

**[Vivike.]**

om det. Jeg regner med, det bliver motiveret nærmere af fru Hanne Reintoft, men fakta er jo, uanset hvad de øvrige ordførere fra de borgerlige partier har sagt, at vore søfolk med hensyn til hjemsendelse er dårligere stillet end andre skandinaviske søfolk. Nu siger ministeren godt nok, at i de fleste tilfælde sendes de hjem med fly. Det vil jeg ikke benægte, det er måske nok rigtigt, men jeg har også eksempler på, at de kommer med den ene fragtbåd til en havn og med en anden fragtbåd derfra. Vi har eksempler på, at en sømand, der sendes hjem, har været med 4-5 forskellige fragtbåde, omtrent krydset jorden rundt 2 gange, i hvert fald eksempler på, at det har været 4½ måned at komme hjem, i en tid hvor han ingen hyre har, hvor konen så må henvende sig på socialkontoret for at eksistere.

I 1955 havde vi en tonnage på 1.233.000 t. I 1965 havde vi en tonnage på 2.061.000 t. Hvis vi tager i dag, så sejler vi med denne stærkt forøgede tonnage — og vi kan roligt regne med 1.000.000 t mere end i 1965 — med 2 pct. færre folk på dækket.

Det kan ikke være rigtigt, at det er bemanningsudgifterne, der gør, at dansk skibsfart mener, den har svært ved at konkurrere, og det er ikke bemanningsudgifterne, der er årsag til, at man sætter en del skibe under bekvemmelighedsflag. Nu er det godt nok blevet sagt her af hr. Hindkjær Pedersen og hr. Valbak, at den formidskede bemanning har inspireret danske redere til nybygninger. Hvordan ved de to ærede medlemmer det? Det er formentlig noget, rederne har sagt, men derfor behøver det jo ikke at være rigtigt; rederne driver jo også politik. Men hvad siger man nu? A. P. Møller har 10 pct. af sin flåde under bekvemmelighedsflag, Panamaflag, Hondurasflag, og hvad det nu er. Og det motiverer man med, at de danske bemanningsregler er for stramme, og det tror folk på. Men det er jo ikke årsagen. Årsagen til, at man går under bekvemmelighedsflag, ligger helt andre steder. Lader man skibe gå under bekvemmelighedsflag, så har man de rigtig store gevinster, meget minimale statsskatter til Panama, Honduras eller hvilket land det er, og andre afgifter, som vi har herhjemme, er også betydeligt mindre.

Man har minimale hyreudgifter og minimale kostudgifter, og sikkerhedskravene er i disse lande uendelig ringe og koster altså rederne meget lidt. Det er årsagen; det er ikke en skrap bemanningslov, der er årsagen, men det argument bruges af politiske grunde, og der er altså nogen her — det har jeg jo hørt på de foregående talere — som tror på det. Dansk Esso er ved at få bygget to store tankere på 200.000 t på Lindøværftet, de skal under bekvemmelighedsflag. Er der virkelig nogen, der vil mene, at det for et skib, der sejler med 200.000 t olie, skulle kunne berøre dets økonomi særlig meget, om der er to matroser mere eller mindre om bord? Det kan selvfølgelig ikke være tilfældet, det kan ikke være bemanningsloven, der er skyld i, at man lader skibene gå under bekvemmelighedsflag.

Det, det drejer sig om, og det, vort forslag går ud på, er, at man i hvert tilfælde genopretter den sikkerhed til søs, vi har haft tidligere, for den er svækket og svækket meget stærkt, og det kan vi i folketinget ikke tage ansvaret for; men det har vi, hvis vi lader det gå, som det går.

**Kjær Rasmussen:** Jeg skal ikke bruge tingets tid til at gentage synspunkter, som jeg i øvrigt kan være enig i. Vi har at gøre med en sag her, som nok må siges at have været længe undervejs. Det må virke betænkeligt, at et forslag som det, der blev fremsat allerede i 1966, aldrig nogen sinde blev færdigbehandlet, og at den nye regering helt har opgivet at stille forslag om nødvendige forbedringer. Det skorter åbenbart på viljen. Man regner tilsyneladende med, at søfolkene kan nøjes med højere magters beskyttelse. Nu skal der jo imidlertid også lidt håndkraft til en gang imellem, og de ideer, der ligger i den socialistiske arbejdsgruppes forslag, støtter vi gerne, de har aldrig været fremmede for vort parti; men det vil jo nok blive svært at få regeringen med på forslagene. Den har jo allerede i foråret vist, på hvilken side den stod. Også SF's forslag arbejder med en nedre grænse på 250 t, og den finder vi rimelig. Forslaget medtager lovens § 7, stk. 1 c, og foreslår en ændring til 500 HK, for så vidt angår fyrbøderne. I skibe mellem 500 og 1.200 HK skal der være en skibsmaskinmester og en