

[Sonja Albrink]

vælger et rederi, der både tager hensyn til skib og drift.

Når det så i dag må konstateres, at ca. 80 pct. af alle ulykker skyldes den menneskelige faktor, er det imidlertid også helt afgørende at overveje, hvordan man undgår de ulykker, eller får dem reduceret.

Her er det naturligvis vigtigere at bringe uddannelse af søfarende ind i billedet. Efter vor opfattelse har danske søfarende en meget høj kvalitet, og det er vigtigt, at vi fortsat er i stand til at uddanne de søfarende, der er behov for på danske skibe. De bør også sikres de nødvendige økonomiske ressourcer til dette arbejde, og det er også glædeligt, at rederierne her har gjort en indsats ved at oprette det, der hedder Søfartens Praktikkontor. Det medfører, at unge, der ønsker at uddanne sig til styrmand, kan gennemføre en uddannelse, der ligger i faste rammer.

Netop fordi søfarende på danske skibe gennemgående er godt uddannet, er det også lidt besynderligt, når EF begynder at tale om en harmonisering af søfartsuddannelserne. EF-uddannelsen er dog næppe problemet. Jeg tror, problemet er, at der er set eksempler på, at uddannelserne andre steder ikke altid er tilstrækkelige. Er det et problem, må man internationalt prøve at gøre noget ved det, og kan Danmark bistå bilateralt eller internationalt, synes jeg, at vi skal være parat til det.

Jeg vil afslutningsvis konkludere, at vi i Danmark skal arbejde for – som andre ordførere har sagt – at sikkerheden til søs og beskyttelsen af havmiljøet fortsat baseres på internationale regler. Vi skal fortsat indtage en aktiv rolle i IMO, og vi bør være opmærksom på, at det blå Danmark er en betydende sektor for vort land, og det må vi sørge for at den vedbliver at være.

### Lone Dybkjær (RV):

Hvis det er mig tilladt, vil jeg gerne have lov til at sige tak til formanden for formandens bemærkninger om dagsordenslængden. Vi er nogle ordførere, der indimellem forsøger at gøre vores synspunkter gældende i disse spørgsmål – uden stor succes.

Jeg er naturligvis enig i selve dagsordenen som medforslagsstillere, men jeg føler alligevel, at den måske har beslutningsforslagslængde. Men den afstikker naturligvis på udmærket vis

nogle rammer for regeringens arbejde, og det kan da være godt nok.

Der er jo sket en hel del, siden Columbus erobrede Amerika, og med det mener jeg, at der er sket en hel del med vores syn på hele skibsfarten. Dengang Columbus drog af sted, var skibsfarten på en eller anden måde et middel til erobring – selvfølgelig i negativ forstand – af nogle lande og til nogle terrorhandlinger, men jo også et middel til erobring af en verden, altså til at få noget udsyn og noget indblik på en måde, som vi ikke har haft tidligere.

Den diskussion, vi har om skibstransport i vore dage, er i virkeligheden en diskussion, som næsten udelukkende afspejler de katastrofer, der sker rundt omkring. Den er egentlig ikke særlig meget en konstruktiv diskussion om, hvad man kan benytte skibstransporten til.

Det afspejles også i ministerens svartale, som jeg takker for, fordi det var en udmærket redegørelse for de danske initiativer, og jeg synes, det er fint, at Danmark er aktivt. Ministerens tale er selvfølgelig også et produkt af forespørgslen.

Men jeg vil da alligevel godt appellere til, at vi måske begynder at diskutere skibstransport på en lidt anden måde, end vi hidtil har gjort, nemlig at vi prøver på at se skibstransporten i sammenhæng med den øvrige godstransport og passagertransporten og så prøver at sammenligne: Er det egentlig ikke en ganske fornuftig transportform? Det tror jeg det er, hvis man ser på det med miljøbriller. Og det ville jeg egentlig opfordre til i højere grad indgik i debatten: At vi prøvede på at få skibstransporten ind sammen med togtransporten og naturligvis biltransporten og alle mulige andre slags transport og så, om vi i virkeligheden ikke kunne få mere ud af den synsvinkel og dermed måske kunne give diskussionen et løft – naturligvis også til gavn for Danmark, som jo er en gammel klassisk skibsnation.

Så synes jeg i øvrigt også, det er lidt interessant, at hr. Tommy Dinesen sammenligner med fly og sammenligner måden, man håndterer flykatastrofer på, med måden, man håndterer skibskatastrofer på. Det er jo et produkt af hele den udvikling, der har været på skibsområdet. Man kan næsten sige, at det har været helt nødvendigt for, at der ikke skete store katastrofer for flyvningen, at man havde meget høje sikkerhedsforanstaltninger helt fra star-