

Morten Homann (SF):

Hvis det efter statsministerens opfattelse er at lukke et hul prompte, at der går 3½ år, så vil jeg meget nødig se et skattehul, som regeringen tager sig god tid til at lukke. Det tror jeg i hvert fald ikke bliver i min tid herinde.

Så vil jeg godt sige, at for mig begynder der at tegne sig et meget klart billede af, hvad det er der i virkeligheden er regeringens politik i forhold til skattehuller, både hvad angår den nuværende regering og de regeringer, som statsministeren tidligere har beklædt ministertaburetter i. Det er jo i virkeligheden meget velbeskrevet i en bog, som statsministeren skrev for år tilbage, nemlig om en minimalstat, hvor man holder sig tilbage fra at lave for mange love, hvor man holder sig tilbage fra at lukke for mange huller, og så lader det være op til det enkelte menneskes, den enkelte virksomheds egen moral og opfattelse af, hvad der er ret og rimeligt, hvad der skal betales i skat.

Man må sige, at det jo i hvert fald er en klar opfattelse. Det er en klar holdning. Jeg er dybt uenig i den, men det er jo det billede, der står tilbage, når regeringen med statsministeren i spidsen gang på gang undlader at lukke huller og i stedet for appellerer til virksomhedernes gode vilje og høje moral, når de skal fastsætte deres skatteprocent. Det er måske det, man kalder frit valg i regeringens optik, men jeg kunne ikke have været mere uenig.

Statsministeren (Anders Fogh Rasmussen):

Jeg er bare nødt til at sige, at der ikke var noget spørgsmål i hr. Morten Homanns indlæg her, og derfor kan jeg så kun sige, at jeg ikke har mere at føje til, hvad jeg allerede har svaret.

Hermed sluttede spørgsmålet.

Spm. nr. S 2154

7) Til økonomi- og erhvervsministeren af:

Ole Vagn Christensen (S):

»Vil ministeren oplyse, hvorfor det livsfarlige skib »Orck« ikke bliver tilbageholdt, på trods af at det har en åbenlys ulovlig besætning, at der allerede er omkommet en polsk fisker, samt at Søfartsstyrelsen konstaterede 16 alvorlige fejl, hvad der giver anledning til at mene, at dødsulykken kunne være forebygget i henhold til de internationale aftaler, Danmark har tilsluttet sig, og vil ministeren tillige oplyse, om det er i over-

ensstemmelse med de internationale aftaler i ILO- og IMO-regi om sikkerhed til søs, at skibet efter ulykken i september 2002 fik lov til at stå til søs igen, selv om ingen af fejlene var udbedret, og selv om besætningen fortsat bestod af illegale polske fiskere og en hollandsk kaptajn og ingen fra besætningen var i besiddelse af de lovpligtige, nødvendige certifikater for uddannelse?«

Ole Vagn Christensen (S):

En dødsulykke på fiskerskibet »Orck« kunne være forebygget, hvis skibet var blevet tilbageholdt, da der af Søfartsstyrelsen var konstateret 16 alvorlige fejl, samt at skibet havde en illegal arbejdskraft. Derfor er det af stor interesse at få at vide, hvad økonomi- og erhvervsministeren har foretaget sig efter ulykken.

Økonomi- og erhvervsministeren (Bendt Bendtsen):

Jeg vil gerne sige til hr. Ole Vagn Christensen, at den 8. august 2003 har jeg nøje redegjort for denne sag i Folketinget i forbindelse med besvarelsen af spørgsmålene S 4098 – S 4108, som også var stillet af hr. Ole Vagn Christensen.

Det er korrekt, at der under et arbejdsmiljøtilsyn den 21. maj 2001 blev stillet 16 krav til skibet om forbedringer af arbejdsmiljøforholdene, herunder krav om bedre afskærmning af skibets trawlskovle. Efter ulykken foretog Søfartsstyrelsen den 23. september 2002 et uanmeldt kontrol eftersyn på skibet. Herudover blev skibet den 10. oktober 2002 indkaldt til et mere omfattende kontroleftersyn, og i løbet af efteråret 2002 rykkede Søfartsstyrelsen gentagne gange for dokumentation for besætningens kvalifikationer. Rederen reagerede imidlertid ikke, og i begyndelsen af 2003 blev der iværksat en eftersøgning af skibet med henblik på at få det stoppet. Den 16. februar 2003 lykkedes det os at spore skibet til Harlingen i Holland, hvor det blev tilbageholdt.

Jeg vil blot sige til hr. Ole Vagn Christensen, at Søfartsstyrelsen over for mig har oplyst, at man her i første halvdel af 2004 indarbejder nye digitale procedurer, som sikrer, at der sker en mere effektiv opfølgning, ikke mindst, når der ved syn konstateres alvorlige fejl og mangler.

Så vil jeg også sige til hr. Ole Vagn Christensen, at som det fremgår af tidligere besvarelser i denne sag, var det et nyt miljøtilsyn, der blev indført i 1999, som man skulle indstille sig på. Den måde, man har optrådt på, var derfor den gang en helt normal procedure, og jeg mener at