

på dette område, og hvor man sådan set overhaler Danmark indenom. Jeg har arbejdet med det her i adskillige år, så derfor ved jeg nok, hvad jeg taler om.

Når man tænker på arbejdsmiljøregler, er det en lang proces. Til søs kom de først 15 år efter, at de var vedtaget i Folketinget i 1974, så inden for søfarten har man altid været bagefter på mange af de områder, som er og har været en naturlig ting andre steder.

Det lyder også godt, når ministeren fortæller om en masse af de ting, som er undervejs. Jeg synes, det er udmærket, at EU for eksempel vil indføre rapportering af skibe, der sejler med farlig last – jeg kunne for den sags skyld også tage plimsollere med – således at man ved, hvor de er henne. Det er en ny ting, og det er udmærket.

På færgeområdet er der sket mange ting, og jeg vil gerne rose, at man har fået de ansatte med i nogle ad hoc-grupper. Det synes jeg er godt, og derfor vil jeg heller ikke kritisere færgeområdet som sådan. Det er jo det, der er tættest på, og det er også derfor, man vil være mest opmærksom på det område.

Men der findes adskillige tusinde søfolk, der også sejler andre steder, og de har krav på lige så stor sikkerhed, som alle andre har.

Det er SF's opfattelse, at man skal have en havarikommission, og det er også blevet sagt af samtlige faglige organisationer, at der bør være en sådan. Ikke fordi man ikke har tillid til Søfartsstyrelsen, men fordi det må være det rigtige, at den, der udsteder regler, ikke kontrollerer, om reglerne bliver overholdt. Det er god skik. Det ville aldrig forekomme på flyområdet, og man har jo også havarikommissioner f.eks. inden for DSB og andre steder. Jeg mener, det er helt soleklart, at man bør have en uafhængig havarikommission, således at man aldrig kan sætte en finger på nogle af de afgørelser, der kommer fra Søfartsstyrelsen.

I den forbindelse vil jeg også godt sige, at med hensyn til den brand, der var på Europa-Linjen i juli måned, er det noget forbavsende, at selv om der har været afholdt søforhør, så det hele skulle have været klart allerede for et halvt år siden, har man ikke set nogen, der lægger sag an, eller hvad der nu skal ske, mod Europa-Linjen. Der var en hollandsk chauffør, der døde om bord, og det ville være rart at få at vide, hvad baggrunden var for, at sikkerheden ikke var bedre.

Det pågældende skib er hjemflaget i Bahama, som »Scandinavian Star« var, og det er SF's op-

fattelse, at vi bør stramme betydelig mere op over for de bekvemmelighedsskibe, der sejler. Vi har stillet et forslag om det i sidste samling – det fik en masse pæne ord, men kunne ikke vedtages.

Men sagen er jo, at når man bruger bekvemmelighedsflag, er det for at omgå de regler, der er andre steder; og så længe man kan udflage et skib fra Danmark, Norge og Sverige eller fra Grækenland, eller hvor det nu er, til Bahama, så er man sikker på, at der i hvert fald ikke er nogen, som går hen og kigger efter, om de forskellige sikkerhedsproblemer er løst, eller om skibet er i orden, som det skal være.

Derfor skal der satses noget mere på det internationale, og vi kan også gøre det nationalt. Vi kan f.eks. forbyde færger med Bahamaflag at sejle fast på Danmark, og vi kan også sørge for, at Søfartsstyrelsen oftere går om bord, når der kommer skibe med Bahama- eller bekvemmelighedsflag, således at vi ad den vej gør det svært for disse skibe i det hele taget at fortsætte deres eksistens.

Jeg var inde på havarikommissionen, og som sagt peger samtlige faglige organisationer på en sådan. Vi mener også, at Søfartsstyrelsen fire gange årlig bør offentliggøre oplysninger om danskejede skibe, hvorom man ved, at de ikke lever op til de internationalt vedtagne standarder eller de nationale standarder. Det er det, man har kaldt gabestokmetoden; man bruger den i England, og man bruger den andre steder. Man offentliggør simpelt hen i aviser eller andre steder, at de og de skibe ærlig talt ikke burde have lov til at sejle.

Det er jo sørgeligt, at man ikke stopper dem med det samme, for de burde ophugges med det samme. Men så længe det er et internationalt område, har de mulighed for at sejle på Asien, Sydamerika eller andre steder, og det er derfor, det er så vigtigt, at det internationale er med i alt det, der bliver foretaget på dette område. Så derfor mener vi, at Danmark i IMO, i EU og andre steder aktivt skal arbejde for, at bekvemmelighedsflag i hvert fald opfylder gældende internationale konventioner.

Vi synes også, det er godt, at EU nu vil begynde at kigge på, om de forskellige skibe – selv om de ikke er hjemmehørende i EU – lever op til de krav, man kan stille til besætningerne.

Jeg kunne godt have tænkt mig, at regeringen også havde sagt noget om, at man ville gøre en indsats for, at danske skibe i noget højere grad fik dansk besætning. Ministeren sagde noget