

Ninn-Hansen (KF):

Desværre tror jeg ikke, det er muligt at holde en skarper oppositionstale end den, venstres ordfører har holdt til sin minister, ellers ville jeg gerne gøre det, når man tager lovforslagets indhold i betragtning. Men det er i hvert fald længe siden, man har hørt en regeringsordfører true sin minister med domstolen i Luxembourg o. lign., det er forholdsvis ekstraordinært.

Nu ved jeg godt, at hr. Jens Peter Jensen vendte sig mest imod hr. Erling Jensen, der havde tilladt sig at rose ministeren, altså hr. Jens Peter Jensens minister, og det var altså den røst, han ikke syntes om. Men ved siden af så mange andre gode egenskaber har hr. Jens Peter Jensen også den, at han er meget bibelstærk, og derfor kender han Isaks gamle ord om, at røsten er Jakobs, men hånden er Esaus. Og det, hr. Jens Peter Jensen bebrejder sin minister, er altså, at han har brugt den hånd til at skrive hr. Erling Jensens lovforslag af med. Det er jo heller ikke rart, når hr. Jens Peter Jensen skal sige, at der er forskel på en liberal regering og en socialdemokratisk regering. Jeg forstod, at det var det, hr. Jens Peter Jensen lagde vægt på at få sagt ved denne lejlighed.

Vi kan vel enes om, at lovforslaget om søfartsuddannelsen er der megen fornuft i. Der kan være grund til at se noget nærmere på reglerne om de kvalifikationskrav, der opstilles. Jeg tror allerede, det er nævnt, at spørgsmålet om maskinchefernes stilling, når man tager i betragtning, at de nuværende chefer ikke alle kan opfylde de krav, der er opstillet, hvilket derfor kan hindre dem i at søge nye tilsvarende stillinger, kræver en overgangsordning, og sådan kan der vel være forskellige andre bestemmelser, vi skal se lidt nærmere på. Hr. Jens Peter Jensen har nok ret i, at vi skal bruge resten af dette folketingsår og lidt til til at kigge på disse lovforslag i det hele taget.

Men når vi så kommer til forslaget til sønæringslov, må jeg ligesom andre ordførere sige, at jeg forstår ikke helt meningen med bestemmelserne i §§ 19-21. Én ting er, at man gerne vil forbedre og forøge uddannelsen inden for søfarten, noget andet er, at man gør det til et krav for at blive påmønstret danske skibe, man gør det til eksklusivbestemmelser. Det er altså vendt, anderle-

des kan det ikke blive, imod søfolk fra andre lande. Det giver en hel del praktiske vanskeligheder. Det er da ikke altid et dansk skibs skyld, hvis det mister søfolk i en nordeuropæisk havn, men så skal det altså have besvær, omkostninger og ventetid, inden det kan få påmønstret en mand, som antagelig skal hentes herhjemme, til at udfylde den plads, der er blevet ledig. Det er store omkostninger, det kan dreje sig om, for et dansk skib.

Ministeren har, så vidt jeg kan se, ikke oplyst noget om, hvorvidt der findes tilsvarende bestemmelser som her angivet i §§ 19-21 i andre lande, f. eks. den meget store søfartsnation Norge, om de har tilsvarende krav om uddannelse for at blive påmønstret et norsk skib, som nu stilles for at blive påmønstret et dansk skib.

Jeg har svært ved at se nogen begrundelse for, at man ikke holder sig til, at uddannelsen er et tilbud, men opstiller disse krav i sønæringsloven, og det vedrører selvfølgelig det, vi talte om — da var det bare lidt for tidligt at tale om det — i forbindelse med skibsregistreringsloven før, nemlig dansk skibsfarts vilkår. Handelsministeren er jo også økonomiminister, og så vidt jeg er blevet orienteret ved forskellige samråd her i denne bygning, lægger handelsministeren særdeles megen vægt på valuta-indtægter og kan vel ikke undvære mange af dem. De danske skibe giver jo betydelige valuta-indtægter, og de danske skibe klarer sig og har altid klaret sig godt i konkurrencen. Men så skal man også passe på, for selv om handelsministeren måske vil sige, at dette kun er et lille skridt eller et mindre skridt i retning af at give dansk skibsfart en byrde i forhold til deres konkurrenter, så ved vi godt, at de indledende skridt undertiden bliver efterfulgt af andre, og tidspunktet synes jeg også man skal tage i betragtning. Dansk skibsfart er nu engang det erhverv, der er mest internationalt, og de vilkår, der gælder for andre, er bestemmende for, om konkurrence-dygtigheden er til stede. Det, det drejer sig om, er at have samme vilkår som andre landes skibsfart. Her gør man altså noget, som, så vidt jeg kan se, er ganske ekstraordinært byrdefuldt for dansk skibsfart, fordi der ikke findes noget tilsvarende i andre lande, og det synes jeg ikke tiden er til. Jeg synes,