

er, at flagstaten har sine forpligtelser, og at de ikke må forflygtiges, lige så rigtigt er det, at tillid er godt, men at kontrol en gang imellem er bedre. Det er just derfor, at Søfartsstyrelsen fra nu af får tilført yderligere midler. Det regelbundne, det traditionelle, det årlige syn kører, men vi vil gerne være i stand til at sætte ind med flere uanmeldte kasseeftersyn, det være sig på brand- eller bovporte eller generelt i havne, og dertil afsætter vi just disse ressourcer.

Jeg er også meget, meget enig i, at det er helt grundlæggende, at disse klassifikationsselskaber skal leve op til det, man kan forvente af dem, for vi er jo på herrens ikke mark, men hav, hvis vi placerer tillid og ansvar hos dem, og de ikke lever op til det. Jeg vil gerne understrege, at da Søfartsstyrelsen gennemgik bovportene på de danske skibe, var der ikke alvorlige fejl; men der var fejl, og det må der ikke være, for i alle de tilfælde, hvor der blev konstateret fejl, var det skibe, der var blevet gennemgået af klassifikationsselskabet, og så er der noget galt. Og det var det, jeg tillod mig at gøre mine europæiske kollegaer opmærksom på ved Rådsmødet: Den erfaring har vi nu haft i Danmark. Vi er nemlig ved at vedtage et direktiv i EU i en anden forsamling – jeg kan ikke huske hvilken – om klassifikationsselskaber, og det her giver da mig anledning til at spørge: Har vi nu stillet krav nok til dem? Det må vi også kigge på i EU.

Sprogkrav er fuldstændig afgørende, jeg er helt enig. Men jeg vil så også sige, nu vi har diskussionen, som vi jo også havde og har den i EU, om, hvorvidt man skal stille krav om, at så og så mange procent af søfolkene skal tilhøre bestemte lande, herunder EU-lande, at jeg faktisk ikke mener – idet man må tage i betragtning, at søfart er meget international – at det er det væsentligste. Det væsentligste er, at de mennesker, der er om bord, uanset hvor de kommer fra i denne verden, kan tale nogle sprog og kan gøre sig fuldstændig forståelig over for besætningsmedlemmer, øvrige folk på bådene og passagerer; det må være dér, vi sætter ind. Jeg mener ikke, det skal komme an på nationalitet, men det skal komme an på, at de er dygtige nok; det krav skal vi ikke slække på, og det gør vi faktisk heller ikke.

Jeg skal lige have redningsvestene med. Jeg foretog et lille eksperiment på Storebæltsfærgen to eller tre dage efter, at »Estonia« var sunket. Jeg sidder i restauranten, og dér har de så højttaleren kørende med »velkommen om bord« og alt det dér, de plejer at sige, og så siger de: I øv-

rigt er der nu brochurer om, hvordan man tager redningsveste på, og alt det her, og de findes dér og dér. Og så sad jeg og kiggede mig rundt: Der var ikke én, der lettede ryggen for at gå ud og kigge på det. Det kræver altså også, at man er opmærksom på, at man har et ansvar for sig selv. I øvrigt er der også fra Søfartsstyrelsens side sket henvendelser til DSB, hvor man har sagt: Lav nu instruktionerne noget bedre.

Så skal jeg i øvrigt erindre om, at det med redningsveste jo er baseret på, at der er personale til at instruere i brugen. Men det lange sigt og udviklingskontrakterne, som jeg skitserede, har i mit hoved – men jeg er ikke fagmand – den mening, at man skal prøve at opfinde en redningsvest, som enhver kan finde ud af at tage på, også i mørke og også når der er panik og kaos, og ingen står parat til at hjælpe. For vi har lært af »Estonia«, at der ikke var noget, der fungerede. De stod dér og flagrede med de redningsveste og kunne ikke gøre noget. Det må ikke ske. Så må man have konstrueret nogle redningsveste, hvis jeg skal bestemme, der er så simple, at man kan tage dem på som en bluse om natten. Det er de ideer, der ligger til det videre forløb.

I øvrigt vil jeg nævne, hvis fru Annette Just også har bemærket spørgsmålet om babyveste, at det er der også blevet givet besked om. Der skal naturligvis være veste, der er velegnede også til babyer.

Det sidste, jeg vil sige, er, at der her til sidst – jeg er nødt til lige at svare på det allersidste, hr. formand, men jeg lægger papiret over lampen – blev rejst spørgsmålet: Hvad nu med bekvemmelighedsflag? Enhver kender det problem. Jeg vil gerne sige, det var her, jeg tilstod over for Folketinget – og det er dog bemærkelsesværdigt – at Danmark sandsynligvis overtræder internationale konventioner – jeg ser, at udenrigsministeren er til stede, men han læser – og det gør vi faktisk i forbindelse med disse tredjelands skibe. Vi kræver forhåndsgodkendelse, hvis de – det sagde jeg også i mit tidligere indlæg – går i regelmæssig fart på EU-havn. Vi kræver minimumskrav til brandsikring, sprog og noget, som jeg ikke kan læse – registrering af passagerer, skal der stå. Vi er inde på det her område, og vi stiller i Danmark skærpede krav også til disse skibe, der regelmæssigt anløber danske havne. Så vi er ikke helt ufølsomme over for argumenterne, vil jeg gerne understrege over for hr. Tommy Dinesen.

Men i øvrigt tak for en god debat, og nu skal jeg nok gå ned.