

urimelig grad afskæres fra at forhøje skatteansættelser.

Jeg er meget enig i, at det hverken for borgerne eller myndighederne er ønskeligt med gamle skattesager, men der er tilfælde, hvor muligheden ikke med rimelighed kan afskæres. Med lovforslaget søges disse u hensigtsmæssigheder imødegået uden samtidig at forlade princippet om 3-årige ansættelsesfrister.

Lovforslaget tilsigter således samlet at bidrage til en styrket skatteadministration, hvilket i sidste ende er til alles fordel.

Med disse bemærkninger skal jeg anbefale lovforslaget til Tingets hurtige og velvillige behandling.

Skriftlig redegørelse

Redegørelse af 1/12 95 om forbedring af sikkerheden på passagerfærger.
(Redegørelse nr. R 6).

Erhvervsministeren (Mimi Jakobsen):

Den 24. november 1994 vedtog Folketinget efter en forespørgselsdebat foranlediget af »Estonia«s forlis følgende dagsordensforslag nr. D 10:

- »Idet Folketinget konstaterer,
- at der nationalt, på nordisk plan og internationalt, både i EU og i IMO, i nært samarbejde med erhvervets parter er igangsat et omfattende arbejde for yderligere at fremme sikkerheden om bord på passagerskibe,
 - at regeringen vil fremsætte forslag om kvartalsvis offentliggørelse af oplysninger om navne på de skibe, der tilbageholdes i danske havne, fordi de ikke lever op til internationale konventionsforpligtelser, og
 - at Søfartsstyrelsen hvert år vil udarbejde en rapport over ulykker vedrørende danske skibe samt en analyse af de faktorer, som synes at have ført til ulykkerne - resultaterne af analyserne skal anvendes til udfærdigelse af forebyggende strategier mod ulykker -
- pålægges regeringen senest den 1. december 1995 at fremlægge en redegørelse for de fremskridt, der er sket for at forbedre sikkerheden på passagerfærgerne som opfølgning på de seneste års alvorlige skibsuplykker. Regeringen skal endvidere redegøre for, hvilke øvrige initiativer der fremover bør iværksættes for at forbedre sikkerheden til søs.

Folketinget går herefter over til næste sag på dagsordenen.

Ikke blot Danmark, men hele den nordeuropæiske region er stærkt afhængig af Ro/Ro-trafik. Et meget betydeligt antal passager- og godsferger befinder sig i vore farvande, og det er afgørende, at der i bred almindelighed er tilid til sikkerheden.

Regeringen har derfor siden forespørgselsdebatten aktivt sikret, at det arbejde, der blev igangsat umiddelbart efter »Estonia«s forlis, blev fortsat med størst mulig styrke. Arbejdet er gennemført både nationalt og i nordisk, europæisk (EU) og internationalt (IMO) regi.

Det er fortsat regeringens opfattelse, at tyngden i det danske arbejde med sikkerheden til søs først og fremmest ligger i en vedholdende indsats i de nævnte fora for øget sikkerhed til søs og bedre beskyttelse af havmiljøet.

Dette ændrer ikke ved, at det er en selvfølge, at man efter en katastrofe som »Estonia«s forlis på alle niveauer grundigt overvejer, hvad der kan gøres bedre.

Det danske arbejde

Det nationale opfølgingsarbejde er foregået i et særligt udvalg, Udvalget vedrørende Færgesikkerhed, der nøje skulle følge opklaringsarbejdet efter »Estonia«s forlis og fremkomme med et bud på en dansk holdning til, hvorledes sikkerheden i Ro/Ro-passagerskibe kunne øges. Alle i erhvervet, der har ytret ønske om at deltage i udvalgets arbejde, har haft lejlighed dertil.

Udvalgets offentliggjorde sin første rapport den 12. september 1995. Rapporten indeholder godt 70 detaljerede anbefalinger inden for emnerne forskning, sikker skibsdrift, syns- og kontrolvirksomhed, uddannelse, evakueringsproces, redningsmidler, kommunikation, tekniske krav og udvikling af en bedre sikkerhedskultur. Anbefalingerne er helt overvejende fremsat af et enigt udvalg, og der er derfor kun ganske få særstandpunkter.

Det er regeringens opfattelse, at udvalget har udført et stort og oprigtigt stykke arbejde for at forbedre sikkerheden i passagerskibe. Regeringen vil nøje følge arbejdet med at gennemføre rapportens anbefalinger, hvilket vil kunne ske inden for gældende lovgivning. Folketingets Erhvervsudvalg vil som lovet løbende blive orienteret om gennemførelsen af rapportens forslag.

Udvalgets rapport er i øvrigt ikke fuldstændig. Specielt er det nødvendigt at supplere rap-

porten med en tilbundsående og samlet vurdering af det menneskelige aspekt, herunder besætningsens størrelse, kvalifikationer og sammensætning. Regeringen forventer, at et sådant arbejde vil kunne danne grundlag for et dansk initiativ i IMO. Den samlede rapport fra havari-kommissionen om »Estonia«s forlis indgår selv-sagt i dette fortsatte arbejde.

Med udgangspunkt i udvalgets rapport finder regeringen anledning til at fremhæve,

- at der er iværksat et nordisk forskningspro- jekt, der senere har fået deltagelse af UK samt et tysk og et fransk klassifikations-selskab og særligt retter sig mod at identificere og afprø- ve midler til, at nye skibe fremover i kon- struktion og indretning i endnu højere grad bliver i stand til at kompensere for konse- kvenserne af tekniske og menneskelige fejl,
- at det - ikke mindst af hensyn til vigtigheden af at få opretholdt eller fortsat udviklet en sikkerhedskultur i forbindelse med driften af danske passagerskibe - er af stor betydning, at den såkaldte ISM-kode gennemføres for danske passagerskibe så hurtigt, som det er praktisk gennemførligt,
- at Søfartsstyrelsen har fået tilført ekstra res- sourcer med henblik på en skærpet kontrol af færger, og at der, efter at den nødvendige uddannelse er gennemført, nu er etableret en særlig gruppe af skibsinspektører i Søfarts- styrelsen med henblik på at udføre uanmeldte kontrolsyn på passagerskibe, hvor man først og fremmest vil fokusere på skibets operation- nelle beredskab, herunder de sikkerhedsom- råder, som erfaringsmæssigt ikke altid eller kun delvis kan kontrolleres ved det årlige lovpligtige hovedsyn,
- at der som noget nyt bliver indført en kontrol af den kontrolvirksomhed, der udføres af klassifikations-selskaberne i passagerskibe, og at Søfartsstyrelsen er tilført ressourcer til det- te formål,
- at der forestår en række nye uddannelses- mæssige tiltag,
- at der vil blive stillet krav om, at der på hver enkelt færge skal findes en godkendt red- ningsplan udarbejdet i samarbejde med de relevante eftersøgnings- og redningsmyndig- heder,
- at færger med stor sidehøjde skal kunne und- sætte personer i vandet under ugunstige vejr- forhold ved at udstyre disse med en »fast rescueboat« med en særligt uddannet og øvet besætning,

- at der - som udgangspunkt for et udviklings- projekt - er udviklet funktionskrav for en ny redningsvest, som foruden at opfylde nugæl- dende bestemmelser bør være indlysende nem at tage på, passe alle voksne, give en vis termisk beskyttelse af kroppen, være forsynet med beskyttelse mod vandsprøjt og have et løftearrangement, og
- at Søfartsstyrelsen og erhvervets organisatio- ner sammen søger en egentlig sikkerhedskul- tur udviklet i og omkring driften af danske passagerskibe.

Regeringen har allerede sikret gennemførel- sen af en del af udvalgets forslag, eksempelvis om bovporte. Regeringen har foranlediget iværksat et projekt for udvikling af en ny type redningsvest, som skal være let at tage på, og som giver en vis termisk beskyttelse. For andre forslags vedkommende må man afvente en koordinering med de andre nordiske lande og på et bredere internationalt plan. En del forslag forudsætter en grundigere analyse og eventuelt et efterfølgende udredningsarbejde. Regeringen anser det for vigtigt, at den overvejende del af forslagene gennemføres så hurtigt, som det er muligt, såvel i danske skibe som i skibe, der anløber danske havne. For udenlandske skibe forudsætter en gennemførelse imidlertid gene- relt en ændring af de internationale regler. Man arbejder derfor, som det fremgår nedenfor, også kraftigt for en opstramning af de gældende internationale regler.

Det nordiske arbejde

Samarbejdet mellem de nordiske myndigheder har bl.a. skullet sikre en koordineret indsats ved udarbejdelsen af nye styrkekrav til bov- og hækporte samt stabilitetskrav til eksisterende Ro/Ro-færger og krav til redningsmidler. Dette arbejde er nu afsluttet, og resultatet har haft stor afsmittende virkning på såvel det danske arbej- de som arbejdet i IMO. Det nordiske samarbejde er imidlertid blevet fortsat sammen med Tysk- land, UK og Irland med henblik på at nå det bedst mulige resultat på den senere omtalte diplomatiske konference i IMO, der i november skal vedtage ændringer til den internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen, SOLAS.

EU-arbejdet

Som opfølgning på den resolution om sikkerhed på Ro/Ro-passagerfærger, der blev vedtaget på rådsmødet (søtransport) den 22. november 1994, blev der på rådsmødet den 19. juni 1995 opnået politisk enighed om forslaget til Rådets forordning om sikkerhedsledelse af Ro/Ro-passagerfærger. Der blev opnået fælles holdning på rådsmødet den 28. september 1995, og forslaget forventes endeligt vedtaget på rådsmøde i december 1995.

Sigtet med forordningen er at gøre den i IMO vedtagne ISM-kode obligatorisk for EU-passagerfærger to år før den bliver obligatorisk internationalt.

IMO-arbejdet

Som følge af skibsfartens internationale karakter er en international regelfastsættelse en grundlæggende nødvendighed. Alle skibe uanset flag bør have et tilfredsstillende sikkerhedsniveau.

Ud over det sikkerhedsmæssige og miljø-mæssige aspekt, der ligger i en international regulering, sikrer den internationale enighed til lige, at skibe under andre flag ikke udkonkurrerer danske skibe gennem standarder, der er mindre kostbare for rederne.

Det væsentligste forum for den internationale regelfastsættelse på søfartsområdet er FN's internationale søfartsorganisation, IMO. Her blev der straks efter »Estonia«s forlis taget initiativ til et hurtigt arbejdende ekspertpanel, der på tværs af de bestående systemer i IMO på mødet i den maritime sikkerhedskomite i maj 1995 skulle fremlægge forslag om Ro/Ro-skibes sikkerhed.

Regeringen fandt det afgørende, at ekspertpanelet løftede denne opgave på en sådan måde, at IMO fortsat kan fremstå som en effektiv organisation, der kan frembringe international regulering på et tilfredsstillende sikkerhedsniveau. Regeringen stillede derfor Søfartsstyrelsens direktør til rådighed for at lede dette arbejde.

Ekspertpanelet fremkom med en lang række forslag til forbedring af færgesikkerheden. Disse drejede sig dels om krav til søfartsuddannelserne, som på en konference i juni-juli 1995 blev indarbejdet i den internationale konvention om uddannelse af søfarende, om sønæring og om vagthold, STCW-konventionen, dels om et stort

antal forslag om tekniske krav, som har været grundlaget for drøftelserne på en konference om færgesikkerhed i IMO 20.-29. november 1995 om ændringer af den internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv til søs, den såkaldte SOLAS-konvention. 84 konventionslande deltog i konferencen.

På konferencen om færgesikkerhed blev ekspertpanelets tekniske forslag i meget vidt omfang vedtaget i form af ændringer i SOLAS-konventionen. Konventionsændringerne vil træde i kraft den 1. juli 1997, og de enkelte krav vil derefter skulle gennemføres efter nærmere fastlagte tidsplaner. Vedtagelserne drejer sig blandt andet om vidtgående krav til redningsmidler, krav om fælles arbejdssprog, en række krav omkring bovporte samt krav om helikopterfaciliteter. Derimod blev behandlingen af blandt andet et forslag om en sort boks, som man kender det fra flyene, skudt ud til videre drøftelser i organisationen.

Konferencen vedtog også som et globalt krav, at eksisterende færger skal opfylde de stabilitetskrav, som siden 1992 har været gældende for nye skibe. Allerede det kan medføre betydelige udgifter, måske i størrelsesordenen 20-30 mio. kr. til ombygning af bare et enkelt eksisterende skib. En sådan global minimumsstandard for eksisterende skibe er en væsentlig forbedring af standarden.

Ekspertpanelet havde imidlertid foreslået yderligere skærpelse af stabilitetskravene. Sigtet var at tage hånd om den særlige svaghed ved Ro/Ro-færger, når der trænger store vandmængder ind på vogndækket.

Danmark ønskede sammen med Norge, Sverige, Finland, UK, Irland og Tyskland regionalt at få en sådan skærpelse af de globale regler. Dette synspunkt fik ikke den nødvendige støtte på konferencen.

Men det lykkedes imidlertid for denne landegruppe at få konferencen til at vedtage en resolution, som åbner mulighed for en regional gennemførelse af den af ekspertpanelet foreslåede standard. Der er allerede taget skridt til de første forhandlinger for at gennemføre standarden i vort område.

Internationalt arbejde i øvrigt

På en diplomatisk konference i juni-juli i år blev den internationale konvention om uddannelse af søfarende, om sønæring og om vagthold, den

såkaldte STCW-konvention, revideret. Sigtet hermed har været at højne sikkerheden til søs gennem mere detaljerede uddannelseskra­v til de søfarende, skærpede krav til certificering, skærpet kontrol af »fremmede« søfarende og bedre kontrol med, at de kontraherende stater faktisk lever op til konventionen. Konventionen kom med udgangspunkt i forslag fra IMO's ekspertpanel også til at indeholde nye regler for uddannelse af besætningen på Ro/Ro-skibe.

Det udvalg om Danmarks fremtid som søfartsnation, som regeringen nedsatte i maj i år, har bl.a. til opgave at overveje uddannelses­spørgsmål, fordi en vel tilrettelagt uddannelse er et væsentligt element i handelsflådens konkurrence­dygtighed.

Regeringen forventer, at udvalget vil beskrive de hovedlinjer, hvorefter uddannelse af søfaren­de i Danmark efter udvalgets opfattelse bør foregå.

Det er regeringens hensigt, når disse hoved­linjer er kendt, at foretage en fuldstændig gen­nemgang af alle danske søfartsuddannelser. Specielt en revision af navigatøruddannelserne har trængt sig på i nogen tid, men det har været rigtigt at afvente hovedlinjerne i de nye interna­tionale regler. Det er målet at færdiggøre gen­nemgangen af de danske uddannelser, således at nye og moderniserede uddannelser vil kunne påbegyndes i midten af 1996 – omkring det tids­punkt, hvor den nye marinesimulator vil kunne tages i brug som et andet vægtigt bidrag til at sikre, at danske søfartsuddannelser fortsat tåler sammenligning med de bedste.

Eventuel etablering af en havarikommission

Regeringen har overvejet, om der kunne være behov for en egentlig havarikommission. Den eksisterende ordning med hensyn til opklaring af ulykker til søs er tilrettelagt på en måde, der er både betryggende og hensigtsmæssig. Alle alvorlige ulykker skal efter søloven undersøges gennem en søforklaring, som normalt sker for en dommer. Søfartsstyrelsens egne undersøgelser er henlagt til en særlig opklaringsenhed, der refererer direkte til styrelsens direktør. Opkla­ringen arbejder uafhængigt af de perso­ner, der syner skibe. Søfartsstyrelsen har i for­bindelse med opklaringsenhedens arbejde oprettet et særligt kontaktpanel, hvor erhvervets repræsentanter deltager med henblik på at følge undersøgelserne og løbende fremkomme med forslag til forbedringer af enhedens arbejde.

Regeringen tillægger det betydning, at erhvervets parter i størst muligt omfang bliver inddraget i opklaringen af ulykker. En uafhæn­gig havarikommission ville næppe kunne fun­gere på denne måde. Der er i øvrigt hos erhver­vets parter flertal for at bevare den gældende ordning samtidig med, at man går ind for nøje at følge opklaringsenhedens arbejde med hen­blik på eventuelle forbedringer.

I lyset heraf finder regeringen ikke, at der er dokumenteret behov for en uafhængig havari­kommission.

Øvrige initiativer, der fremover bør iværksættes for at forbedre sikkerheden til søs

Udvikling af bedre regler for sikkerheden om bord i skibe er i al væsentlighed baseret på de erfaringer, der indvindes ved ulykker og forlis. Forliset af MS »Herald of Free Enterprise« i 1987, hvor 191 passagerer omkom, og branden om bord i MS »Scandinavian Star« i 1990, hvor 158 passagerer mistede livet, har således hver for sig givet anledning til revision af gældende regler. Tilsvarende vil såvel det nationale opfølgingsarbejde med implementeringen af anbefalingerne fra Udvalget vedrørende Færge­ sikkerhed som det internationale opfølgings­arbejde efter kæntringen af MS »Estonia« i 1994, hvor 852 passagerer og besætningsmedlemmer omkom, i en rum tid præge dagsordenen.

En sådan arbejds­metode har imidlertid sine begrænsninger, idet den er reaktiv, fokuserer på enkelthændelser og afgrænsede risikoområder og samtidig har et tilfældigt og subjektivt præg. Man er derfor i IMO-regi i færd med at udvikle en metode, der skal gøre det muligt at lave tek­niske sikkerhedskrav til skibe på et mere ratio­nelt og objektivt grundlag, så en given investe­ring i sikkerhed kan give den størst mulige for­bedring af den totale sikkerhed.

Den sikkerhed, der bygges ind i skibet, enten i form af en sikker konstruktion med en rigelig sikkerhedsmargin eller i form af tekniske sik­kerhedssystemer såsom overvågnings-, alarm­erings-, brandsluknings- og rednings­systemer, er selvsagt af stor betydning for sikkerheden. Men med den viden, vi råder over i dag, er vi nået til det punkt, hvor forbedringer på de kon­struktive områder kun bidrager marginalt til den totale sikkerhed.

Det vigtigste element for sikkerheden er uden nogen tvivl, at de, der har ansvar for driften af

skibet, har den rigtige holdning til begrebet sikkerhed, således at de først og sidst tænker i sikkerhed, eller med andre ord, at der eksisterer en tilfredsstillende sikkerhedskultur i skibet, i rederiet, i erhvervet og hos alle andre, der på den ene eller anden måde beskæftiger sig med skibsfart. Sikkerhedskulturen i skibsfart er givet ringere end i visse andre industrier såsom offshore og luftfart. Kun en reel forbedring inden for dette menneskelige aspekt vil kunne give et løft i sikkerhedsniveauet. Her ligger den største udfordring, og regeringen vil presse på for at få denne udvikling fremmet, herunder ikke mindst fastholde erhvervet på dets forpligtelser til at medvirke til denne udvikling.

Den første sag på dagsordenen var:

1) Spørgsmål om fremme af forespørgsel nr. F 24:

Forespørgsel til trafikministeren om planerne med hensyn til at få flere til at benytte cykler og den kollektive trafik samt at få mere gods med tog og skib for at kunne leve op til »Trafik 2005«.

Af Tommy Dinesen (SF) m.fl.
(Forespørgslen anmeldt 28/11 95).

Første næstformand (Ivar Hansen):

Hvis ingen gør indsigelse mod fremme af denne forespørgsel, betragter jeg Tingets samtykke dertil som givet. (Ophold). Det er givet.

Den næste sag på dagsordenen var:

2) Spørgsmål om fremme af forespørgsel nr. F 25:

Forespørgsel til miljø- og energiministeren og trafikministeren om planerne for nedbringelse af transportens bidrag til det samlede CO₂-udslip frem til henholdsvis år 2005 og år 2030.
Af Jette Gottlieb (EL) og Bent Hindrup Andersen (EL).
(Forespørgslen anmeldt 28/11 95).

Første næstformand (Ivar Hansen):

Hvis ingen gør indsigelse mod fremme af denne forespørgsel, betragter jeg Tingets samtykke dertil som givet. (Ophold). Det er givet.

Den næste sag på dagsordenen var:

3) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 26:

Forslag til folketingsbeslutning om oprettelse af et rigsråd for Danmark, Grønland og Færøerne.

Af Hans Engell (KF) m.fl.
(Fremsat 24/10 95).

Forslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Statsministeren (Poul Nyrup Rasmussen):

For regeringen er det et vigtigt mål at bevare og styrke rigsfællesskabet mellem Danmark, Grønland og Færøerne. De demokratiske hjemmestyreordninger, der er etableret først for Færøerne i 1948 og dernæst for Grønland i 1979, er respekteret, beundret og egentlig også attrået af andre rundt om i verden. De har desuden også det fortrin, at de er rummelige, at de har kunnet oprettholdes uændret i de mange år takket være en løbende politisk dialog.

Regeringen er derfor helt enig i det konservative udgangspunkt: at bevare og styrke det rigsfællesskab, som med hjemmestyreordningerne er etableret.

Når beslutningsforslaget imidlertid går videre til at konstatere, at der er behov for at udbygge de formelle samarbejdsorganer mellem de tre rigsdele, melder der sig en betydelig skepsis hos regeringen. Der foreslås et rådgivnings- og høringsorgan bestående af regeringsrepræsentanter og 20 parlamentsmedlemmer fra de respektive rigsdele.

Jeg har også noteret mig, at man foreslår i hvert fald en delvis lovfæstelse af dette råd. Jeg kan ikke se rettere, end at man med dette forslag bevæger sig hen i en overbygning på de eksisterende demokratiske hjemmestyreordninger, som mere eller mindre direkte vil kunne udhule hjemmestyreorganernes kompetence.