

kunne sige, at der ikke er overtrådt internationale regler.

Ole Vagn Christensen (S):

Jeg vil godt sige tak til økonomi- og erhvervsministeren. Det, vi fik at vide, var, at der nu her i 2004 er ved at blive gennemført noget. Vi kunne jo høre på den store redegørelse, der blev givet, og også på de svar, der tidligere er givet, at der sådan set ikke er blevet foretaget noget før nu for at forhindre, at den slags ting kan opstå. Den ene ting, jeg gerne vil spørge økonomi- og erhvervsministeren om, er: Hvorfor skulle der gå så lang tid?

En anden ting er om de konventioner, som vi har tilsluttet os. Er det nu helt krystalklart, at vi ikke har forbrudt os imod disse konventioner? Jeg er ikke helt sikker. Jeg er ikke sikker, fordi der jo også tidligere har været rejst spørgsmål om illegal arbejdskraft, og derfor vil jeg gerne høre vurderingen af den illegale arbejdskraft: Hvad har man foretaget sig her?

Økonomi- og erhvervsministeren (Bendt Bendtsen):

Jeg vil gerne sige til det helt konkrete spørgsmål om den illegale arbejdskraft, at som tidligere oplyst, har Udlændingestyrelsen ikke kendskab til ulovlige polske fiskere på skibet, men som opfølgning på hele ulykken og overtrædelserne har Søfartsstyrelsen oversendt sagen til politiet, hvor spørgsmålet om en eventuel straffesag behandles.

Kl. 14.10

Men for at komme tilbage igen til kvalifikationer hos en besætning på et sådant skib, så er der jo på baggrund af internationale konventioner fastlagt særlige krav til besætningen på store fiskerskibe, der er på 45 m og derover. Fiskerskibet »Orck« skulle ikke have et særskilt certifikat vedrørende bemandsingsfastsættelse, skibet skulle blot overholde bestemmelserne i lov af 13. januar 1997 om skibes besætning.

Det betyder altså, at skibet ikke var forpligtet til at indsende hyrekontrakter, besætningsskemaer til Søfartsstyrelsen, idet kravet udelukkende omfatter de store fiskerskibe.

Jeg vil gerne sige til hr. Ole Vagn Christensen, at det jo til enhver tid er politiets opgave at kontrollere den arbejdskraft, der arbejder i Danmark, men det er altså ikke så nemt, som man gerne vil gøre det til i denne her sag. Det er jo et spørgsmål om, hvor et skib, der sejler i internationalt farvand og andre steder, lægger til, hvor

mange gange det lægger til i Danmark osv., før det skal ind under de regler.

Hr. Ole Vagn Christensen kender jo ganske godt de regler, der er på det område, og vi må konstatere, at Udlændingestyrelsen ikke har haft mulighed for at få kendskab til ulovlige polske fiskere på skibet.

Som sagt er denne sag overdraget til politiet med henblik på af en vurdering af, om der skal rejses tiltale i sagen.

Ole Vagn Christensen (S):

Hvad er det, man kalder de forklaringer, man får i sådan nogle søforhør? Er det ikke søforklaringer? Er det ikke en sådan, vi her bliver præsenteret for, når der bliver sagt, at nu har man lavet en anmeldelse?

Hvis vi nu ser på forløbet, så er der jo tale om, at skibet får at vide, at der er 16 alvorlige fejl. Skibet får derefter lov til at sejle, selv om de ikke er udbedret. Det er helt klart konstateret, at nogle af de 16 alvorlige fejl er grundlaget for den ulykke, der sker. Selv om der sker den ulykke, selv om man er inde at kigge på alle de der ting, og selv om man også er inde at kigge på spørgsmålet om arbejdskraft, ja, så må vi altså konstatere, at skibet også efterfølgende får lov til at sejle, uden at det er udbedret.

Derfor var mit spørgsmål meget enkelt: Hvad er det, der er gjort, for at den slags ting ikke kan ske igen? Vi fik lidt at vide om den digitale procedure, men vi har ikke fået en klaring på, hvordan man vil sikre, at der ikke er tale om ulovlig arbejdskraft.

Økonomi- og erhvervsministeren (Bendt Bendtsen):

Nu er det sådan, at der kan være brodne kar alle steder også på søen. Vi må jo konstatere, at der er sket en alvorlig ulykke, og det gør da helt klart, at vi er nødt til at se på de procedurer, der er.

Det, jeg har fået oplyst af Søfartsstyrelsen, er, at man kan give disse skibe pålæg inden for 3 måneder, og at man nu har fået digital mulighed for at registrere de her ting og hurtigere følge dem op. Det er altså en ny lovgivning og et miljøtilsyn, der blev indført i 1999, og derfor var det, der skete på daværende tidspunkt i 2001, en ganske normal procedure. Den er strammet op, det giver det nye digitale system i Søfartsstyrelsen nu mulighed for. Maksimumrammen er faktisk 3 måneder, men alt afhængigt af, hvad det er, kan perioden kortes ned, og hvis der ikke er