

[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 forsikringssselskaberne, 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,