

[Margrete Auken]

ties)?«

Begrundelse

Danmark har som det eneste EF-land underskrevet konventionen, mens der tilsyneladende har været diskussion mellem resten af EF-landene angående proceduren.

Svar (24/4 89):

Udenrigsministeren (Ellemann-Jensen):

Konventionen om reguleringen af aktiviteter vedrørende mineralressourcer i Antarktis blev vedtaget i Wellington den 2. juni 1988 og åbnet for undertegnelse den 25. november 1988, hvor konventionen blev undertegnet af bl.a. Finland, Norge og Sverige. Danmark undertegnede – med forbehold af ratifikation – konventionen den 24. februar 1989, og som det andet EF-land undertegnede Storbritannien konventionen den 22. marts d.å.

Diskussionerne i EF angående konventionen har drejet sig om, hvorvidt medlemslandene i forbindelse med deres undertegnelse af konventionen skulle afgive en erklæring om muligheden for, at EF på et senere tidspunkt eventuelt skulle kunne tiltræde konventionen (i tilfælde af, at konventionens gennemførelse griber ind i Fællesskabets kompetence). Danmarks (og Storbritanniens) undertegnelse af konventionen fandt sted efter, at det var blevet klart, at der ikke kunne opnås enighed mellem EF-landene om at afgive en sådan erklæring.

Spm. nr. S 761

Til *industriministeren* (13/4 89) af:

Tommy Dinesen (SF):

»Kan det have sin rigtighed, at statsskoleskibet »Danmark« ikke er sødygtigt nok til at sejle om vinteren, og hvorledes har man tænkt sig at beholde besætningen om bord, når statsskoleskibet skal oplægges i et år?«

Begrundelse

I svaret på spørgsmål nr. S 722 skriver ministeren, »at Søfartsstyrelsen ikke anser det for forsvarligt at påbegynde et togt med uerfarne elever i danske farvande om vinteren.«

Man må vel gå ud fra som en selvfølge, at eleverne har en vis træning, inden man sejler ud,

og de danske farvande er vel ikke værre end Atlanterhavet, hvor skibet ofte sejler.

Har man nogen garanti for at kunne finde nogen sejlskibsfolk til et så stort skib som »Danmark«, hvis den faste besætning skal fyres i et år, som det er meningen i Søfartsstyrelsen. Der er ikke nogen fidus ved at have et renoveret skoleskib, hvis der ingen besætning er til at sejle og uddanne eleverne.

For øjeblikket kører Danmarks Rederiforening med baggrund i Dansk Internationalt Skibsregister en kampagne for at få flere unge til søs. Samtidig oplægges skoleskibet, og man taler om nedlæggelse af søfartsskoler, forstå det hvem der kan.

Svar (26/4 89):

Industriministeren (Nils Wilhjelm):

Jeg har forelagt spørgsmålet for Søfartsstyrelsen, der har oplyst følgende, hvortil jeg kan henholde mig:

»Statsskoleskibet »Danmark« er sødygtigt til at sejle om vinteren, men det er ikke hensigtsmæssigt at påbegynde et togt i januar måned fra Danmark, henset til at sne og is kan forekomme og således være til hinder for en forsvarlig oplæring af uerfarne elever. Desuden er skibet ikke isoleret, og indkvarteringsforholdene vil ikke være velegnede til vintersejlsads.

Med hensyn til mulighederne for at beholde de faste besætninger under skibets oplægning regner Søfartsstyrelsen med, at de fleste vil være interesserede i genansættelse, når skoleskibet atter er sejlklart. Søfartsstyrelsen har draget omsorg for, at de fastansatte besætningsmedlemmer, der må afskediges på grund af skibets værftsoophold, såfremt de ønsker det, vil kunne blive midlertidigt ansat i danske rederier.«

Spm. nr. S 762

Til *forsvarsministeren* (13/4 89) af:

J. K. Hansen (S):

»Kan ministeren oplyse, hvilke beløb der gennem de sidste 15 år er anvendt ved udbygningen af Sønderborg Kaserne, således at kaserne i dag er i stand til at huse og fungere som en uddannelsesinstitution for 500 befalingsmandselever og til at huse og fungere operativt for et signalopklaringskompagni?«