

[Løvlig Simonsen]

at bevare vore traditioner, men til gengæld gøre op med erhvervets eventuelle konservatisme. Herunder skal vi også undersøge, om de nuværende ledelsesformer om bord er i overensstemmelse med de fremtidige krav, ja, man burde vel egentlig foreslå Danmarks Rederiforening at få lavet en analyse af dens egne fremtidige behov, også på direktionsniveau, for at se, hvordan de nuværende ledes kvalifikationer matcher fremtidens behov.

I forbindelse med uddannelse og uddannelsesbehovet er det også nødvendigt at se på vores uddannelseskapacitet både på vore søfartsskoler og på vore skoleskibe. Det er jo ikke ministeren ukendt, at vi i Erhvervsudvalget har modtaget en henvendelse fra Svendborg Navigationsskole omhandlende en sammenlægning af de to skibsførerklasser pr. 1. januar 1991, angiveligt fordi disse to klasser har et elevtal på henholdsvis 13 og 14 elever. Samtidig gøres der opmærksom på, at det er et engangsfænomen. Jeg behøver vel ikke at fortsætte, men vil bare henvise til, når vi taler om en god og fremadrettet uddannelse, at der så også er tale om et sammenhængende uddannelsesforløb, der først og fremmest må tilgodese elevernes behov. At slå to afgangsklasser sammen i det sidste halve år af deres uddannelse er en urimelig disposition, som ministeren snarest bør rette.

Når det drejer sig om vore skoleskibe, har ministeren også modtaget en henvendelse fra Stiftelsen Georg Stages Minde. Jeg synes, det er ganske betegnende, at Søfartsstyrelsen har meddelt fra ministeren, at der fortsat er behov for undervisning af vordende skibsassistenter i skoleskibe, men at man ikke har set sig i stand til at forhøje statstilskuddet. Dette skal ses på baggrund af, at stiftelsen selv har indsamlet 1 mio. kr., hvilket er al ære værd, men det, der er hovedpointen her, er, at der skal skaffes klarhed over, om vi fortsat vil have det nuværende antal skoleskibe, og hvorledes vi i bekræftende fald sikrer økonomien for dem.

Jeg forlanger ikke, at ministeren skal svare i dag, men jeg forventer, at det vil blive afklaret i forbindelse med den kommende redegørelse. Indtil da må de nuværende skoleskibe, såvel statsskoleskibet »Danmark« som »Georg Stage«, have økonomiske muligheder for at fortsætte, hvilket ikke synes at være en uoverkommelig opgave.

Endelig skal jeg tillade mig at henlede opmærksomheden på en henvendelse vedrørende kirkeskat, hvoraf det fremgår, at der tilbageholdes kirkeskat, som ender i redernes lommer. Jeg skal ikke kunne sige, om det forholder sig sådan eller Danmarks Rederiforening er ved at spare sammen til en kirke, men jeg anmoder om at få opklaret dette forhold og om, at det i givet fald bliver rettet.

Til slut skal jeg anmode industriministeren om i den kommende redegørelse at kulegrave de eksisterende uddannelser, herunder at beskrive de barrierer, der er i forhold til de fremtidige opgaver og muligheder for danske søfarende, at beskrive den nuværende og fremtidige uddannelseskapacitet på vore uddannelsesinstitutioner for søfarende, herunder skoleskibe og deres økonomiske muligheder fremover, og at samarbejde med såvel arbejdstagere som arbejdsgivere om opgaverne, så der bliver tænkt både fleksibelt og i helheder. For jeg er overbevist om, at industriministeren ikke er af den opfattelse, at løsningen på de nuværende problemer og fremtidige muligheder er, at de søfaren- de går i land.

Kai Dige Bach (KF):

Da Dansk Internationalt Skibsregister og lovpakken omkring DIS, som det kom til at hedde, blev vedtaget i 1988, var det på den alvorlige baggrund, at Danmark var ved at udspille sin rolle som søfartsnation.

I oktober 1987 var 38 pct. af tonnagen udflaget, og allerede i april 1988 var der tale om en 50 pct.s udflagning. Det gik stærkt, og det ville det være blevet ved med. Panama, Bahamas, Storbritannien og Singapore var de foretrukne lande at flytte skibe til for at kunne være internationalt konkurrencedygtig.

Gennemsnitsalderen på de udflagede skibe var lavere end for dem, der blev stående i Dansk Skibsregister. Hertil kom yderligere nybygninger indkøbt direkte til registrering under et andet flag. Det var moderne tonnage, der gik tabt for Dannebrog.

Danmark har altid haft stolte traditioner til søs, og en national handelsflåde er vigtig af hensyn til beskæftigelse og valutaintjening. Ikke mindst beskæftigelsen indgik i sin tid i diskussionen om den DIS-lovgivning, som ikke alle var lige begejstrede for.