

Danmark har jo gennem mange år – det er ingen nyhed – været en vigtig søfartsnation, som bl.a. er kendetegnet ved en konkurrence-dygtig, international og moderne handelsflåde. Vi har et veludbygget uddannelsessystem og en flåde, hvor vi sætter sikkerheden og arbejdsmiljøforholdene om bord højt.

At bevare denne status som søfartsnation er bare ikke nogen selvfølge. Det forudsætter bl.a., at erhvervet får de rigtige og de bedste rammebetingelser, så dansk søfart fortsat kan være i en styrkeposition.

Der er en klar interesse i at bevare så stor en del af den danske flåde under dansk flag som muligt såvel af beskæftigelsesmæssige hensyn som af hensyn til valutaindtjeningen. Vi ønsker at bevare det, man længe har kaldt det blå Danmark, som foruden de søfarende og rederierne jo også omfatter værfter og øvrige maritime virksomheder.

Erhvervet er som bekendt internationalt og konkurrerer hovedsagelig med tredjelande, dvs. lande uden for Europa. Det er derfor af kolossal betydning, at vi sætter vore fingeraftryk i internationale fora som f.eks. FN's internationale søfartsorganisation, IMO, og den internationale arbejderorganisation, ILO, når søfartsspørgsmål er på dagsordenen.

Regeringen arbejder for høje sikkerhedsstandarder, så besætningen, passagererne og havmiljøet kan blive beskyttet mod eventuelle ulykker; men af konkurrencemæssige grunde ved vi også, at det er nødvendigt, at regelfastsættelsen så vidt muligt sker internationalt.

Der er igennem de senere år sket en markant forøgelse af interessen for søtransportssikkerhed og arbejdsmiljø om bord på skibe inden for Den Europæiske Union. Ikke mindst på den tragiske baggrund af de senere års skibssulykker i europæiske farvande har vi fået den udvikling, at vi på vore breddegrader har sat yderligere fokus på sikkerheden.

På den anden side må man altså også erkende, at EU's skibstonnage kun udgør ca. 15 pct. af hele verdensmarkedet, og derfor er det selvfølgelig af konkurrencemæssige grunde, som jeg sagde før, helt afgørende så vidt muligt at få brede, internationale løsninger.

Skal dansk skibsfart overleve, må også de nationale rammebetingelser være på en sådan måde, at de bedst muligt tilgodeser skibenes konkurrenceevne over for tredjelande. I det lys skal man se de særlige danske skatteordninger for søfarende om bord på skibe, der er registre-

ret i Dansk Internationalt Skibsregister, og den mulighed, der er i dette register for at anvende udenlandske søfarende på lokale lønvilkår.

Jeg har selvfølgelig også som hr. Tommy Dinesen fulgt de meldinger, der i den senere tid er kommet om, at man skulle udskifte danske søfarende med udenlandske søfarende på visse skibe, og selvfølgelig har det også hos mig rejst spørgsmålet: Gør vi nu nok for at bevare den danske beskæftigelse til søs?

Jeg tror, at et væsentligt element i den sammenhæng er løbende at tilpasse søfartsuddannelserne til erhvervets behov og at følge den udvikling, der sker på området. Ved udvidet anvendelse af moderne teknologi som simulatortræning kan vi sikre, at en fremtidig navigatøruddannelse og maskinmesteruddannelse får international gennemslagskraft.

Det kan også nævnes som noget nyt, at vi i samarbejde med Undervisningsministeriet har startet en forsøgsuddannelse til skibsmekaniker som led i en uddannelse til egentlig faglig skibsassistent med faglig godkendelse inden for jern- og metalområdet.

I slutningen af juni og begyndelsen af juli afholdes en konference i IMO om de fremtidige uddannelser, hvor man skal vedtage en gennemgribende revision af den internationale konvention om uddannelse af søfarende, om sønæring og om vagthold, den såkaldte STCW-konvention fra 1978.

Revisionen vil resultere i modernisering af søfartsuddannelserne, således at der tages mere hensyn til den tekniske udvikling. Samtidig skal der være en bedre kontrol med, at søfarende, der gør tjeneste på andre landes skibe, har en uddannelse, der lever op til konventionens krav.

Efter sommerferien, når konventionen er på plads, vil der blive taget fat på en revision af de danske søfartsuddannelser, således som jeg tidligere har oplyst her i Folketinget. Gennem Søfartens Uddannelsesråd og Uddannelsesrådet for Maskinmesteruddannelsen vil erhvervets parter blive inddraget i disse drøftelser.

Det vil vel også være et naturligt element, at erhvervet i den forbindelse overvejer, hvorledes man kan sikre tilgangen til erhvervet og bevare dansk beskæftigelse, uden at konkurrenceevnen forringes.

En indsats på uddannelsesområdet udelukker imidlertid ikke, at der også kan være behov for en indsats på andre områder. Der er således fra rederne ytret ønske om, at vi i Danmark skal have et bare boat-register. Ordningen skulle gå