

[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 sikkerhedsbestemmelsesarbejde, 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-