamaranfærge, der forventes indsat i trafik mellem Danmark og Sverige, skal opfylde de krav, der følger af den internationale Konvention for Sikkerhed for Menneskeliv på Søen, den såkaldte SOLAS-konvention. Det indebærer, at skibet skal opfylde kravene i den såkaldte »high speed craft«-kode, der trådte i kraft 1. januar i år. Disse regler omfatter krav til skibenes konstruktion, bygning, udrustning og drift. De træder fuldt ud i stedet for de tekniske regler om bygning, udstyr m.v., som gælder for konventionelle skibe. Da der er tale om et relativt nyt område inden for skibsfart, er der på en række områder ikke formuleret konkrete krav, men alene krævet, at en række forhold skal være

til administrationens tilfredshed. På sådanne områder, er det altså op til flagstaten at formulere nationale fortolkninger, hvilket vil sige de detaljerede krav.

Efter branden om bord i SCANDINAVIAN STAR i 1990 blev der stillet krav om, at alle passagerskibe, der går i fast rutefart på danske havne, skal forhåndsgodkendes af Søfartsstyrelsen. Et sådan krav er, som jeg tidligere har oplyst Folketinget om, på kanten af vore konventionsforpligtelser. Kontrollen sker på basis af konventionskravene, herunder de nationale fortolkninger, som flagstaten har lagt til grund for godkendelsen af skibet. Det ville være i direkte modstrid med konventionen, såfremt Danmark gjorde danske fortolkninger og danske særkrav gældende for et udenlandsk skib.

Søfartsstyrelsen har orienteret de svenske myndigheder om de danske fortolkninger af kodens bestemmelser om brandsikre materialer. Den svenske søfartsstyrelse har mundtlig givet udtryk for, at man ikke er enig i den danske anvendelse af reglerne, og man i øvrigt ud fra en helhedsbetragtning anser de anvendte materialer for at være acceptable.

Det har altid været almindeligt forekomende, at udenlandske passagerskibe sejler på danske havne. Hvis passagerer har behov herfor, er det forholdsvis nemt for at få oplyst, hvor skibet er registreret. Det fremgår i øvrigt af skibets nationalitetsflag samt af skibets hjemsted, der er påmærket skibet agter.

Spm. nr. S 15

Til erhvervsministeren (1/10 96) af:

Ole Donner (DF):

»Har ministeren rettet henvendelse til DSB og den svenske søfartsstyrelse med henblik på at få selskabet til at rette sig efter danske godkendesregler på den nye katamaranfærge mellem Dragør og Linhamm?«

Begrundelse

Der henvises til begrundelsen for spørgsmål nr. S 14.