

[Tommy Dinesen]

Nils Wilhjelm, om, hvorvidt der ville være flere danske søfolk i arbejde et år efter oprettelsen af DIS. Det var der ikke, men der er flere udlændinge på danske skibe end før, viser besvarelser af spørgsmål fra hr. Stillinger og fra mig til industriministeren.

Det er svært at få de konkrete tal – man ved knap nok, hvor mange der er i den danske handelsflåde – men nu har vi fået nogle tal. Der var dog ikke noget om, hvor mange udlændinge der var. Det er tilsyneladende efter, at sømandskontoret er nedlagt, at det er blevet så svært.

Et argument mere fra SF's side mod DIS var, at de goder, man tilbød danske redere for at hjemflage, på et tidspunkt vil blive overgået af andre lande. Og i dag tales der jo om oprettelse af Euros, altså EF-registre; desuden er Panama og Indien på vej med internationale registre, og i dagens aviser kan man se, at Luxembourg er på vej med et internationalt register.

Med hensyn til EF og det indre marked og skibsfarten er det ærlig talt forbavsende, så lidt Folketingets Erhvervsudvalg bliver orienteret, for der sker jo noget i EF. Her har man den samme diskussion, som vi havde i Folketinget, inden et flertal stemte for DIS, med akkurat samme argumenter som dem, vi kender fra dansk skibsfart. SF vil tage initiativ til, at der bliver en diskussion om EF og dansk skibsfart. Jeg bliver ikke forbavset, hvis Folketinget inden længe vil blive stillet over for krav bl.a. med baggrund i lempelser og Euros-registeret.

O.k., det var fortiden, som man jo kan blive klogere af. Lad os så gå videre i debatten og fokusere på fremtidens skibsfart, især den danske. Der er ingen tvivl om, at fremtidens skibe bliver højteknologiske, computerstyrede skibe med søfolk med en høj uddannelse, altså eksperter, uanset hvilket job de bestrider om bord. Pyramideordningen med en skibsfører med uindskrænket magt om bord vil snart være passé. Med få folk må man uddelegere ansvaret og stole på de forhyrede. Det betyder, at man i fremtiden får en såkaldt flad struktur med egne ansvarsområder.

Samtidig er det nødvendigt at tilpasse uddannelserne, således at de også kan bruges, hvis den søfarende vælger at søge arbejde i land. For et års tid siden vedtog Folketinget en anden uddannelse af skibsassistenter. SF var imod, fordi man fra før at skulle have gennem-

gået 5 måneders søfartsskoleuddannelse nu skulle gennemgå 5 uger på søfartsskole i første modul, så skulle ud at sejle i 6 måneder og derefter skulle bruge 15 uger til andet modul og så igen skulle ud at sejle, i alt 18 måneder for at blive befaren.

For det første mangler der arbejdspladser til søs til de 600–700 unge, der gennemgår søfartsskole eller sejler med skoleskibene, som jeg vil vende tilbage til senere. Sagen er den enkle, at de unge, der kommer på søfartsskole, tror, at de så også kan komme ud at sejle, men det er så godt som kun de små skibe, der tager disse unge med en alt for ringe foruddannelse. Det siges dog, at A. P. Møller har taget 40 skibsassistentelever om bord som overskydende, men andre redere svigter de unge. Staten ligeledes – der findes mig bekendt ikke én skibsassistentelev i nogen af statens mange rederier eller færger. Det er for dårligt.

De, der så får den nødvendige sejltid og bliver matroser eller skibsassistenter, kommer ind i et fag med ca. 30 pct. arbejdsløse. Det er spild af uddannelser såvel som mennesker, når muligheden for at få dem i arbejde er der. Det, der mangler, er muligheder for videreuddannelse til vagthavende styrmand, sætteskipper eller maskinmester. Fra søformidlingen i Korsør har jeg fået en del korrespondance, der klart viser, at der ikke er uddannede navigatører og maskinmestre, samtidig med at vi har arbejdsløse, der gerne vil uddanne sig, men ikke kan, fordi der ikke er kapacitet på uddannelsesstederne. Dette bør der rettes op på.

Jeg skal her fremdrage dele af den omtalte korrespondance for at dokumentere mine udtalelser om et andet og mere effektivt uddannelsessystem end det, vi har på nuværende tidspunkt. Selv om det koster penge at uddanne folk, så er behovet der. Jeg har været inde på disse ting før, men den bedste måde, jeg kan argumentere for det på, er nok ved at citere fra et brev fra Dansk Skipperforening af 1942, som er sendt til søformidlingen i Korsør:

»Da Dansk Internationalt Skibsregister blev oprettet, skabte det uvilkårligt flere arbejdspladser til søs; desværre har dette ikke rigtig udmøntet sig i flere danske søfolk i skibene. Årsagerne til dette er flere; her kan bl.a. nævnes følgende:

Reduktionen af den danske handelsflåde op gennem 80'erne; dette resulterede i ringe tilgang til erhvervet.