

[Industriministeren]

der følges ved fastsættelsen af danske skibes bemanning, indeholder den en henstilling om ved fastsættelse af skibes sikkerhedsbemanning at tage skyldigt hensyn til behovet for søfarendes uddannelse.

Spørgsmålet om især de unge søfarendes uddannelse indgår derfor som et naturligt led i de overvejelser, der finder sted med henblik på at finde en tilfredsstillende løsning på dette problem.

Tommy Dinesen (SF):

Når jeg bruger udtrykket »pariaer«, mener jeg ærlig talt, at det er velbegrundet. Det er jo sådan, at de love, der bliver vedtaget herinde, normalt ikke gælder for søfolk, hverken miljølove eller andre, og det er for dårligt. Det er sådan, at der før i tiden var mindst 300 unge i danske skibe, og i dag er der 7, og det er forkert.

Samtidig har jeg på et andet spørgsmål i dag fået et svar fra industriministeren, og de tal, ministeren deri henviser til, svarer i hvert fald ikke rigtig til dem, jeg har fået alle andre steder fra. Det ville være en fordel, at der kom flere om bord i skibene for at forhindre de ulykkestilfælde og de dødsfald, der mange gange sker, samtidig med at folk må arbejde på overtid evig og altid for at kunne leve af deres job.

Industriministeren (Erling Jensen):

Jeg går ud fra, at reglerne ikke tillader mig at besvare den del af hr. Tommy Dinesens sidste indlæg, der vedrørte mit svar på et andet spørgsmål; det skal jeg derfor undlade. Hvis hr. Tommy Dinesen ønsker dette svar verificeret nærmere, stiller jeg mig meget gerne til rådighed. Jeg skal endnu en gang understrege, at den søfartslovgivning, vi har i dette land, normalt er avanceret i forhold til gennemsnittet af lovgivning for søfarende i den øvrige verden, og det går jeg ud fra at hr. Tommy Dinesen er ganske klar over. *(Latter og tilråb fra tilhørerpladserne)*. Jeg takker for bifaldet.

Jeg skal samtidig meddele, at det er så sent som i november 1981, at IMCO har vedtaget den resolution, jeg nævnte, om sikker bemanning. Jeg skal tilføje, at i 1981 ratificerede Danmark den internationale konvention om uddannelse af søfarende, om sønæring og om vagthold.

I forbindelse med gennemførelsen af bestemmelserne i denne konvention har, som jeg nævnte det, spørgsmålet om uddannelse af samtlige kategorier af søfarende i den senere tid været under overvejelse såvel i ministeriet som i Søfartens Uddannelsesråd, hvor samtlige erhvervets parter er repræsenteret, og jeg skal endnu en gang understrege, at spørgsmålet om især de unges uddannelse vil indgå som et naturligt led i disse overvejelser med henblik på i samråd med erhvervets parter at finde en tilfredsstillende løsning.

Hermed sluttede spørgsmålet.

Spm. nr. 460

7) Til *landbrugsministeren* af:

Svend Heiselberg (V):

»Kan ministeren garantere, at devalueringen af den danske krone følges op den 1. april d.å. af en devaluering af den grønne krone, som indgår i EFs landbrugsordninger?«

Skriftlig begrundelse

Det er af afgørende økonomisk betydning for dansk landbrug, at den devaluering på 3 pct. inden for EMS-samarbejdet, som blev foretaget mandag den 22. februar, nu efterfølges af en tilsvarende devaluering af EFs grønne krone. Ministeren har flere gange udtalt sig om sagen og stillet i udsigt, at det ville ske, men det forekommer, at udtalelser fra regeringsmedlemmer i den seneste tid er blevet mere usikre. I en tid, hvor landbruget i forvejen økonomisk kører på de yderste marginaler, er en manglende grøn-krone-devaluering en ny voldsom belastning.

Svend Heiselberg (V):

Efter devalueringen den 22. februar lod ministeren og andre regeringsmedlemmer forstå, at man straks efter ville devaluere den grønne krone. Indtil dato har vi ikke hørt, hvornår det vil ske, men jeg håber, at ministeren her i dag kan fortælle, hvornår en devaluering af den grønne krone vil finde sted.

Jeg må samtidig sige, at det er noget overraskende, at man i en krisetid for landbruget foretager en devaluering af vor krone uden på forhånd også at have sikret sig mulighed