

Forslag om motiveret dagsorden

»Folketinget pålægger regeringen at nedsætte et udvalg bestående af medlemmer fra handelsflådens organisationer og med Søfartsstyrelsens direktør, Torkild Reedtz Funder, som formand.

Udvalget skal inden den 1. marts 1996 fremkomme med forslag til, hvorledes Danmark fortsat kan bevare sin status som betydende søfartsnation med danske søfolk om bord i skibene.

Specielt konkurrenceforholdene, de fremtidige uddannelser samt fastholdelse af DIS som kvalitetsregister skal indgå i kommissoriet.

Herefter går Folketinget over til næste sag på dagsordenen.«
(Dagsordensforslag nr. D 67).

Jeg vil godt kommentere den dagsorden, som jeg synes det er dejligt at samtlige partier står bag, for den betyder, at vi stadig væk eller i hvert fald igen er blevet enige om, at dansk skibsfart skal være med danske søfolk om bord. Det er noget af det, der måske har manglet, synes jeg da selv. Der lægges op til i hvert fald fra SF's side, når man nedsætter et udvalg, at rederne og de berørte organisationer selvfølgelig skal tage nogle drøftelser; det ligger helt klart. Min holdning til det er, at kan man ikke blive enig, skal man selvfølgelig komme med nogle mindretalsindstillinger, for jeg tror ikke på, at man kan blive enig på alle områderne.

Ministeren omtalte sådan noget som bare boat-registeret. Jeg har selv fået det samme fremført fra rederside, og jeg har da også på sømændenes generalforsamling fremført det som noget af det, som jeg mener man skal se på. Fra SF's side er vi enige i, at der skal ses på alle de ting, der ligger, uanset om det er noget, der kommer fra rederne eller fra andre.

Vi er klar over, at det her ikke er et angreb på DIS, for vi fastholder de DIS-normer, der er, og det betyder jo, at den standard, som de danske skibe har i dag, fastholdes, og det synes jeg er udmærket.

De problemer, der kan ligge i det, og som vitterlig ligger i det, er spørgsmålet om, hvad EU har af planer på søfartsområdet med EU-register og med andre ting; også det er vigtigt at få diskuteret. Det har bl.a. betydning, hvis der er nye lande – f.eks. Cypern – som kommer ind i EU. Det er registre, som i dag kaldes åbne registre. Det er dér, hvor der er mange plimsollere rent ud sagt, som skulle have været ophugget,

som bliver hjemskrevet. Det vil give nogle problemer, og det skal vi have kigget på.

Vi skal også se på uddannelser. Det var ministeren også inde på, og det er jeg meget enig i. De fremtidige uddannelser er vigtige, og det er vigtigt, at vi uddanner danske søfolk til fremtiden, således at de kan klare sig i den konkurrence, der er med andre nationers søfolk.

Ministeren var også inde på, at vi skulle uddanne søfolk til at sejle i udenlandske skibe, og jeg kan da godt sige, at jeg på det sidste har fået adskillige breve fra nogle af de navigatører og maskinmestre, som er blevet fyret for nylig, og de mener, at en af redningerne kunne være, at de kunne få lov til at sejle i udenlandske skibe og så betale mindre i skat. Det er ikke noget, som jeg synes er godt, og det har jeg også sagt til dem, men også det skal vi selvfølgelig kigge på.

Med disse ord vil jeg slutte og udtrykke glæde over, at samtlige partier står bag den dagsorden, der ligger.

Formanden:

Der er nu fremsat følgende forslag om motiveret dagsorden: (se foran). Dette forslag indgår nu i forhandlingerne.

(Kort bemærkning).

Kent Kirk (KF):

Jeg fik det indtryk af hr. Tommy Dinesens gennemgang af den historiske udvikling inden for dansk skibsfart, at det var de danske redere, der ikke havde interesse i, at der var optimal beskæftigelse af danske søfolk i dansk skibsfart.

Det er ikke helt det indtryk, jeg har, og med baggrund i det eksempel, som hr. Tommy Dinesen kom med om antallet af ansatte i 1960: 44 mand om bord i skibene, er mit spørgsmål til hr. Tommy Dinesen: Hvis man nu fra danske reders side skulle have fastholdt det i dag, tror hr. Tommy Dinesen så, at de skibe ville få nogen som helst fragt at sejle med? Tror hr. Tommy Dinesen, at de skibe ville være konkurrencedygtige i den internationale konkurrence?

Er det ikke sådan, at netop skibsfarten altid har været kendetegnet ved at være et internationalt forretningsområde, hvor der er behård konkurrence: Er man ikke prisdygtig, og er man ikke konkurrencedygtig, får man heller ikke nogen fragter? Hvis det var sådan, at danske redere ikke havde sikret sig, at de på lige fod med andre skibsfartsnationer var i stand at være effektive og sikre, at der ikke var flere ansatte, end det er nødvendigt for at føre et skib, ja, så