

[Tommy Dinesen]

holdt med andre landes beholder den goodwill, som Dannebrog giver. Desuden er der hjælp fra ambassader eller udenrigstjenesten, og samtidig gives der mulighed for at indgå overenskomster med tredjelande, således at alle de overenskomster, der ellers er indgået med de danske søfartsorganisationer, bliver uden virkning.

Alt dette kan laves, fordi man vil give rederne mulighed for at hjemskrive danske skibe til en eller anden ubeboet ø. Det må betegnes som danmarksrekord i venlighed over for arbejdsgiverne. Men rederne har naturligvis også gode kort på hånden i denne sag; de har nemlig mulighed for at hjemskrive deres skibe under andre landes flag, f.eks. de såkaldte bekvemmelighedsflag, hvor der ikke findes snærende bånd som overenskomster og andre bestemmelser, der skal beskytte søfolkene i det daglige arbejde, et arbejde, hvorom vi ved, at antallet af dødsfald ved arbejdsulykker simpelt hen er det største sammenlignet med andre brancher.

Lønnen for en matros på langfart er kun 11.000 kr. om måneden plus kost, så man bliver ikke forgyldt ved at tage en hyre. Men eftersom kineserne nu er begyndt at uddanne hele besætninger fra dæksdreng til overstyrmand til forhyring i ikkekinesiske skibe til 100–200 dollars om måneden, bliver det svære tider for de danske søfolk i fremtiden – ingen tvivl om det. At lade en skibsfører være eneste dansker på et skib med Dannebrog uden en overenskomst underskrevet af de danske søfartsorganisationer må vel betegnes som falsk varebetegnelse.

SF mener ikke, at ministerens hvidbog er vejen frem for dansk skibsfart. Hvidbogens model for redning af dansk skibsfart vil automatisk medføre, at andre nationer vil gøre endnu mere for, at rederne skal hjemskrive deres skibe til et eller andet land, måske endda et land uden havn. Der tales allerede nu om, at nogle olielande vil lade andre nationers skibe sejle gratis med bunkerolie, hvis de vil overgå til det pågældende lands flag, og her kan Danmark overhovedet ikke være med; det kan vi lige så godt erkende. Det er virkelig store summer, det drejer sig om.

Som jeg før var inde på, er det helt usædvanligt, at en minister fremlægger en rapport som den, vi her har til behandling, uden at søfartsorganisationerne er blevet spurgt om noget som

helst. Allerede den 15. august, efter at ministerens hvidbog var offentliggjort, skrev undertegnede til industriministeren og spurgte, om han ville indkalde til et møde, hvor de berørte organisationer, rederne og politikerne kunne drøfte situationen, som er alvorlig. Den 5. oktober skrev jeg igen til ministeren, og i fredags var industriministeren så venlig at svare, at vi jo skulle have en debat i dag. Her i 1987 fremlægges så en rapport i Folketinget, uden at man har hørt mere end én part, nemlig arbejdsgiverparten. Mon det er klogt, hr. minister?

Oven i købet er skibsfarten i høj grad et internationalt anliggende. Forretningsføreren for Dansk Styrmandsforening, hr. Mols Sørensen, er formand for International Transportworkers Federation med en halv million medlemmer. Hr. Preben Møller Hansen er vicepræsident for Transport Union International med 18 millioner tilknyttede medlemmer. Det er ærligt talt ufatteligt, at man ikke prøver at få bare en dialog i gang med fagbevægelsen og organisationerne.

Hvad mener SF så der skal gøres, hvis dansk skibsfart skal have mulighed for at overleve – og vi erkender, at det bliver svært? Vi mener, at der løbende bør udvikles nye skibstyper, og at der ikke bare skal gives støtte til al slags skibsbyggeri. Vi ved jo, hvilke typer skibe der er for mange af, og som der vil blive for mange af på det internationale fragtmarked.

Ifølge bladet Søfart har Danmark verdens bedste skibsfinansiering. Derfor vil det være en absolut fordel at styre det fremtidige skibsbyggeri selektivt og ikke bare drysse pengene ud med rund hånd, at arbejde internationalt med de berørte organisationer, ITF, TUI, EF, FN, UN og CTA, som har været inde i billedet, men som alene har hørt på, hvad rederne har villet sige om dette, men alligevel prøve på internationalt at udforme nogle ens regler for arbejdsmiljø, hviletid, bemanning osv.

Der er ingen tvivl om, at udflagning og tilsidesættelse af de fleste aftaler med organisationerne vil betyde større risici for katastrofer til søs. F.eks. vil en stor tankbåd med 100.000 t olie og 12 mand om bord, der har arbejdet i døgn drift, hvis den grundstøder eller kolliderer, skabe en katastrofe af et omfang – især hvis det sker i danske farvande – som ikke har været set før. Derfor bør SF's beslutningsforslag om