

**[Klm Behnke]**

nister, var decideret mangelfulde. Vi måtte via telefaxforbindelser til lagtingsmedlemmer osv. på Færøerne selv fremdrage de pågældende svar. Derfor er vi nødt til som ansvarligt oppositionsparti at efterprøve de oplysninger, vi får fra regeringen, og det krævede denne gang 89 spørgsmål. Uanset hvad de 89 spørgsmål har kostet at svare på, er det ingenting i forhold til, hvad det koster, at man skal hastebehandle og sende 350 mio. kr. yderligere til Færøerne.

Hr. Atli Dam gør sig den ulejlighed at bevise, at Fremskridtspartiet skulle have seriøse og lødige kilder på Færøerne. Jamen vores kilder på Færøerne er folk fra alle samfundslag, der af egen drift ringer og telefaxer til os, fordi de er bestyrtet over det, der foregår. Hvis hr. Atli Dam læste det telegram fra Ritzaus Bureau, der forelå den 6. februar, ville han se, at det på det tidspunkt kun var to af partierne i regeringskoalitionen, der overhovedet ville støtte dette her, hvorimod det store oppositionsparti Sambandsflokkun og senere Republikanerne begge under debatten på Færøerne har taget afstand fra den aftale, der er blevet indgået.

Hr. Atli Dam skal således ikke få det til at se ud, som om man på Færøerne er fuldstændig enige om, at denne aftale er de vises sten. Der er store problemer på Færøerne, og mange af de mennesker deroppe, som med rette føler, at det, der foregår, går hen over hovedet på dem, har altså i det danske Folketing kun kunnet finde lydighed hos Fremskridtspartiet, fordi alle andre medlemmer af Folketinget nægter at lytte til den opposition, der også findes på Færøerne.

(Kort bemærkning).

**Atli Dam (S):**

Hr. formand, det borttager ikke den kendsgerning, at de eneste to kilder – blandt disse mange, der telefaxer og telefonerer – der blev opgivet her fra Tingets talerstol, viste sig at være urigtige.

Hermed sluttede forhandlingen.

### *Afstemning*

Forslaget til folketingsbeslutning vedtoges med 120 stemmer (S, KF, V, SF, CD, RV, KRF og Hans Erenbjerg (UP)) mod 8 (FP).

### **Formanden:**

Dette vil blive meddelt statsministeren.

Den næste sag på dagsordenen var:

#### **4) Forespørgsel nr. F 17:**

*Forespørgsel til industriministeren:*

»Hvad agter regeringen at gøre for at forbedre sikkerheden for transport med skibe, såvel nationalt som internationalt, med henblik på at forhindre ulykker, kollisioner m.v. med efterfølgende fare for miljøkatastrofer samt fare for såvel forhyrede søfolk som for passagerer om bord på skibene?«

Af Tommy Dinesen (SF) m.fl.

(Forespørgslen anmeldt 14/1 93. Fremme af forespørgslen vedtaget 3/2 93).

### *Begrundelse*

**Tommy Dinesen (SF):**

Inden for de sidste 3-4 år har der været 10 større tankskibsulykker, og lige så mange bulkcarriers er sunket, nogle af dem med mænd og mus. Herhjemme husker alle »Scandinavian Star«-branden, hvor 158 mennesker omkom. I sommeren 1992 var der tre grundstødninger i Storebælt, og i forrige uge kolliderede to skibe i Øresund i tæt tåge.

Det ville nok være naivt at tro, at ulykker til søs helt kan undgås, men der kan gøres meget for at sikre skibstrafikken. Det er især internationalt, der skal satses, men det er en langsom og affære, fordi så mange forskellige interesser er involveret såvel blandt redere som blandt de faglige organisationer.

Den internationale maritime organisation, IMO, er det sted, hvor alle interesser mødes, men det er en svær opgave at blive enige i en sådan konsensusforsamling. Desværre må man nok konstatere, at det kun er i forbindelse med store miljøkatastrofer, eller når mange passagerer omkommer, at der sker fremskridt i forhandlingerne om sikkerheden til søs.

Flere lande er dog begyndt at indgå aftaler, der går videre end det, der er enighed om i IMO, i ITF og i ILO. Således havde Folketingets Erhvervsudvalg i sommeren 1992 besøg af et australsk parlamentsmedlem, som ville diskutere søfartssikkerheden med baggrund i en række australske skibsforlis.