

[Kirsten Lee]

Men jeg vil også gerne udtrykke enighed med de ordførere, der har fremhævet her i dag, at dette her har relationer til overenskomstforhandlingerne, som jo er i gang. Og dem er der ikke nogen grund til at udsende nogen støjsignaler over for på nuværende tidspunkt.

Men vi vil gerne i dag benytte lejligheden til at sige, at der er mange skævheder, ubalancer, forvriddinger i forholdet mellem det danske skatte- og afgiftssystem og udlandets. Og vi synes, det er på tide igen at få talt alvorligt om de nødvendige ændringer.

Den stigende internationalisering betyder jo, at de geografiske grænser falder, og dermed falder grænserne også for, hvor store skattemæssige særheder et enkelt land kan tillade sig at have.

For os i Det Radikale Venstre skal skattesystemet ses i helhed, og det skal ses i en europæisk sammenhæng. Det er efter vores opfattelse ikke udelukkende det høje samlede skattetryk, der er et problem; det er lige så meget skattens anatomi, der er så uhensigtsmæssig set i en international sammenhæng. Men da skatteministeren nu har lovet at foretage den ønskede analyse, ser vi faktisk ingen grund til, at der arbejdes videre med beslutningsforslaget.

Kofod-Svendsen (KRF):

Jeg vil gerne begynde med at takke de forskellige ordførere, og ikke mindst vil jeg takke skatteministeren for den bebudede redegørelse, og dermed vil jeg også gerne sige, at jeg ikke synes, der er grund til, at vi bruger mere tid på dette forslag, for dermed får jeg imødekommet det, som jeg har ønsket med forslaget, nemlig at vi virkelig får denne gennemarbejdede undersøgelse. For når man sammenligner skattetryk i Danmark med andre EF-landes skattetryk – og jeg er enig med Det Radikale Venstres ordfører i, at vi skal se skattespørgsmålene i en helhed – viser det sig, at Danmark har en væsentlig højere moms end de andre EF-lande. Det var netop i den periode, hvor vi satte momsen op, at vi også fik en ganske betydelig lønudvikling. Her er der måske nogle sammenhænge, som vi trænger til at få belyst og få ud i den offentlige debat, ikke fordi det skal være et diktat om, at arbejdsmarkedets parter skal gøre det og det, men som led i den debat, som jeg tror det er utrolig vigtigt stadig føres. Jeg har også bemærket, at f.eks. en mand som Hans Rasmussen har

været inde på præcis de samme tanker, som vi giver udtryk for her, nemlig sammenhængen mellem lønudvikling og momsudvikling.

Men efter det tilsagn, der kommet, kan jeg kun sige, at jeg er taknemmelig for udviklingen. Jeg kan også takke for den tilslutning, som de forskellige ordførere – med lidt skiftende tonefald, men alligevel – har givet til, at man med interesse vil studere den lovede redegørelse.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Forslagets overgang til anden (sidste) behandling

vedtoges uden afstemning.

Formanden:

Jeg foreslår, at forslaget til folketingsbeslutning henvises til Skatteudvalget. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den sidste sag på dagsordenen var:

27) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 73:

Forslag til folketingsbeslutning om sikkerheden på passagerskibe i dansk rutefart.

Af Nyrup Rasmussen (S) m.fl.
(Fremsat 26/4 90).

Forslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Industriministeren (Anne Birgitte Lundholt):

Beslutningsforslaget pålægger i 9 punkter regeringen at tage en række initiativer til at sikre anvendelsen af danske sikkerheds- og arbejdsmiljøbestemmelser på passagerskibe og i denne forbindelse revidere straffeloven og de gældende regler om søforklaring i nødvendigt omfang. Forslaget må naturligvis ses på baggrund af den tragiske brand om bord på »Scandinavian Star«.

Vi er stadig ikke enige på alle punkter, men jeg betragter de ændringer, der er sket i forhold til de meldinger, der var i pressen lige efter påske fra Socialdemokratiet, som et positivt tegn

[Industriministeren]

på en politisk vilje til at opnå en bred politisk enighed om de nødvendige tiltag for at undgå en lignende katastrofe, som vi skal have vedtaget, og til at kunne frasortere de punkter, der ikke har noget med dette sigte at gøre.

Undersøgelserne i forbindelse med katastrofen er endnu langt fra afsluttet, og der kan derfor fortsat fremkomme adskillige tekniske forhold, der kunne tale for ændringer af bestående regler, såvel danske som internationale.

Det har indtil nu været en klar dansk holdning, at udenlandske skibe i danske havne skal behandles på samme måde, som vi ønsker at danske skibe skal behandles i udenlandske havne. Det vil sige, at vi normalt stiller os tilfreds, når vi konstaterer, at gældende internationale tekniske krav er opfyldt. Ved stikprøvekontrol har vi på samme måde som andre europæiske lande sikret os, at dette var tilfældet. For at sikre, at reglerne er opfyldt, er kontrollen allerede blevet væsentligt skærpet.

Det er min holdning, at vi på det tekniske område først og fremmest bør koncentrere os om at få forbedret de internationale regler på de punkter, hvor vi efter undersøgelsesens afslutning kan konstatere, at reglerne i sig selv ikke var gode nok. Der vil således, så snart undersøgelserne efter branden er afsluttet, blive taget et fællesnordisk initiativ til revision af de internationale sikkerhedsregler.

Søfartsstyrelsen har allerede over for Den Internationale Søfartsorganisation, IMO, givet meddelelse om, at et sådant initiativ kan forventes.

På flere punkter har vi imidlertid, som jeg har haft lejlighed til at redegøre for i Erhvervsudvalget, allerede i samarbejde med de nordiske søfartsmyndigheder gennemført en række nye initiativer med henblik på flere ting.

For det første, at passagerskibe, der ikke er registreret i et nordisk land, først må gå i rutefart på de nordiske lande, når de efter inspektionen er godkendt af en af de nordiske søfartsmyndigheder.

For det andet, at de pågældende passagerskibe over for søfartsmyndighederne demonstrerer, at sikkerhedsorganisationen om bord kan fungere tilfredsstillende såvel ved bekæmpelse af brand som ved evakuering af skibet.

For det tredje, at besætningen er i besiddelse af de nødvendige kvalifikationer for sikker operation af det aktuelle skib.

For det fjerde, at der på skibe, der går i rutefart på de nordiske lande, foretages en registrering på navn af ombordværende passagerer uanset alder, og at kopi af denne liste befinder sig i land inden skibets afgang.

For det femte og sidste, at brandpatuljering indtil videre forøges fra én til en halv times intervaller.

Vedrørende udenlandske passagerskibe i indenrigsfart vil jeg nævne, at konventionen om sikkerhed for menneskeliv på søen, den såkaldte SOLAS-konvention, ikke vil være til hinder for, at der stilles særlige nationale krav. I det omfang danske krav til passagerskibe i indenrigsfart ligger over konventionskravet i international fart, finder jeg det rimeligt at skærpe praksis, således at der til udenlandske skibe stilles krav, der i det væsentlige svarer til de danske.

Da der imidlertid kan tænkes situationer, hvor et udenlandsk skib f.eks. på grund af have-ri indchartres som midlertidig erstatning for et dansk, vil et krav om fuldstændig opfyldelse af danske krav kunne være urimeligt og i praksis meget vel uigennemførligt. Men de gennemførte skærper har netop til formål at sikre et godkendelsesniveau, der svarer til det danske, og som kan accepteres af de danske myndigheder.

Jeg kan endvidere give tilsagn om, at de danske sikkerhedsregler vil blive gennemgået i detaljer med henblik på i lyset af de seneste begivenheder at gennemføre de nødvendige ændringer.

Der er derfor i Skibstilsynsrådets regi nedsat en arbejdsgruppe med repræsentanter for erhvervets parter. Arbejdsgruppen skal generelt overveje og om nødvendigt komme med forslag til forbedring af sikkerheden i passagerskibe. Arbejdsgruppens arbejde koordineres med tilsvarende arbejde i de øvrige nordiske lande.

Ud over de tiltag, der allerede er enighed mellem de nordiske landes søfartsmyndigheder om at iværksætte for passagerskibe i rutefart på de nordiske lande, agter Danmark sammen med de øvrige nordiske lande i IMO at fremsætte forslag om forbedring af sikkerheden på færger.

Vi har i øvrigt allerede fået en tilkendegivelse om, at man er meget imødekommende over for at drøfte dette allerede på et møde her i maj måned.

[Industriministeren]

Et dansk krav om, at passagerskibe i fast rutefart på danske havne påbydes at føre et af anløbslandenes flag, vil indebære en flagdiskriminering, der er i strid med både mange års dansk international skibsfartspolitik og Danmarks internationale forpligtelser i EF og i OECD.

Den internationale skibsfart, som passagerfarten er en del af, er præget af liberale principper, hvilket i praksis betyder, at der for langt de fleste farters vedkommende er fri adgang til at konkurrere om andele af farten, uanset hvilket flag skibet fører. Hvis man inden for Norden skulle indføre flagdiskrimination for passagertrafikken, ville Danmark og de øvrige nordiske lande få svært ved at overbevise den øvrige verden om, at flagdiskrimination i andre farter er forkert. Hvad værre er: man kunne frygte, at danske skibe ville blive udelukket fra andre farter som direkte gengæld eller for generelt at give særlige fordele til en national handels- og passagerflåde.

En sådan udvikling kan vise sig at få en uhyre afsmittende virkning, og da sikkerheden stadig væk ikke med de tiltag, vi har foreslået og har fremført, hverken forbedres eller forværres ved en flagdiskrimination, vil jeg anse det for at være unødvendigt at tage denne risiko.

Jeg kan være enig i, at det som anført i punkt 4 bør tilstræbes, at der så vidt muligt gælder ens regler i de omkringliggende lande. Jeg ser meget gerne, at disse regler så vidt muligt svarer til de danske.

Søfartsstyrelsen har derfor allerede informeret søfartsmyndighederne i en række lande om vore hidtidige og kommende initiativer med henblik på en senere harmonisering.

Jeg er enig med forslagsstillerne i, at det offentlige som anført i punkt 5 må udføre en væsentlig del af kontrollen med skibes sikkerhed, og at Søfartsstyrelsen derfor fortsat må råde over velkvalificerede skibsinspektører i fornødent omfang.

Uanset at det fortsat vil være nødvendigt i tilsynsarbejdet også at drage fordel af den ekspertise, der findes i anerkendte klassifikationselskaber, finder jeg for tiden ikke, at der er anledning til, som det har været overvejet, at foretage uddelegering af første hovedsyn i visse lastskibe, og jeg understreger, at der har været tale om en diskussion om lastskibe. Jeg har derfor indstillet det videre arbejde med opklaringsarbejdet om denne mulighed og sørget for,

at Søfartsstyrelsen bevarer ressourcer til disse opgaver.

Til punkt 6 ønsker jeg at fremhæve, at der er taget skridt til, at samtlige udenlandske passagerskibe, der anløber danske havne, snarest muligt synes i henhold til internationale konventioner. De tiltag, som jeg før har nævnt, vil blive iværksat for fremmede skibe, der anløber nordiske havne. Samtidig har Søfartsstyrelsen iværksat ekstraordinært syn på samtlige danske passagerskibe.

I punkt 7 opfordrer forslagsstillerne til, at straffeloven om nødvendigt revideres. Justitsministeriet har oplyst, at både den danske og den norske straffelov i vidt omfang giver mulighed for at straffe handlinger, der begås på fremmede skibe, selv om de er i internationalt farvand.

Anklagemyndigheden i Norge og Danmark undersøger for tiden i fællesskab muligheden for at rejse straffesag i anledning af det passerede. Før disse overvejelser er afsluttet, er der ikke grundlag for at tage stilling til, om de gældende regler er tilstrækkelige.

Ifølge søloven har en søforklaring til formål at tilvejebringe fuldstændige oplysninger om de faktiske omstændigheder ved og årsagen til den indtrufne hændelse, herunder oplysninger om forhold, som er af betydning for bedømmelsen af skibets sødygtighed eller for sikkerheden til søs. Hensigten med at afholde søforklaring er altså netop en sikker og upartisk fastlæggelse af det faktisk passerede, og de gældende regler er udformet med henblik på at opfylde dette formål.

Danske myndigheder kan dog ikke kræve søforklaring for udenlandske skibe. For sådanne skibe kan søforklaring kun afholdes, hvor der fremsættes begæring herom af det udenlandske skib eller af myndighederne i skibets hjemland. Dette er en følge af de hensyn, som Danmark i henhold til folkeretten må vise sådanne skibe, der ikke falder ind under dansk jurisdiktion.

Til punkt 9 vil jeg gerne understrege, at det fællesnordiske udvalg – det såkaldte granskningsudvalg – er nedsat til opklaring af alle omstændigheder i forbindelse med branden om bord på »Scandinavian Star« med et kommissorium, som de tre nordiske regeringer har været enige om. Jeg har ingen mulighed for at påvirke de konkrete drøftelser i dette udvalg.

[Industriministeren]

Selv om jeg ikke på alle punkter kan tilslutte mig beslutningsforslaget og derfor må afvise det, som det foreligger, ser jeg frem til en konstruktiv debat i udvalget med henblik på en forhåbentlig enig folketingsbeslutning om de væsentligste punkter med hensyn til sikkerhed på passagerskibe i danske farvande.

Aagaard (KF):

Da vor ordfører i denne sag, hr. Flemming Hansen, desværre ikke kan være til stede, skal jeg på hans vegne gøre følgende bemærkninger til dette beslutningsforslag:

Vi er glade for, at vi i dag får lejlighed til at få denne meget nødvendige debat om sikkerheden på passagerskibe i dansk rutefart. Vi føler, det er vigtigt oven på den forfærdelige katastrofe, vi har oplevet på så nært hold gennem medierne, og med de frygtelige konsekvenser, den havde for de mange ofre og pårørende.

Jeg vil samtidig benytte lejligheden til at anerkende den meget dynamiske indsats, som industriministeren udviste i timerne efter katastrofen, og de mange initiativer, ministeren har sat i gang med omgående virkning for at undgå tilsvarende katastrofer i fremtiden. Det gælder dels egentlige initiativer over for skibe, der sejler i rutefart, dels de mange svar, vi har fået gennem samrådene i Folketingets Erhvervsudvalg, ligesom jeg synes, at det svar, ministeren netop har afgivet her i Tinget i dag, viser en utvetydig vilje til at handle på dette meget væsentlige område.

Derfor vil det heller ikke være rimeligt at gå igennem de enkelte punkter, da ministeren for et øjeblik siden så grundigt har været de socialdemokratiske forslag igennem.

Men jeg kan sige, at den konservative folketingsgruppe er indstillet på at arbejde aktivt for at opnå optimale løsninger på dette område.

På et enkelt område må jeg dog anholde det socialdemokratiske beslutningsforslag, nemlig kravet om, at passagerskibe i fast rutefart skal føre et af anløbslandenes flag, idet det vil indebære – som ministeren også var inde på – en flagdiskriminering og være i strid med mange års international skibspolitik og danske internationale forpligtelser i EF og i OECD.

Dansk skibsfart nyder store fordele af de frie forhold, der findes på dette område. Specielt for et land som Danmark, der i forhold til sin størrelse har en stor handelsflåde – i dag den

tredjestørste i EF – er muligheden for fri konkurrence i den internationale skibsfart simpelt hen en nødvendig forudsætning. Og det skyldes ikke mindst, at mere end 90 pct. af dansk skibsfarts fragtindtægter hidrører fra den såkaldte cross trade, det vil sige sejlads mellem tredjelande.

Skibsfartserhvervet er Danmarks tredjestørste eksporterhverv med en nettovalutaindtjening på godt 4 mia. kr. om året og er som følge heraf af meget stor betydning for dansk økonomi, herunder i særdeleshed for betalingsbalancen. Danmark har derfor især inden for EF og OECD altid været iblandt de varmeste fortalere for et liberalt regime for den internationale skibsfart, noget de øvrige nordiske lande altid har været enige i. Derfor mener vi, at vi bør behandle også dette emne ud fra det synspunkt, at vi skal finde løsninger, som er de bedst mulige uden at skade det danske skibsfartserhverv.

Tommy Dinesen (SF):

Jeg skal da gerne erkende, at der er sket nogle ting på det sidste, og jeg kan kun sige, at det er bemærkelsesværdigt, at det ikke er sket for lang tid siden. Det er beklageligt, at der skal en ulykke til, før der rigtig kommer gang i tingene, men det er jo ikke første gang, det er sket. Jeg vil også tro, at Søfartsstyrelsen nu har fået en politisk opbakning, som de ikke har haft i mange, mange år, og det må vi så prøve at blive ved med at give dem.

For hvad er det, der skal gøres for at sikre passagererne? Det, ministeren har talt om indtil nu, er i hvert fald ikke noget, der koster penge, og jeg tror ikke på, at man kan sikre de danske passagerskibe og -færger, uden at det koster noget.

Lad os forestille os, at DSB skulle have et skib til at sejle under bekvemmelighedsflag i en periode, hvor der var sket et havari eller lignende, sådan som ministeren var inde på. Man har i DSB den tommelfingerregel, at det koster 40 mio. kr. at få standarden på et skib under bekvemmelighedsflag up to date. Dette drejer sig jo om, at der er nogle muligheder for at omgå de regler, man har i Danmark, og det er da komplet tåbeligt, at man vil lade andre skibe sejle under dårligere regler, for når danske skibe har nogle ordentlige regler, bliver deres konkurrenceforhold selvfølgelig ringere og billetpriserne højere end på de skibe, der kan sejle under bekvemmelighedsflag.

[Tommy Dinesen]

En af de ting, som jeg mener der skal sættes mere på, er, at der må flere folk om bord i nogle af de store færger. Det er svært at komme med nogle gode argumenter her, når ministeren taler om andre ting. Jeg synes, det er en alvorlig sag – ærligt talt.

Det, jeg har peget på adskillige gange, er røgdykkerkurser og brandkurser. Det er alfa og omega, hvor som helst man skal hjælpe nogle mennesker, der kommer i nød. Og det er ikke alle, der har den uddannelse. Man har det i de danske skibe, og det bør man have, uanset hvilket flag man sejler under.

Sådan noget som sprinkleranlæg kunne have forhindret det, der skete på »Scandinavian Star«. Et sprinkleranlæg er noget, der automatisk går i gang, når der opstår en vis varme i en kahyt. Havde man haft sprinkleranlæg på »Scandinavian Star«, havde ilden været slukket, allerede inden den var kommet godt i gang. Jeg har set, hvordan det fungerer, og det er det, der skal til.

Når man ikke har det i mange skibe – man har det i DSB's skibe, også i »Peder Paars« og »Niels Klim«, der nu skal sælges – er det naturligvis, fordi det er dyrt. I 1982 sagde amerikanerne, at det var for dyrt, det ville man ikke have. Når man så skal fastsætte de internationale regler, siger man: Nå ja, men når de andre ikke vil have det, vil vi heller ikke; det er et spørgsmål om, at der her ligger nogle besparelser.

En tredje vigtig ting er, at søfartsorganisationerne sætter sig ned sammen med Søfartsstyrelsen, måske ministeren og for min skyld også gerne de søfartspolitiske ordførere og får lejlighed til at fremkomme med nogle af de ting, som de mener er vigtige. Det ville være rart, om man lyttede til nogle af de organisationer, der ved, hvad det drejer sig om.

Man kunne også komme med et andet forslag, nemlig at man slet ikke måtte ryge i de kamre, hvor der ikke er sprinkleranlæg. Det ville måske gøre, at man automatisk installerede sprinkleranlæg. Det er jo ikke noget, der er særlig dyrt.

Også en demokratisering af ledelsesformerne til søs burde være noget, man tog op. På »Scandinavian Star« er det kaptajnen, det hele hviler på, og det er det også ifølge dansk søret, uanset om det er rederen, der står bag.

Det bliver spændende at se den 800 sider lange søforklaring, som vi har bedt om at få, og

som vi nu skal gennemlæse. Hvad siger man dér, er der noget nyt? Vil man afgive nogle af ledelsesfunktionerne? Det er jo komplet tåbeligt, at en kaptajn har mere magt end en general i en krig. Det har han vitterlig.

Det allervigtigste i denne forbindelse er nok det internationale arbejde, og dér synes jeg ministeren skulle gøre det, som vi gør på arbejdsmiljøområdet, som f.eks. den daværende arbejdsminister hr. Henning Dyremose i sin tid foreslog – vi har diskuteret det her, og det er regeringens politik – at ved at vi forøger nogle af kravene, sker der også det, at vi får en know-how på disse områder, som vi kan komme videre med, som vi kan eksportere, og det vil få dansk søfart til at stå stærkere internationalt.

De, der lever af, at kravene ikke er så store nogle steder, er simpelt hen bekvemmelighedsflagsskibene eller andre, der ikke lever op til de standarder, der burde være normale. De sejler rundt med nogle plimsollere og får bare lov til at køre derudad og skal ikke reparere og modernisere deres skibe, således at de får en bedre standard.

Ja, min tid er udløbet, men jeg får vel mere tid senere.

Jens Peter Jensen (V):

Jamen så kan jeg love den høje formand, at jeg ikke skal bruge hele min taletid.

Det bedste ved det foreliggende beslutningsforslag er, at det har givet ministeren anledning til at komme med den fremragende redegørelse, vi har fået. Jeg vil benytte lejligheden til at takke for den og også for det initiativ, ministeren har udfoldet på forskellige felter i denne sammenhæng, og for de gode oplysninger, vi har fået i Erhvervsudvalget.

Man kunne egentlig godt slutte her og så sige, at det underer mig noget, at Erhvervsudvalgets noble formand, hr. Nyrup Rasmussen, kommer med dette beslutningsforslag. Netop hr. Nyrup Rasmussen fik jo sat så godt gang i arbejdet i Erhvervsudvalget, at det kunne vi udmærket fortsætte, uden at vi behøvede at have dette beslutningsforslag nu.

Venstre kan ikke tilslutte sig forslaget i den foreliggende form, men vi vil deltage seriøst i arbejdet i udvalget.

Poulsgaard (FP):

Vi er alle dybt rystet over den tragedie, der

[Poulsgaard]

indtraf, men så kommer det typisk danske, at bagefter er vi alle så kloge, og så har vi alle sammen de helt rigtige beslutninger og løsninger, og det er jo Danmark i en nøddeskal. Vi er spundet ind i forordninger og regler og regelsæt. Der sker en eller anden ting, og så straks hu hej skal man lovgive, så skal man sikre for eftertiden.

For hånden på hjertet, hvad kunne de amerikanske marineskibe stille op mod de selvmordspiloter, der styrteddykkede ned mod dem? Det er jo en selvmordspilot, der har været på færde, en mand, der forsættligt sætter ild på, måske hælder benzin ud, hvem ved, hvad han har gjort. Man kan simpelt hen ikke gardere sig i alle livets forhold, det er simpelt hen umuligt, når den slags mennesker er på færde.

Hr. Tommy Dinesen benyttede anledningen – jeg troede ellers, det var et overstået stadium – til igen at give os SF's sædvanlige tese om ledelsesformer, om, hvad kaptajnen skal fratages, og jeg ved ikke, hvad hr. Tommy Dinesen fik sagt.

Jeg selv er også gammel sømand, har sejlet i 10 år og har været tillidsmand i 5 år, og vi ved jo udmærket godt, hvis vi skal være ærlige – jeg har sejlet med to passagerskibe – at vi holdt de forskriftsmæssige brandøvelser, men dem der ikke kom, det var passagererne. Det skulle være meget, meget heldigt, hvis 1/20 mødte op. Og hånden på hjertet, hvis vi er ude at flyve – nu flyver vi jo tit, men jeg tror også, det gælder folk, der ikke flyver så tit – hører vi efter, når stewardessen fortæller os om de dér regler? Nej, vi gør ikke, vi regner ikke med, at der sker noget. Vi kan vedtage og vedtage og vedtage, men der skal nu mennesker til at udføre det, vi vedtager.

Der er ting, jeg gerne vil være med til at se på. Jeg vil gerne være med til at se på, om brandrunderne skal foretages noget oftere. Det bliver der også tit sløset med, det ved jeg godt. Det var måske en af de ting, man kunne se på, men igen: en tænkstik og en dunk benzin, så er det lige meget, hvor mange brandrunder man går, når folk har den indstilling, er der ingenting at stille op.

I stedet for, at det altid er staten og staten og staten, der skal klare det hele, skulle vi måske begynde at se lidt på forsikringerne, stille nogle krav til forsikringsselskaberne, dem, der forsikrer bådene, så de blev interesseret i, at der var en høj sikkerhed om bord, altså på forsikrings-

mæssig basis, at forsikringsselskabet vidste, at hvis der skete en ulykke, ville det ramme dem på pengepungen, så ville forsikringsselskaberne måske være interesseret i, at der skete noget med sikkerheden.

Men at benytte situationen her til at stramme op på en hel masse regler, der egentlig er gode nok, bare de bliver efterlevet, kan vi ikke være med til, og vi kan i hvert fald ikke være med til, at det ikke er kaptajnen, der skal have det sidste ord at skulle have sagt. Jeg tror ikke, man får tid til at holde et møde og vælge dirigent og ordstyrer, før man kan begynde at delegere arbejdet ud. I sådan nogle situationer tror jeg det er godt, at kompetencen og ansvaret ligger ét sted, nemlig hos kaptajnen.

Jeg kan tilslutte mig det, hr. Jens Peter Jensen sagde. Jeg synes heller ikke, det er rigtigt, at nogle partier skal score politisk mønt på dette. Derfor kunne vi også godt have levet uden dette beslutningsforslag.

(Kort bemærkning).

Tommy Dinesen (SF):

Jeg får det ærlig talt fantastisk dårligt, når jeg hører hr. Poulsgaard, der i hvert fald til Billed-Bladet og Se og Hør altid fortæller, at han har sejlet til søs.

Hr. Poulsgaard har vistnok ikke begrebet ret meget af, hvad det at sejle til søs drejer sig om. Jeg synes, det havde været rart, om man med det kendskab, man havde, havde prøvet at fortælle om nogle af de ting, der vitterlig foregår til søs, og hvordan man kunne forbedre tingene, frem for den gang volapyk, der blev sagt her.

Er det sådan, at når der sker en ulykke i Danmark og politikere bliver spurgt, er det så sådan, at man skal svare: Det vil vi ikke have noget at gøre med? Jeg kunne godt have stillet mig op og sagt, at de ting, som jeg har sagt her, har jeg sagt i samtlige de år, jeg har været i Folketinget. Jeg har ærlig talt prøvet på at gøre opmærksom på det, stillet forslag om et bedre arbejdsmiljø, men hver gang er man blevet mødt med hovedrysten. Jeg vil ikke bruge ret meget tid til at sige: Hvad sagde jeg! Men vi kan da prøve på som politikere at skabe en lovgivning, som gør, at den her slags ting ikke sker mere. Jeg synes ærlig talt, det havde været hr. Poulsgaard mere værdigt, hvis han havde forsøgt det.

(Kort bemærkning).

Poulsgaard (FP):

Jamen jeg har faktisk forstand på det her, hr. Tommy Dinesen! Hvad enten hr. Tommy Dinesen kan lide det eller ej, har jeg faktisk været tillidsmand i over 5 år. Jeg har rendt til kaptajnen og forlangt skibsmanøvre og brandøvelse. Men jeg konstaterer bare, at sådan er mennesker nu engang indrettet. De tænker: Ulykker rammer ikke mig, de rammer altid naboerne. Derfor tager vi ikke disse brandøvelser og den slags ting særlig alvorligt. Specielt på passagerskibe konstaterer jeg, at når der bliver blæst til bådeøvelser eller bådemonstring, eller hvad det hedder, så møder passagererne ikke op. Derfor kan vi vedtage en masse regler og regelsæt herinde, men de bliver ikke efterlevet.

Det, vi også skal passe på – og det er dér, SF og Fremskridtspartiet er så rygende uenige – er, at man ikke, som SF tror, kan regulere og lovgive og foreskrive helt ned til mindste detalje om alt muligt. Vi overlader noget til de enkelte selv, bestemmelser, de selv skal finde ud af. For den sunde fornuft må de, der er ude at sejle, da trods alt være mest interesseret i.

(Kort bemærkning).

Tommy Dinesen (SF):

Mennesker er forskellige, og det er skibsredere også. Jeg mener, at de fleste danske redere i dette land er nogle ærlige folk, som laver nogle aftaler, nogle organisationsaftaler, som de holder. Det synes jeg er i orden. At de vil tjene penge, det må de for min skyld også gerne gøre. Det er der nogen der skal gøre i dette land.

Hr. Poulsgaard siger noget om, at man ikke lever op til reglerne. Jeg husker, fra jeg var matros på JKL – hr. Poulsgaard var med som passager, så det er nok mange år siden, at hr. Poulsgaard i det hele taget har bevæget sig i sølivet – og jeg ved fra de færger, jeg har været om bord i, og de folk, jeg taler med, når jeg er med færgerne over, at man selvfølgelig efterlever disse ting på de danske færger. Man holder røgdykkerkurser, som er fantastisk vigtige. Men der er jo dem, der ikke gør det, det er de dårlige skibsredere, det er dem, vi skal have fat i. Det er derfor, vi er nødt til at lovgive, desværre.

Larsen-Ledet (RV):

Den frygtelige katastrofe, der skete den 7.

april på »Scandinavian Star«, har selvfølgelig fået alle her i Folketinget til at spørge sig selv, om vi har forsømt at lave den nødvendige lovgivning for at opnå den optimale sikkerhed om bord på vores passagerskibe. Det kan ikke være sådan, at skibsejere kan få deres kaptajn til at tilsidesætte gældende sikkerhedsbestemmelser. Når eller hvis det opleves, så må der skrides hårdt ind. Der står noget i aviserne i de senere dage i den retning, så man aner ikke, om det er sandt. Men hvis det er sandt, så kan der ikke skrides hårdt nok ind over for det.

De overvejelser, som forespørgslen forleden har givet anledning til, og som industriministeren har gjort rede for, har været meget nødvendige. Det er min opfattelse, at det foreliggende forslag, ministerens store indsats og de gode tilsagn, som ministeren har givet i sin tale i dag, tilsammen vil ende i en fælles dansk forstærket indsats for at skabe de bedste sikkerhedsforhold om bord på vores skibe.

Jette Pors (CD):

Da vores ordfører ikke kan være til stede, skal jeg sige nogle ganske få ord.

Skibskatastrofen på »Scandinavian Star« var forfærdelig, det er alle enige om. Også i CD mener vi, at alt bør gøres for at forhindre noget lignende fremover. Men hastværk er lastværk. Vi bør ikke løbe så stærkt, at vi ikke får alle aspekter med.

Jeg vil gerne takke ministeren, fordi ministeren handlede så hurtigt, som tilfældet var. Der er jo nemlig mange problemstillinger involveret heri; der er mandskabsuddannelse, sprogproblemer, samarbejde mellem Norden og EF og meget mere.

Med hensyn til Dansk Internationalt Skibsregister er det vores overbevisning, at det er kommet for at blive. Men det, jeg vil sige, er, at en koordinering af alle problemstillingerne er meget vigtig. Pyromaner og terrorister kan ingen gardere sig imod, men jeg er enig med ministeren i, at den form for sikkerhed til søs, som kan etableres, skal etableres på et meget fornuftigt grundlag.

Vi kan ikke i dag tilslutte os beslutningsforslaget, men afventer ministerens udspil, når de relevante oplysninger er på bordet.

Nyrup Rasmussen (S):

Det beslutningsforslag, der i dag er til første

[Myrup Rasmussen]

behandling, handler om politik, og når jeg siger det sådan, er det, fordi der har været lidt usikkerhed med hensyn til indgangen. Vi er mange, der endnu kan huske, at de første reaktioner på Socialdemokratiets initiativ fik lidt uforståelige modløb; der var udtalelser fra ministeren om, at nu måtte man passe på ikke at blande politik ind i sagen. Jeg vil gerne sige om det, at hvis vi ikke som politisk ansvarlige og valgte skulle tage et initiativ i denne sag sammen – og jeg vil gerne understrege sammen – var vi ikke værdige til at varetage vore job.

En gang imellem får man en fornemmelse af, at der også hos ministre, fremtrædende politikere som industriministeren, er den opfattelse, at politik skulle være en slags skældsord, der ikke kan anvendes i sager, der er for alvorlige dertil. Jeg er nødt til at sige det, for det kan ikke nytte noget, at vi ryster på hånden i en situation, hvor alle naturligvis, alle politiske partier – måske med en enkelt undtagelse, som jeg skal komme til – må gøre, hvad de kan for at få løftet denne sag op til det stærkeste sikkerhedsmæssige niveau, vi overhovedet kan overkomme.

Derfor vil jeg gerne henstille, at beklikkelser eller lignende antydninger i retning af, at noget politisk parti skulle prøve at høste letkøbte stemmer på en sag af denne karakter, holder man sig for god til. Jeg håber derfor ikke, at vi hører flere antydninger af den karakter i debatten omkring det videre arbejde i Erhvervsudvalget, som jeg er ganske enig i langtfra har fundet sin endelige udformning, men som i hvert fald omkring beslutningsforslaget her må gå videre.

Jeg vil gerne sige til industriministeren, at jeg er meget glad for ministerens kommentarer her i dag. Jeg opfatter ministerens generelle kommentarer som et håndslag på, at vi i det kommende lovarbejde, i det kommende sikkerhedsbestemmellesarbejde, gør os alle anstrengelser for at nå så gode regler, vi kan.

Jeg hørte nogle – og det vil jeg så komme til nu – tilsyneladende modsætninger i det, ministeren sagde om, hvad der er gjort, hvad ministeren mener der skal gøres, og hvad de internationale regler giver os mulighed for, og det vil jeg gerne spørge lidt til.

For det første forstår jeg ministeren derhen – og det er jeg selv enig i – at SOLAS-reglerne ikke er til hinder for, at man kan stille stærke danske krav. Sådan faldt ordene nogenlunde; man

kan stille danske krav til alle skibe, der anløber dansk havn, også krav, der i og for sig er større, sådan forstod jeg ministeren, end anført i SOLAS' internationale bestemmelser. Men hvis det er rigtigt, hvad ville der så være til hinder for, at ministeren og regeringen i erkendelsen af, at et generelt løft i internationale regler tager sin tid – det ved vi jo – kunne tage initiativ til løbende forhandlinger med de anløbshavne, vi har mest at gøre med? Her tænker jeg ikke alene på de nordiske lande; jeg tænker selvsagt også på alle de lande, hvor der er naturlig rutefart mellem Danmark og de pågældende lande. Det kan være England, Tyskland, en række europæiske samfund og også de nye østeuropæiske samfund, som jo ligger foran os.

Jeg kan simpelt hen ikke forstå tanken om at lade bilaterale aftaler udfylde den lange periode, der kommer til at gå, inden vi får held til i givet fald at løfte de internationale regler; jeg kan ikke forstå, at man ikke er parat til at tage et sådant initiativ bilateralt. Det måtte dog være den ekstra internationale anstrengelse, man kan gøre sig.

Det andet hovedpunkt, jeg gerne vil nævne, er de initiativer, der er taget. Jeg vil, som andre har sagt det, anerkende, at ministeren har taget en række udmærkede initiativer på sikkerhedsområdet; det kan vi kun tilslutte os. Men tilbage bliver alligevel – og det er vi nødt til at sige på en dag som i dag, hvor vi debatterer tingene lidt mere i dybden – at de initiativer, regeringen har taget, sikrer os jo ikke, at alle de andre anløbshavne uden for Norden og de skibe, der er i fast rutefart til de andre anløbshavne, også behandles tilsvarende stærkt i lighed med det, der nu er aftalt mellem de nordiske lande.

Så vil jeg gerne spørge: Hvilke regler er det egentlig, Skibstilsynet skal efterkontrollere, når skibene ankommer til dansk havn? Er det som nævnt danske sikkerhedsbestemmelser, eller er det som minimum SOLAS-sikkerhedsbestemmelserne, lig Bahamas', eller hvilket bekvemlighedsflag der nu er tale om? Hvilket sprog, hvilken uddannelse, hvilken træning skal man efterkontrollere? Hvilke krav gælder her? Hvis det er et bekvemlighedsflagsskib, der anløber dansk havn i rutefart mellem England og Danmark, er det så Bahamasreglerne, der gælder? Eller er det de danske regler?

Det, jeg også skal spørge om, er: Er vi nu sikre på, at Skibstilsynet har de nødvendige res-

[Nyrup Rasmussen]

sourcer til at løfte den nye opgave? Jeg vil gerne spørge ministeren, om der er kommentarer til den kendsgerning, at når man beder Skibstilsynet, berettiget og fornuftigt, om at forøge hele sin tilsynsaktivitet med, skal vi sige 5-10 pct. eller mere, at det så naturligvis må indebære en større arbejdsbyrde også for Skibstilsynet. Er der ressourcer til det, også selv om ministeren nu melder – hvad jeg er glad for – at ministeren har opgivet privatiseringsplanerne for tilsyn med godstransportskibes første hovedsyn? Men selv om man opgiver en yderligere nedskæring af ekspertisen, er den nuværende ekspertise og mandskabsbesætning så nok til at klare de nye tilsynsopgaver, vi jo alle er enige om skal til?

Det næste felt er de tekniske forbedringer, som er gennemført, og som må komme. Jeg synes, at det, hr. Tommy Dinesen har sagt, og de erfaringer, vi har, peger mere og mere i retning af, at de tekniske forskrifter har vi bevæget os ind i med de nye initiativer, ministeren har iværksat. Men det er langt fra nok. Tag f.eks. den røgudvikling, der er i forbindelse med brand. Det understreger, at vi må gå ind i en lang række materialeteknologiske krav til skibene, så denne katastrofe ikke risikerer at gentage sig.

Så har jeg et grundlæggende spørgsmål til ministeren: Er det ikke sådan, at danske regler gennem årene har været mere detaljerede og mere restriktive end de tilsvarende internationale regler? Og er det ikke også sådan, når vi gennemgår de mange bestemmelser igennem de sidste 10, måske flere år, at da er der sket en tilpasning i nedadgående retning?

Min pointe er, at ofte har argumentet været, at den hårde konkurrence tilsagde, at man tilpassede regelsættet. Og i tilknytning hertil: Kan vi i enhver forstand stille de samme krav til et nyt skib som til et gammelt skib, når det pågældende skib anløber dansk havn? Ekspertter har nævnt for mig – jeg har ikke efterchecket det – at man er i den situation som skibsinspektør, at når man går om bord på et skib i dansk havn, så skal man vide, hvornår det pågældende skib er bygget, og så har det pågældende skibs alder indflydelse på, hvilke sikkerhedskrav man kan stille til det. Hvis det er rigtigt – og ministeren kan jo be- eller afkræfte det – synes jeg også, at vi her har et grundlæggende problem.

Jeg vil om mandskabsspørgsmålet bare føje til det, hr. Tommy Dinesen har sagt, at jeg synes, at vi også omkring skibsføreren har et problem. Jeg spørger mig selv, om vi ikke står os ved at lade os inspirere af luftfartsselskabernes meget stærke kontrol med mandskab og med ledelse af fly. Der stilles krav om fornyet certifikat hvert år på vilkår, der forudsætter check up på fysik, på psykisk tilstand og på evne til at klare de opgaver, der er. Danmark og danske skibe og verden og transport på søen er blevet alt for kompleks og alt for dyrebar til, at vi uden videre kan gå ud fra, at en skibsfører, som har erhvervet sit bevis for 20 år siden, nu også automatisk år for år har ajourført sin viden. Jeg vil gerne sige, at det er ikke nogen personkritik, men bare en understregning af, at det, ministeren har sat i værk, er fornuftigt, men det rækker ikke hele vejen rundt.

Min slutbemærkning i denne runde skal gå på retsbevidsthed, ansvarets placering og retsbeskyttelse. Jeg vil gerne spørge: Er det ikke sådan, at hvis et skib anløber dansk havn indregistreret i Bahamas, så kan en retsforfølgning vedrørende passagerer, som ikke kan få dækket deres erstatningskrav hos forsikringsselskaberne, ikke finde sted ved danske domstole, men man er henvist til Bahamas' domstole? Med andre ord: Kan vi overhovedet sikre, så længe vi accepterer, at bekvemmelighedsflag anvendes som det fri valg, at erstatningskrav kan følges op? Kan vi sikre, at en fornuftig retsbeskyttelse af passagererne finder sted? Og kan vi sikre, at besætningsmedlemmerne, de af dem, der ikke er havariforsikrede, som det også er fremgået kan være tilfældet, bliver dækket ordentligt og fornuftigt?

Jeg skal slutte med i denne runde at sige til hr. Poulsgaard: Jeg deler hr. Tommy Dinesens synspunkt og vil bare indtrængende sige til hr. Poulsgaard: Det drejer sig ikke om at beskytte piratlivets fred, det drejer sig om, at vi kan se, at der er behov for at vedkende os vort politiske ansvar og så også at turde, også selv om, hr. Poulsgaard, det kan være lidt besværligt for redere og andre. Jeg håber ikke, at vi oplever flere af den slags indlæg i lyset af den omfattende katastrofe, vi alle har været vidne til.

Industriministeren (Anne Birgitte Lundholt):

Jeg vil først sige tak til de første ordførere for alle de pæne og konstruktive bemærkninger,

[Industriministeren]

som tyder på, at vi nok skal finde frem til noget, der har en bred opbakning.

Hr. Nyrup Rasmussen stillede en lang række spørgsmål. Mange af dem ved jeg er også stillet skriftligt i udvalget, og dem arbejder vi på højtryk for at få besvaret. Der er en del tekniske ting i dem, som jeg mener tager forskud – undskyld udtrykket – på konklusionen af den lange søforklaring, som formentlig bliver færdig i næste uge. Så der er en del ting, som jeg ikke umiddelbart kan sige.

Med hensyn til SOLAS-kravet kan jeg da gøre opmærksom på, at der var tale om udenlandske passagerskibe i indenrigsfart. Da der er tale om skibe i indenrigsfart, har det altså ikke nogen sammenhæng med de flagregler i Tyskland, England og andre lande, som hr. Nyrup Rasmussen omtalte.

Jeg har tidligere i udvalget illustreret, hvad der ville ske, hvis vi skulle være enige med f.eks. Storbritannien om sikkerhedsbestemmelser. Der blev også spurgt, om vores regler ikke hele tiden var strammere. Det er ligesom at sammenligne højden på et tordenskrald med højden på Rundetårn. Hvem kan sige, hvilke regler der er bedst? Er det dem, der forhindrer et skib i at kæntre på samme måde, som det kæntrede i Kanalen, eller dem, der forhindrer et skib i at brænde, som »Scandinavian Star« gjorde? Der er rent faktisk tale om to forskellige regelsæt, og jeg garanterer for, at Storbritannien vil hævde, at deres regler, som forhindrer, at katastrofen i Kanalen gentager sig, er strammere regler end dem, vi iværksætter for at forhindre en katastrofe som på »Scandinavian Star« i at opstå.

Men reglerne er faktisk modstridende. Derfor kan vi ikke sammenligne dem, og derfor bliver vi nødt til at få en saglig diskussion om, hvilke regler vi på internationalt plan må acceptere som værende regler for skibe i international fart.

De passagerskibe, der kommer til at gå i fast rutefart på Danmark, uanset om det er til de øvrige nordiske lande eller til Tyskland og England, vil blive underlagt de samme kontrolkrav, og der er ressourcer til det i øjeblikket. Skulle det på et tidspunkt hænde, at der ikke er ressourcer til det, bliver det en ny situation, og så vil vi komme tilbage til det.

Med hensyn til retsforfølgelse vil jeg gerne afvente resultaterne af søforklaringen og af de

juridiske vurderinger af søforklaringen. Jeg synes, det er for tidligt at lovgive, når vi hverken ved, om det er nødvendigt, eller det er det, der skal til for at afhjælpe eller løse problemerne.

Jeg vil meget gerne opfordre til, at vi først tager de kontrolforanstaltninger, som vi umiddelbart kan iværksætte for at sikre, at sikkerheden, så vidt vi overhovedet kan kontrollere, er i top. Jeg vil også lige bemærke til hr. Nyrup Rasmussen, at det er, ligesom man overser, at vi endnu ikke har afklaret, hvorvidt reglerne var gode nok, men blev overtrådt. Det er, ligesom der i visse af bemærkningerne fokuseres på, at vi må have ændret reglerne. Men hvis reglerne ikke blev overholdt, er det stadig væk ikke sikkert, at det er de tekniske regler, der skal ændres.

Jeg vil ikke afvise, at de skal det, men hvis reglerne ikke blev overholdt, er det kontrollen af, at de overholdes, vi skal fokusere på, og det har vi gjort i de initiativer, vi har taget.

I øvrigt er jeg meget glad for de bemærkninger, der er faldet. Jeg er sikker på, at vi kan få en saglig drøftelse af at få den bedst mulige sikkerhed i fremtiden, også under hensyntagen til de internationale relationer, vi har.

Tommy Dinesen (SF):

Der er én ting, jeg godt vil kommentere i ministerens første tale, og det er – hvis jeg hørte rigtigt – at hvis der er sket et havari af en færge og man skal sætte en anden en ind, kan man ikke garantere for, at den lever op til de regler, som burde være gældende.

Ministeren påtager sig et fantastisk stort ansvar, hvis det skal være reglen i fremtiden. Hvis der sker en kollision eller en brand på et skib, der er indsat som afløser i en periode – det kan være 14 dage, men det kan også godt være 3 måneder – så kan jeg godt høre det ramaskrig, der vil lyde i hele Danmark, hvis man ikke har tilgodeset de ting, som vi ellers er enige om skal opretholdes.

Skal man have færger eller passagerskibe ind som afløsning i en periode, må de altså leve op til standarden, ellers må man lade være at sejle på ruten. Det vil i hvert fald være mit bud på det.

Det er da rigtigt, at disse ting er fantastisk svære, og de er ikke blevet nemmere af, at man har fået Dansk Internationalt Skibsregister, eller at nordmændene har fået Norsk Internationalt Skibsregister den 9. juni, og at der er et

[Tommy Dinesen]

skib, der skal til at sejle på Göteborg-København, der hedder »Black Prince« og bruger det norske flag, men ikke sejler på Norge. I Danmark kan man dog ikke lave de samme numre. Man bruger altså NIS, som det hedder, for at indgå overenskomst med i dette tilfælde filippinere, som får 5.000 kr. om måneden for 70 timers arbejdsuge, og det er simpelt hen igen for at omgå de regler, som vi alle sammen ved er nødvendige, og som burde være gældende.

Der er altså nogle ting, som der naturligvis skal arbejdes med, og jeg ved da godt, at det gør det svært, at det er internationalt.

Jeg vil godt bede ministeren om sammen med sine ministerkolleger i de nordiske lande at arbejde hen imod, at man prøver på også at blive enig om de internationale regler, der skal være gældende, for jeg tror, at i de internationale forsamlinger har skandinavisk søfart en høj stjerne i hvert fald sammenlignet med de andre. Danmark som skibsfartsnation er i hvert fald en af dem, der er anerkendt. Derfor ville det være betydelig bedre for forhandlingerne, hvis man stod sammen, og det håber jeg da ministeren vil gøre en indsats for.

Der er en ting, der ikke er blevet berørt, og det er Besætningsnævnet. Jeg synes, man skal se på, om det er rigtigt, at Besætningsnævnet kører, som det gør. Det er en uvildig institution, som bl.a. på DSB's færger har nedskåret matrosbesætningen fra 12 til 6. Det siger jeg ikke, fordi jeg selv er matros, eller fordi jeg er medlem af en fagforening eller sådan noget, men jeg mener, det er fantastisk meget at nedskære besætningerne med.

Jeg ved, der er kaptajner, der har gjort vrøvl over det og har sagt, at det ville de ikke være med til, men de har fået at vide, at hvis de ikke kunne lide lugten i bageriet, kunne de finde sig et andet sted at være. De mennesker, der virkelig prøver på at gøre noget på dette område, burde bakkes op i stedet for det modsatte.

Industriministeren (Anne Birgitte Lundholt):

Jeg bliver kaldt op af et referat eller måske et citat, som hr. Tommy Dinesen kom med, der ikke var helt korrekt, nemlig at vi ikke kunne garantere, at reglerne var overholdt. Det, jeg sagde, var helt korrekt, at hvis man f.eks. indchartrer, vil et krav om fuldstændig opfyldelse af danske krav kunne være urimeligt og meget vel i praksis uigennemførligt. Det betyder ikke det

samme som, at vi ikke checker, at skibet kan sejle på danske betingelser.

Men det kunne f.eks. være et skib, der var godkendt til Kanalsejlad og dermed opfyldte nogle betingelser i forbindelse med kærtringsulykker, men som måske ikke opfyldte andre danske betingelser, men hvor man skønnede, at der var iværksat så store sikkerhedsforanstaltninger i f.eks. både Storbritannien og Danmark, at skibet godt kunne sejle alligevel.

Der er også faldet et par bemærkninger om DIS og NIS, som jeg undlod at berøre i mit første indlæg. Jeg synes, det er relativt ubehageligt at høre, at man om en lov om et register, der er vedtaget af et flertal i det danske Folketing, siger, at det er vedtaget for at give nogle mulighed for at undgå de sikkerhedsregler, som rent faktisk står i beslutningsforslaget. Det er et dansk register, som er helt lovligt. At sætte redere i dette register i klasse med redere, der forsøger at svindle og bedrage, synes jeg er meget ubehageligt.

(Kort bemærkning).

Tommy Dinesen (SF):

Fordi et flertal i Folketinget har vedtaget Dansk Internationalt Skibsregister, og fordi SF og Socialdemokratiet har været imod, skal vi vel ikke stå og kysse dem på kinden og sige: Gud, hvor er det godt!

Der er altså nogle muligheder i DIS, som der ikke har været før, og som jeg godt vil sige fra over for, fordi jeg mener, de er forkerte, nemlig at man kan tilsidesætte nogle af de arbejdsmiljøregler, der gælder i Danmark. Man kan omgå fagforeningerne og deres aftaler. Det er meget muligt, ministeren synes, det er i orden, men det første, rederne gjorde, var altså at tage til Singapore og til Filippinerne og få lavet nogle aftaler med folk, der er betydelig billigere end danske søfolk.

Det bliver ikke rigtigere af, at et flertal her i salen har vedtaget det. Jeg vil godt fastholde min ret til stadig væk at mene, at det er forkert.

Nyrup Rasmussen (S):

Jeg bemærkede nogle gode signaler i ministerens svar, som vi er mange der vil arbejde meget seriøst videre med.

Jeg hørte ministeren sige: Hvis det viser sig, at der ikke er ressourcer nok i Søfartsstyrelsen som helhed – og i Skibstilsynet, tilføjer jeg – vil

[Nyrup Rasmussen]

vi tage problemet op, underforstået få det løst. Det ville være rart og godt, hvis det kunne bekræftes i dag.

Jeg fik ikke helt svar på nogle af spørgsmålene, og jeg forstår, nogle er sværere at svare på end andre. Det er klart nok. Men så er jeg nødt til at spørge om holdningen.

Jeg går ud fra, at det også er ministerens holdning, at samtlige de skibe, der besejler danske havne i fast passagerrutetransport, inden for så kort tid som overhovedet muligt må igennem et dansk skibstilsyn, og det må være en selvstændig opgave for det danske skibstilsyn, at man stiller de størst mulige sikkerhedsregler til gennemgangen af disse skibe, og det gælder indenrigs som udenrigs.

Hvis en så stor opgave skal løses inden for en rimelig og realistisk tid, indebærer det større arbejdsopgaver for Søfartsstyrelsen og for Skibstilsynet. Jeg vil meget gerne i dag kende ministerens holdning til at søge et politisk samarbejde, hvis der er modsætninger mellem de to typer opgaver; jeg går ud fra, at man er indstillet på at løse begge opgaver. Det vil uundgåeligt kræve flere ressourcer.

Hvad er det egentlig, der er problemet? Er ministeren ikke enig i, at man ikke kan bruge danske sikkerhedsregler som grundlag for at vurdere et skibs sikkerhed, når et Bahamasregistreret skib anløber dansk havn fra udlandet? Og hvis man erkender, at det er sådan, så har vi et bekvemmelighedsflagsproblem, som vi er nødt til at forholde os til.

Det sidste spørgsmål, jeg godt vil stille til ministeren her i dag – selv om hun ikke kan svare på det teknisk set – er: Er ministeren ikke enig i, at det er en retsbevidsthedsmæssig og politisk uacceptabel tilstand, at familier kan komme i den situation, at de må henvende sig til Bahamas' domstole for i givet fald at få dækket erstatningskrav? Eller at ikkehavariforsikrede besætningsmedlemmer tilsvarende er henvist til Bahamas' domstole? Det kan være, man er usikker på det i dag; men hvis det er tilfældet, så vil jeg meget gerne have en tilkendegivelse fra ministeren om, at hun er enig i, at det er uholdbart, og at vi må have det rettet.

Til allersidst vil jeg sige, at jeg har fået oplyst, at det antal timer, der er afsat til uddannelsen på de her felter i Danmark, igennem de senere år har været for nedadgående. Det antal timer, man måler ud til de kursustilbud, der gives til

undervisning i redningsindsats i tilfælde af havari om bord på skibe, er for nedadgående. Kan man afkræfte eller bekræfte det? Jeg tror, det forholder sig sådan.

Det er bare endnu en understregning; tag det nu ikke som polemik. Vi skal være lidt forsigtige, for ministeren – det kan jeg vist godt tillade mig at sige – har jo et velkendt temperament. Der er ingen grund til i hvert fald i dag at tage det som andet end udtryk for en opfordring fra min side til at erkende, at det, der er sat i gang, er fornuftigt, men det rækker ikke. Vi skal gå en række skridt videre på nogle af disse felter.

Det ville være utrolig vigtigt for fortsat godt og konstruktivt arbejde, at ministeren bekræftede holdningerne til de spørgsmål, jeg her har stillet.

Industriministeren (Anne Birgitte Lundholt):

Jeg har udtrykt fra talerstolen her, at jeg er af den opfattelse, at Søfartsstyrelsen kan løse problemet, og der er også så sent som i dag, mener jeg, offentliggjort en tidsplan om, hvorledes tjekket af disse skibe skal ske.

Nu vil jeg alligevel godt advare mod at overdimensionere sagen, så man betragter det som en sag, hvor vi pludselig skal ud og tjekke, jeg ved ikke hvor mange hundrede skibe. Nu tager vi et sikkerhedstjek – og det er opprioriteret – på de skibe, der er i fart. Og det er trods alt begrænset, hvor mange nye passagerskibe der går i rutefart om året fra Danmark med ikkedansk flag, så lad os nu lige sætte proportioner på forslaget.

Det, jeg har udtrykt, er, at hvis det mod forventning ikke skulle kunne lade sig gøre, så står vi over for en ny situation, og så ser vi, hvordan vi løser det med de partier, der står bag vores udgiftspolitik i dag.

Med hensyn til de øvrige spørgsmål er vi her inde på det, jeg advarede mod at komme ind på, nemlig at diskutere reglernes udformning, inden vi har fået konstateret, om det er reglerne eller overholdelsen af reglerne, der er problemet med.

Vi diskuterer stadig væk danske regler kontra internationale regler. Hvis det var de internationale regler, vi tjekker efter, som ikke var overholdt, havde katastrofen så været begrænset, hvis disse regler havde været overholdt? Det er den slags ting, vi nu i fællesskab skal gennemgå ved søforklaringen og de tekniske

[Industriministeren]

opklaringer, der kommer bagefter, og som den nedsatte undersøgelsesgruppe skal undersøge for at konstatere, hvorvidt det var reglerne eller det, at de ikke var overholdt, der skabte katastrofen.

Jeg har advaret imod, at vi iler ud alle sammen med lovforslag om at ændre reglerne, for vi kan jo ændre dem 27 gange, men hvis vi ikke samtidig sørger for, at reglerne bliver overholdt, så hjælper det jo intet. Og det er dér, problemet har været, det må vi erkende i dag.

Med hensyn til retssikkerheden gælder nøjagtig det samme: Lad os nu se, om det er et problem. I øvrigt vil jeg også godt her advare imod at tage uholdbare standpunkter, for det bliver meget svært at få begrænset den afsmittende virkning på andre ting. Jeg kan f.eks. nævne, hvis vi går til flybranchen, et charterselskab, som hyrer et fly ind fra et tredje land og skal flyve passagerer mellem det ene og det andet land. Der er jo mange ting, det kan få afsmittende virkninger på.

Jeg vil meget gerne anmode om, at vi nu alle sammen ser, hvad det rent faktisk var, der gik galt, og at vi ser, hvad der rent faktisk kan gennemføres ved hvilke domstole, før vi drager konklusionerne.

(Kort bemærkning).

Nyrup Rasmussen (S):

Jeg synes, ministeren er meget forsigtig i dag. Uanset om man måtte komme frem til en konklusion om, at »Scandinavian Star« var i orden efter de internationale bestemmelser, eller problemet var, at »Scandinavian Star« ikke overholdt reglerne, så er det en kendsgerning – og jeg står her med internationale statistikker fra Bremen Institutet og andre – at de skibe, der er indregistreret under bekvemmelighedsflagslande – og vi kender dem alle – i henhold til den årlige ulykkesstatistik på internationalt plan har en helt uforventet og uacceptabelt stor andel af de samlede ulykker.

Det er knyttet til bekvemmelighedsflagsproblemet, det kan ministeren ikke tale sig bort fra. Derfor savnede jeg et svar på den grundholdning, jeg efterlyser: Er man ikke enig i, at det er en uacceptabel tilstand, at redere ved at lade sig registrere under bekvemmelighedsflag kan sende skibe ind til dansk havn til billigere penge og med ringere sikkerhedsstandard end efter de danske regler?

Ministeren må have mig undskyldt, man kan godt henvise til England og sammenligne 2 ulykker i henholdsvis Holland og Danmark, men vi ved jo godt alle sammen, at de danske sikkerhedsregler på en række punkter er mere restriktive og mere detaljerede end de tilsvarende internationale regler; det synes jeg alle udsagn fra eksperthold taler om.

Jeg synes også, at det ville være rart i dag at få tilkendegivet, at retstilstanden må være sådan i Danmark. Hvis et skib med passagerer anløber danske havne i fast rutefart, så må de passagerer, der er om bord på det skib, vide, hvordan deres retstilstand er i tilfælde af erstatningssager; og hvis det viser sig at være flaglandets domstole, der skal lægges til grund, så er der søreme noget, der skal ændres i dansk lovgivning. Det savnede jeg ærlig talt ministerens kommentarer til, men der er mulighed for det endnu, også i dag.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Forslagets overgang til anden (sidste) behandling
vedtoges uden afstemning.

Formanden:

Jeg foreslår, at forslaget til folketingsbeslutning henvises til Erhvervsudvalget. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

*Meddelelser fra formanden:***Formanden:**

Der er ikke mere på dagsordenen.

Udvalget til Valgs Prøvelse har afgivet

Beretning (vedrørende Hugo Holm).

(Beretning nr. 4).

Eksemplarer vil blive omdelt.

Medlem af Folketinget *Nør Christensen* (CD) har meddelt mig, at han som følge af deltagelse i møder i Europa-Parlamentet ikke vil kunne give møde i Tinget i mindst 7 dage, hvorfor han anmoder om orlov, jf. Folketingets forretningsordens § 42, stk. 3, litra c, fra og med den 15.