

[Preben Møller Hansen]

skridtspartiets ordfører fortælle mig det? Da 40 pct. af handelsflåden kan beregnes stykvis af skibe – og lad os f.eks. sige, der er 1.000 skibe, hvoraf x antal er på 19 t – så kan man hurtigt nå op på det tal. Vi vil gerne have at vide helt klart, hvor mange bruttoregister tons der er tale om i denne sag.

Kristian R. Kristensen (KRF):

Det er heller ikke med større begejstring, at vi fra Kristeligt Folkepartis side er med til at behandle disse forslag. Baggrunden for lovforslagene er jo den voldsomme udflagning af den danske handelsflåde. Omkring årsskiftet udgjorde anvendelsen af fremmed flag 20 pct., både målt i antal skibe og i tonnage, i forhold til de danske handelsskibe.

I juni 1987 udgjorde anvendelsen af fremmed flag 29 pct., målt i såvel skibe som tonnage, og i oktober 1987 udgjorde de udflagede skibe 40 pct. af skibene under dansk flag, målt i tonnage 38 pct.

Det er de lave driftsomkostninger, der er forbundet med skibsfart under en række andre landes flag, der virker så tillokkende, at skibe under dansk flag bliver udflaget.

I Kristeligt Folkeparti mener vi, det helt afgørende for dansk økonomi er, at skibene er dansk indregistrerede. Samtidig er det væsentligere, at skibene er dansk indregistrerede, end at besætningen er dansk. Det er beklageligt, at det kan være sådan, men det skal atter ses i et økonomisk perspektiv.

Ved etablering af Dansk Internationalt Skibsregister opnås det helt afgørende forhold, at skibe i dette register får mulighed for at sejle med udenlandske besætninger på de lønvilkår, som er gældende i besætningernes hjemlande.

Det er da også et gennemgående træk i forslaget om Dansk Internationalt Skibsregister, at de enkelte bestemmelser næsten overtages ukritisk fra Dansk Skibsregister, som det i dag findes, med den væsentlige afvigelse vedrørende skibsbesætninger og aflønning af samme.

Der åbnes således for indgåelse af kollektive overenskomster om løn og arbejdsforhold med andre nationale sømandsorganisationer.

Det er efter vores opfattelse ikke hensigten med Dansk Internationalt Skibsregister at åbne for, at andre landes skibe kan lade sig indregistrere i Dansk Internationalt Skibsregister. International betyder således ikke her adgang for

andre, men karakteriserer udelukkende de danskejede skibes handels- og sejlforhold.

Men skal vi bevare en dansk handelsflåde – og det tror jeg vi kan være enige om alle sammen at vi skal – er denne internationale registrering desværre nødvendig. Vi ved godt, at sømandsorganisationerne er imod det. Det forstår vi også udmærket godt, men vi må nok alligevel erkende, at det er en nødvendighed.

De øvrige lovforslag fra nr. L 111 til nr. L 115 skal ses i forlængelse af lovforslag nr. L 110, forslag til lov om Dansk Internationalt Skibsregister.

Lovforslag nr. L 111, forslag til lov om ændring af lov om skibes besætning, lægger op til, at kravene til besætningerne på danskejede og -indregistrerede skibe skal svare til internationale standarder, som i en del tilfælde er mindre krævende end de danske. Samtidig vil uddannelseskravene blive tilpasset de internationale standarder, hvilket ligeledes i mange tilfælde betyder en vis forringelse af kravene til uddannelse på danske skibe. Omvendt kan søfolk med dansk afgangseksamen efter tilpasningen have mulighed for at betjene og sejle større skibe, end det er tilfældet i dag.

Det samme gælder lovforslag nr. L 112.

Lovforslag nr. L 113, forslag til lov om ændring af sømandsloven, ændrer et statsligt støtteforhold vedrørende sømænds ud- og hjemrejse. I dag er forholdet det, at staten betaler en sømands hjemrejse fra fremmed havn, forudsat at sømanden har været bortrejst i mindst 6 måneder. Med lovforslaget foreslås det, at staten i stedet betaler udrejse til påmønstring i fremmed havn uanset tjenestens længde. Det betyder et væsentlig øget antal rejser, som staten finansierer, svarende til at de statslige udgifter øges fra 3 mio. kr. om året til ca. 20 mio. kr. årlig.

Samtidig lægges der op til en lovmæssig vedtagelse af en ret til at indgå kontrakt om 12 måneders udmønstring, hvor reglerne i dag siger 6 måneder. Det er begrundet i de internationale regler, som er vedtaget ved ILO-konventionen.

Lovforslag nr. L 114 og nr. L 115 skal opfattes sammen. Nr. L 114 hedder forslag til lov om uddannelse af maskinmestre og nr. L 115 forslag til lov om statstilskud til godkendte maskinmesterskoler og værkstedsskoler. Det er rent faktisk blevet konstateret, at to ud af de tre nuværende særskilte eksaminer, maskinist-,