

cip så synes vi i Dansk Folkeparti, at det er et udmærket princip.

Jeg vil da godt lige – hvis jeg ikke brænder fingern alt for meget ved det – bakke dem, der har handlet, før de her regler træder i kraft, lidt op. Der synes jeg jo nok – nu hørte vi et eksempel fra Horsens, og der kan måske være andre – at hvis de økonomiske muligheder er til stede, så bør man se det her i en meget stor helhed.

Men jeg skal ikke sige så meget mere ud over at nævne, at de danske øer – og det har i hvert fald ikke været fremme – er en kulturel og turistmæssig perle, som Danmark har, og dem skal vi værne om. Derfor er det her jo, som også andre ordførere har været inde på, ret små beløb set i relation til, hvad vi ellers jonglerer med af penge her i Folketinget.

Vi kan tilslutte os dagsordenen, som vi er medforslagsstillere til, og ser frem til, at regeringen omgående tager fat på at få de tre pinde ført ud i livet.

Erhvervsministeren (Jan Trøjborg):

Jeg mener, der er et par enkelte kommentarer gjort af ordførerne undervejs, som gør det naturligt at svare på disse; der var også delvis spørgsmål i en del af kommentarerne.

Først er det til fru Mariann Fischer Boel, der ligesom klandrer Søfartsstyrelsen og regeringen for, at man stiller for skrappe sikkerhedskrav, idet fru Mariann Fischer Boel siger, at man jo blot kan sætte disse færger på grund. Det er ofte sådan, at de sejler i forholdsvis lavvandet farvand, og der er ingen grund til at stille særlige krav i forhold til vand på dækket. Til det skal jeg gøre et par enkelte, måske lidt tekniske bemærkninger.

For det første: De krav, vi stiller, har intet med det såkaldte vand på dæk-krav at gøre. De krav stilles ikke i Danmark på grund af den begrænsede bølgehøjde, som er gældende for danske øfærger. Imidlertid er det sådan, at vi stiller en række krav til flydeevne og lækstabilitet, og da er det vigtigt at understrege, at Søfartsstyrelsen administrerer reglerne i Danmark på samme måde, som reglerne administreres internationalt. Det vil sige, at det er de samme sikkerhedsstandarder, vi lever op til, og det, jeg tror vi skal være varsomme med, er at forlange en dispensationspolitik, der adskiller sig fra de internationale krav, vi i øvrigt forlanger overholdt.

Dertil kommer en forståelse for, hvordan situationen er. Situationen er altså den, at disse

krav om lækstabilitet ikke stilles for alle færger. Det er sådan, at man fra Søfartsstyrelsens side kan fritage en færge fra helt eller delvis at opfylde lækstabilitetskravene, hvis der påvises andre forhold, der vil resultere i samme grad af sikkerhed, og det er sådan set de forhold, fru Mariann Fischer Boel taler om. Og der kan altså være tale om en færge, som sejler i vejrmæssigt set beskyttet farvand, i lav vanddybde eller i farvand, hvor risikoen for kollision med andre skibe er meget ringe.

Og begrundet i netop disse forhold blev 37 af de 59 – jeg gentager meget gerne: 37 af de 59 – mindre danske færger fritaget for lækstabilitetskravene, allerede da de blev bygget, og heller ikke de nye krav om lækstabilitet vil blive gjort gældende for disse færger. Det vil altså sige, at vi fører en fornuftig, om jeg så må sige, fornuftbetonet politik, hvor vi siger, at de steder, hvor lækstabilitetskravene bør være gældende af hensyn til de vejrmæssige, de besejlingsmæssige forhold, dér er det selvfølgelig sådan, at vi opfylder de samme krav, som vi også støtter internationalt, men de steder, hvor der er særlig beskyttet farvand, lav vanddybde og ringe risiko for kollision, stiller vi simpelt hen ikke lækstabilitetskrav til 37 ud af af 59 danske færger.

Dertil skal jeg sige, at det jo ikke mindst er interessant i debatten omkring Sejerøfærgen. Indførelsen af kravene har jo medført, at man mange steder har skullet stå over for ganske omfattende ombygninger af færger. Nogle steder har man oven i købet diskuteret at bygge nye færger, og i en række tilfælde – var det ikke otte? – i de senere år er det så besluttet at bygge nye færger, mens seks færger er ombygget ganske omfattende.

Og da er det altså sådan, at Søfartsstyrelsen kan overveje en udsættelse af implementering af kravene, hvis det dokumenteres, at man inden for en overskuelig tid anskaffer sig en færge, der opfylder de gældende krav. Og så kan der selvfølgelig også tages hensyn til midlertidige foranstaltninger for at forbedre sikkerhedsstandarden, hvis det ellers kan dokumenteres, at man med disse midlertidige foranstaltninger forsvarligt kan løse en transportopgave, samtidig med at man arbejder for at få en endelig løsning på problemet. Og det er sådan set den problematik, vi har vedrørende Sejerø.

Så vil jeg sige til hr. Kai Dige Bach:

Hr. Kai Dige Bach sagde, at det var flovt, at vi ikke havde fået løst denne problematik før. Hr. Kai Dige Bach sagde sådan set, at det skulle