

at mange af de ting, der er kommet i Funderrapporten, og som er udmærkede, nok er nogle, der vil hjælpe rederne til at gøre det billigere at drive søfart.

Det er selvfølgelig en ærlig sag, at man prøver på at få det igennem. Men jeg har den holdning til det, at skal vi blive ved med at hjælpe dansk søfart, for det gør vi jo på nogle områder, bl.a. med skattefriheden, må der altså også nogle garantier til, og det må vi tage op undervejs, når forslagene kommer frem.

Det har også fra nogle af organisationernes side været fremført i de forskellige fagblade, at de ikke er særlig tilfredse med nogle af de forslag, der ligger. Der må jeg så sige, at de forslag, der ligger, jo altså kommer fra organisationerne. Jeg forstår godt, at man ikke er enige, og det vil også være mærkeligt, hvis man var det. Det skal man heller ikke være.

Nogle af de ting, som ministeren sagde med hensyn til DIS, var, at der måske var en større glæde over DIS her i Folketinget. Fra SF's side er der ikke en større glæde over DIS, for vi mener stadig væk, der er noget galt i det, vi mener, at det er skruen uden ende.

Jeg kan da godt se, at der er kommet flere arbejdspladser til søs – der er i hvert fald kommet flere udlændinge – og man har, som ministeren sagde, bibeholdt de danskere, der var før. Det er også rigtigt. Men der sker altså ting og sager andre steder i Europa, hvor man bliver ved med at udvande de forskellige internationale skibsregistre, og det gør det svært. Der ligger også nogle ting her med hensyn til, at DIS nu skal udvides. Vi har ikke endeligt afgjort, hvad vi vil sige til det i SF.

Ministeren har opfattet det således, at organisationerne i fremtiden ville få større indflydelse på de overenskomster, der vil blive lavet med f.eks. filippinere. Hvis meningen er, at de danske organisationer skal godkende de aftaler, man laver med filippinere og andre, er jeg lidt mere positiv over for DIS, og så vil vi i hvert fald godt kigge på det. Men SF har som sagt været imod DIS de gange, det har været behandlet, især fordi man ophævede de aftaler, der var med organisationerne.

Jeg vil så gå over til at kommentere de forslag, der ligger, og det vil jeg gøre i tre afsnit.

Med hensyn til søfartsuddannelserne er vi fra SF's side meget enige i, at de skal være bedre, og de skal moderniseres. Det er en udmærket ting. Skal vi klare konkurrencen med de andre, skal uddannelsen være tiptop. Men jeg vil også godt

sige, at skal vi uddanne søfolk, skal vi altså også vide, hvad vi uddanner dem til, for der er ikke nogen grund til at uddanne nogen, hvis der ikke er nogle arbejdspladser.

Et dansk bareboatregister er SF positivt indstillet over for at flere grunde. En af grundene er, at jeg tror, det måske kunne være noget af det, der kunne hjælpe også coasterflåden. Det, der mange gange er problemet med coasterflåden, er, at man ikke kan skaffe de mange penge, der skal bruges til at købe nye skibe, og her var der måske en mulighed, hvis man i stedet kunne leje. Jeg har ikke nogen særlig holdning til, om man skal eje eller leje på dette område. Det er så tilsløret i forvejen, at det kan være svært at gennemskue, det har der i hvert fald været beviser på.

Som sagt vil vi godt være med til at se på bareboatregisteret, men her vil vi så, når forslaget kommer, selvfølgelig stille forslag om, at det må kræves, at der kommer i hvert fald en vis procentdel danske søfolk om bord. og det er jo meget nemt, for det, der er lagt op til af Funderudvalget, er, at det skal være en 3-årig aftale. Det synes vi er udmærket, for det er nemt at finde ud af, om der er kommet flere danskere om bord efter 3 år, og er der ikke det, må vi hellere lade være med at fortsætte med bareboatregisteret.

Der er en anden ting i bareboating, der skal kigges på, og det er det strafferetlige. Der er en forening i Norge af ofrene efter »Scandinavian Star«, som har undersøgt, hvem der ejer de forskellige færges osv., og det var fremme her til morgen, at justitsministeren er gået ind i sagen, fordi man ikke kan finde ud af, hvem der ejer hvad, når man tænker på »Scandinavian Star«. Og det skal i hvert fald være sikkert, at hvis man chartrer nogle skibe ind over bareboating, skal man være sikker på, hvem der ejer dem.

Etablering af en støvsugerbande, netværks-samarbejde for den mindre skibsfart, øget konkurrence mellem de europæiske havne og aftaler om internationale konventioner om ansvar for blindpassagerer er ting, som vi fuldt ud kan tilslutte os. Især med hensyn til blindpassagerer har der været nogle, som er blevet jagtet igennem mange år, men det er da også rigtigt, at der internationalt skal findes ud af, hvem der skal have regningen, når der kommer blindpassagerer om bord. Det har været en stor belastning for i hvert fald nogle redere.

Den anden afdeling af forslagene, som vi mener skal undersøges nærmere, er adgangen