



**ERHVERVS- OG
VÆKSTMINISTEREN**

5. februar 2015

Besvarelse af spørgsmål 262 alm. del stillet af Transportudvalget den 8. januar 2015 efter ønske fra Ellen Trane Nørby (V).

**ERHVERVS- OG
VÆKSTMINISTERIET**
Slotsholmsgade 10-12
1216 København K

Spørgsmål:

Hvad er årsagerne til, at der i Danmark er særligt strenge sikkerhedsregler for passagerskibe - regler som ikke findes tilsvarende i Tyskland - og som sætter en stopper for etableringen af en færgerute mellem Kappel og Faaborg i forbindelse med etableringen af et stort feriecenter i Olpenæs og som tidligere har sat en stopper for en cykelfærgerute mellem Brunsnæs (Broagerland) og Holnis, der ligeledes skulle styrke turismen mellem Danmark og Tyskland? Hvad vil ministrene konkret gøre for at ændre de danske særregler?

Tlf. 33 92 33 50
Fax 33 12 37 78
CVR-nr 10 09 24 85
evm@evm.dk
www.evm.dk

Svar:

Efter aftale med transportministeren besvarer jeg spørgsmålet på vegne af os begge.

Indledningsvist vil jeg henvise til min besvarelse af § 20-spørgsmål S 524, hvoraf fremgår, at Danmark ikke stiller ensidige strenge sikkerhedskrav til passagerskibe, der anløber dansk havn. De danske regler baserer sig på EU's passagerskibsdirektiv og indebærer, at der stilles nogle grundlæggende sikkerhedskrav til passagerskibe, som sejler i dansk farvand. Jeg ser derfor ingen grund til at ændre på de danske regler, hvis formål er at sikre passagerernes sikkerhed.

Derudover har jeg bedt om oplysninger til besvarelsen fra Søfartsstyrelsen, der oplyser, at:

”Søfartsstyrelsen har ikke kendskab til den konkrete færgerute, der spørges til. Søfartsstyrelsen har kontaktet de tyske myndigheder, som har oplyst, at man heller ikke har kendskab til planer om en ny færgerute mellem Kappel og Faaborg.

Der har tidligere været forespørgsler om færgeruter mellem Danmark og Tyskland, hvor der har været et ønske om, at passagerskibe, som alene er godkendt til sejlads på tyske indre vandveje som fx floder og indsøer, skulle kunne sejle til og fra danske havne. Sådanne skibe har været godkendt efter EU's direktiv om tekniske forskrifter for fartøjer på indre vandveje.

Sejlads på indre vandveje adskiller sig imidlertid væsentligt fra sejlads i åbent farvand. Sikkerhedskravene i forbindelse med sejlads på indre vand-

veje tager således udgangspunkt i, at skibet på kort tid kan grundsættes på fx flodbredden, og hjælp hurtigt vil kunne være til stede. Også sejladsen er anderledes og mindre risikofyldt end sejlads i åbent farvand, som fx mellem Kappel og Faaborg. Der stilles derfor lempeligere sikkerhedskrav til skibe, der foretager sejlads på indre vandveje. Kravene til brandforebyggelse og bekæmpelse er beskedne, og der kræves fx ikke redningsflåder eller redningsveste til alle ombordværende på sådanne skibe. Skibe, der kun er godkendt efter indre vandvejsreglerne, skal derfor typisk opgradere deres sikkerhedsudstyr for at kunne sejle i dansk farvand og leve op til kravene i EU's passagerskibsdirektiv.

I relation til det cykelfærgeprojekt på Flensborg Fjord, hvortil der henvises i spørgsmålet, tog Søfartsstyrelsen på foranledning af den daværende erhvervs- og vækstminister i 2012 kontakt til gruppen bag projektet mhp. at vejlede om sikkerhedskravene, så der kunne findes en sikkerhedsmæssigt forsvarlig løsning. Søfartsstyrelsen hørte herefter ikke yderligere om projektet, som så vidt vides ikke er gennemført.

Søfartsstyrelsen og de tyske myndigheder er i efteråret 2013 nået frem til en fælles forståelse af det krævede sikkerhedsniveau for sejlads mellem Danmark og Tyskland. Det følger heraf, at tyske skibes sikkerhedsstandard bliver bedømt på baggrund af et sikkerhedsniveau svarende til passagerskibsdirektivets, som også danske skibe skal leve op til. Lever det konkrete skib op til dette niveau, vil det kunne opnå sikkerhedsgodkendelse til sejlads på en rute mellem Danmark og Tyskland.”