

Mellem danske havne:	Dansk
Mellem dansk og skandinavisk havn:	Dansk, svensk eller norsk
Mellem dansk og udenlandske havne:	Engelsk
Mellem dansk og tysk havn:	Engelsk kunne i en overgangsperiode erstattes af tysk

Efter ESTONIA's forlis blev ovenstående sprogkrav udvidet til at omfatte samtlige besætningsmedlemmer, altså også dem, der ikke skal bistå passagererne. Samtidig blev der åbnet for, at tysk vedvarende kunne erstatte engelsk på ruter mellem Danmark og Tyskland. De nye regler blev udstedt i december 1997.

I 1998 blev der indledt sejlads med en tysk færgе med tysk besætning mellem Tyskland og Bornholm, hvor tysk sprog, jf. ovenstående, er tilladt. Den skulle også besejle ruten mellem Bornholm og Ystad i en slags trekantsejlds. Herved blev skibet tillige omfattet af kravet om, at samtlige besætningsmedlemmer skulle kunne kommunikere med passagerne på et skandinavisk sprog. Et sådant krav går videre, end hvad man fx fra de svenske myndigheder kræver.

Søfartsstyrelsen fik herefter en henvendelse fra det tyske Transportministerium, der fandt, at reglerne var i strid med både international lov og EU-retten, herunder det gældende direktiv vedrørende træning og uddannelse af besætningen på færger. Søfartsstyrelsen forelagde derfor spørgsmålet om forholdet til EU-retten for EU-Kommissionen, der fandt, at de danske regler, der stiller krav til hele besætningen, gik videre end det, der var nødvendigt af hensyn til passagerens sikkerhed.

Søfartsstyrelsen er også af den opfattelse, at den sikkerhedsmæssige gevinst ved de skærpede sprogkrav er marginal. Jeg finder derfor, at der må kunne findes en løsning, hvor vi lever op til EU-retten, uden at vi går på kompromis med vores generelle holdning om en høj sikkerhedsstandard på færgerne.

Spørgsmålet, om hvordan de danske regler kan bringes i overensstemmelse med EU-retten og samtidig tilgodesikkerheden, er allerede taget op med erhvervets parter i Nautisk Udvalg under Skibstilsynsrådet. Jeg forventer at tage stilling til sagen, så snart resultatet af forhandlingerne i udvalget under Skibstilsynsrådet foreligger.

### Spm. nr. S 991

Til forsvarsministeren (26/1 99) af:  
**Peter Skaarup (DF):**

»Hvorfor er piloterne i de danske F-16 fly, der er sendt af sted for at være klar til en eventuel NATO-indsats i Kosovo, ikke uddannet i de mest moderne F-16 fly inden for det danske flyvevåben, og vil ministeren tage initiativer, der kan sikre, at Danmark fremover kan sende det mest moderne udstyr af sted, når vi deltager i aktioner rundt omkring i verden?«

### Begrundelse

De danske F-16 fly, der torsdag den 21. januar 1999 blev sendt afsted til NATO-flyvebasen Grazzanise, er ifølge TV 2-nyhedernes oplysninger ikke forsvarets mest moderne. Ifølge TV 2's oplysninger har flyvevåbenet siden starten af 1990'erne brugt over 1½ mia. kr. på at opdatere F-16 flyene, men da piloterne endnu ikke er uddannet godt nok, var det de gamle og gennemprøvede F-16 fly, der fløj til NATO-basen i Italien. På den baggrund mener spørgeren, at vi har en problematisk situation, idet Danmark, når vi deltager i internationale aktioner, nødvendigvis må sende det mest moderne udstyr, der også kan sikre den bedst mulige indsats i området og beskytte piloterne på bedst mulig måde mod eventuelle angreb. Det er spørgerens opfattelse, at det vil være rimeligt, at ministeren hurtigst muligt drager omsorg for, at piloterne bliver toptrænede og uddannede i de nyeste og mest moderne F-16 fly. I den anledning forventer spørgeren, at ministeren meget hurtigt vil kunne komme med oplysninger og initiativer, der sikrer en toptrænet, moderne dansk indsats i forbindelse med de aktioner, som forsvaret og flyvevåbenet deltager i.

### Svar (3/2 99)

**Forsvarsministeren (Hans Hækkerup):**  
Indfasning af F-16 fly, som er opdateret til »Mid-Life Update« (MLU) niveau, og den tilhørende operative træning mv., blev indledt sidste