

Lovforslagets paragraffer og spørgsmålet om dets overgang til tredje behandling sættes til forhandling under ét.

Ingen bad om ordet.

Afstemning

§§ 1 og 2 vedtoges uden afstemning.

Lovforslagets overgang til tredje behandling vedtoges uden afstemning.

Formanden:

Jeg foreslår, at lovforslaget går direkte til tredje behandling uden fornyet udvalgsbehandling. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

5) Forespørgsel nr. F 38:

Forespørgsel til erhvervsministeren:

»Hvad agter ministeren at foretage sig for at bevare Danmarks status som søfartsnation med danske søfolk om bord i skibene?«

Af Tommy Dinesen (SF) m.fl.

(Forespørgslen anmeldt 24/2 95. Fremme af forespørgslen vedtaget 9/3 95).

Begrundelse

Tommy Dinesen (SF):

Siden årsskiftet er der sket det, at adskillige danske rederier, der før havde danske søfolk, har fyret de danske søfolk. Det drejer sig her på det sidste om A.P. Møller. Mercandia Rederierne har sat sine skibe til salg; her var der også danske søfolk. DFDS har på det sidste rejst spørgsmålet med hensyn til restaurationspersonalet, som man vil udskifte med udlændinge. Endelig har DSB for godt en måned siden fået lov til at danne et selvstændigt rederi, og i det forslag, der danner baggrund for, at det bliver et selvstændigt rederi, står der bl.a., at man godt kan tage udenlandsk besætning.

Så man må erkende i dag, at siden man vedtog loven om DIS, altså Dansk Internationalt Skibsregister, for godt og vel 7 år siden, har man ikke levet op til det, der var intentionerne på daværende tidspunkt.

Therkol Rederiet har lige antaget polakker, Elite-Shipping antager igen asiater og smider de danske søfolk i land, Torm, ØK og Lauritzen har ikke haft danske søfolk i mange år, og det er det samme med Kosan, Norden og Dannebrog, som også har udlændinge.

Man kan selvfølgelig spørge, om man skal bevare disse arbejdspladser, der ligger til søs, og som vel ikke omfatter mere end titusind; men vi har den opfattelse med baggrund i vedtagelsen af Dansk Internationalt Skibsregister, at det var det, der var meningen. Man kan jo også sige, at hver gang en dansk sømand bliver smidt i land, koster det det danske samfund 130.000 kr., fordi han skal have understøttelse.

For nylig havde vi et aktstykke i Finansudvalget om en bevilling på 10 mio. kr. til en af navigationsskolerne – jeg tror, det var den i Marstal – og jeg kunne da ikke lade være med i mit stille sind at tænke, at hvis vi ikke fra Folketingets side får gjort noget ved, at de mange arbejdspladser forsvinder, kan vi lige så godt begynde at se på, om vi skal bevare navigationsskolerne i Svendborg, Marstal, på Fanø og i Frederikshavn, og om vi fortsat skal bruge »Georg Stage« og »Skoleskibet Danmark« til at uddanne søfolk. Hvis vi ikke har nogen arbejdspladser til danske søfolk om nogle år – og med »om nogle år« tænker jeg på år 2000 – er der ingen grund til at have nogen uddannelsesinstitutioner.

Baggrunden for, at vi har rejst denne forespørgselsdebat her i Folketinget, er at give partierne mulighed for at fortælle, hvad de mener om de problemer, som dansk søfart står over for.

Besvarelse

Erhvervsministeren (Mimi Jakobsen):

Jeg vil gerne indledningsvis takke hr. Tommy Dinesen for, at vi får anledning til endnu en gang at drøfte et så væsentligt emne, som dette jo er: dels den danske tradition for at være en vigtig søfartsnation, dels selvfølgelig også det underspørgsmål, der jo klart ligger i forespørgslen: Hvordan kan vi så vidt muligt bevare danske søfolk om bord på de danske skibe?