

[Poul Andersen]

med minimumskrav på officersuddannelser. Udviklingen taler for, at kravene skærpes, men der er ingen certifikater for dæksbesætningen. Det må vi helt klart arbejde for at få indført.

Nationalt må vi gøre mere for efteruddannelsesområdet både af hensyn til sikkerheden og for at fastholde konkurrenceevnen i et erhverv, hvor der indføres mere og mere teknologi.

Endelig er der en del at gøre med hensyn til selve sejladsen. Øget anvendelse af skibskorridorer, ikke mindst til skibe med farlige laster, er en af vejene frem.

En anden kunne være øget international information om farlige laster, der befinder sig i ens farvand. Vi har sandsynligvis ikke set den sidste skibskatastrofe, men hvis vi fortsætter det hjemlige og internationale arbejde, er der håb om, at vi kan nedbringe antallet af fremtidige ulykker. Det kræver en international indsats, som vi i Danmark må være foregangsmand for. Vi må derfor øge indsatsen for at højne standarden på skibe og uddannelser, skærpe kontrollen i havnene og sørge for, at de periodiske eftersyn af det internationale farvand kontrolleres bedre.

Hidtil har der i Folketingets Erhvervsudvalg været bred enighed om søfartssikkerheden. Det er Socialdemokratiets håb, at denne enighed kan fortsætte, så vi kan fremstå samlet udadtil og på denne måde lægge et større pres internationalt.

### Kai Dige Bach (KF):

Jeg vil indledningsvis slå fast, at Det Konservative Folkeparti helt og fuldt støtter målsætningen om størst mulig sikkerhed ved transport med skibe, således at ulykker og fare for tab af menneskeliv, som det er nævnt i forespørgslen, kan undgås.

Vi er enige i nødvendigheden af en national og en international indsats for at øge sikkerheden, og det var da også to konservative ministre for industri og miljø, der omgående indkaldte EF's relevante ministre for at gøre noget ved sikkerheden til søs efter den tragiske ulykke ved Shetlandsøerne.

Her er de nærmere omstændigheder endnu ikke klarlagt, men det er også den slags ulykker, vi skal forsøge at forebygge ved at kræve ordentlige sikkerhedsforhold.

Det kræver både en national og en international indsats. Hvis ikke alle lande indser nødvendigheden af en maksimal sikkerhed til søs, kan resultatet blive en unfair og uacceptabel konkurrence på sikkerheden med deraf følgende store skader for mennesker og natur.

Vi kan i Danmark heldigvis glæde os over, at den danske transportflåde generelt er særdeles godt vedligeholdt, men desværre er der i dag mange ældre skibe på verdenshavene, og det må være over for dem, vor indsats skal koncentreres. Det er ikke realistisk at tro, at vi kan tvinge disse skibe til ophugning, så krav om forbedret sejladsikkerhed er vejen til bedre sikkerhed.

Også søfolkernes uddannelser skal hele tiden holdes up to date; også her er jeg sikker på at vi herhjemme er blandt de førende.

Når det er sagt, må vi også gøre os klart, at lovgivningen ikke er og aldrig kan være nogen garanti mod ulykker. Det gælder for søfartslove såvel som for andre love. Vi må ikke narre os selv til at tro, at bare vi lovgiver tilstrækkeligt, så er den hellige grav velforvaret. Sådan er det ikke. Og selv om vi lovgiver så langt, som det er formålstjenligt, kan vi ikke sikre os 100 pct. mod lovovertrædelser. Brodne kar findes overalt. Det vidner de ulykker, som vi allerede har set, om. Her er gældende regler eller almindelig god sømandsskik ikke fulgt, og derfor er ulykkernes omfang blevet så voldsomt.

I vore bestræbelser på at nå stor sikkerhed må vi intensivere kontrollen med, at de sikkerhedsforskrifter, som faktisk forefindes, efterleves. Vi har allerede i dag Den Europæiske Havnestaftale, inden for hvilken vi kan arbejde for en effektivisering og en bedre kontrol med skibe og deres besætningers kvalifikationer. Vi skal kontrollere eksisterende regler bedre, og vi skal indbygge effektive kontrolmuligheder i eventuelle nye regler og internationale aftaler. Vi kan udmærket forestille os og foreslå særlige regler for ældre skibe eller skibe med farlig last eller særlige fordele for skibe med dobbeltkrog. Vi skal gøre alt, hvad der er muligt, for at sikre os mod ulykker, men desværre kan lovgivningsindsats eller nye internationale aftaler ikke løse alle problemer.

Det Konservative Folkeparti er glade for at være medforslagsstillere til denne dagsorden, som pålægger regeringen inden udgangen af næste folketingsår at redegøre for, hvilke for-