

[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.