

[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