

[Socialministeren.]

mente, at det ville dække de udgifter, der var forbundet med ordningen. Året efter, i 1974, forhøjede man det til 4 pct., og jeg kan sige, at jeg har i år nedsat det til 3 pct. Når der bliver nævnt et tal på 50 mill. kr., er det ikke korrekt. Så vidt jeg husker, ligger beløbet på 6-8 mill. kr., og en størrelsesorden som den, der blev nævnt, er ikke rigtig.

Hermed sluttede spørgsmålet.

Af *Knud Jespersen* (DKP) til handelsministeren:

„Er det rimeligt, at der ikke kræves arbejdstilladelse for påmønstring af skibe og erhvervsfaglig grunduddannelse for alle sømænd uanset farvand?“
(Spm. nr. 44).

Skriftlig begrundelse.

Medlemmer af Sømændenes Forbund i Bangkok, Manila, Kobe og Yokohama har sendt et åbent brev til arbejderpartierne med en klage over, at der sejler et meget stort antal skibe rundt derude under dansk flag med underbetalt, uorganiseret og uskollet arbejdskraft, på trods af at der findes mange ledige kvalificerede danske søfolk derude. Jeg er klar over, at sømandsloven og sønæringslovens § 19 skal ændres for at gennemføre en rimelig ordning, der gør loven lige for alle søfolk på danske skibe.

Knud Jespersen (DKP):

Dette spørgsmål har en meget stærk relation til hele beskæftigelsesudviklingen. Vi har i øjeblikket 132.000 registrerede arbejdsløse, og inden for søområdet har man i hvert fald omkring 1.400 tilgængelige arbejdspladser, hvor skibsrederne, nogle af de rigeste i vores land, udnytter billig, ukvalificeret arbejdskraft og en arbejdskraft, som ikke overholder de sikkerhedsmæssige forskrifter.

Man har for nylig begunstiget skibsrederne ved disse skibspantebreve på 10 mill. kr., og derudover har man en speciel skatteordning for dem, der går til den lave løn. Denne skatteordning er 15 pct. for en del af udlandssømændene, og de, der går

under Hongkongbetingelserne, er ganske skattefri.

Jeg skal til yderligere belysning af mit spørgsmål nævne, at i august måned 1974 var der følgende udlændinge i danske skibe: 427 matroser, 280 letmatroser, 216 ungdommænd og 268 dæksdrengene, dvs. knap 1.200 udlændinge — og heri er ikke medregnet Færøerne, Norge, Sverige og Finland — som slap med 15 pct. i skat, men som også var underbetalt og ukvalificeret arbejdskraft.

Ud over disse kommer så dem under de såkaldte Hongkongbetingelser, hvoraf vi har 271 i den danske handelsflåde. De er ganske skattefri, og i nogle tilfælde udnytter storskibsrederne dem så voldsomt, at de selv må fange deres egen kost, dvs. at de bliver selvforsynende, og man har tidligere haft et såkaldt bødesystem.

Nu er det, jeg spørger handelsministeren: Er det ikke rimeligt i en sådan situation, at der træffes de fornødne forholdsregler til at sikre en ligestilling både kvalitativt og økonomisk af alle søens folk?

Handelsministeren (Erling Jensen):

Jeg bemærkede mig hr. Knud Jespersens sidste betragtning om en ligestilling af alle søens folk, og jeg går ud fra, at hr. Knud Jespersen også dermed tænker i sit og mit kendskab til søfartens internationale karakter.

Sømænd, der tilhører besætningen på et dansk skib, der ikke regelmæssigt anløber dansk havn, er ifølge bekendtgørelse om udlændinges adgang til og ophold i landet generelt fritaget for arbejdstilladelse.

Et af hovedformålene med sønæringsloven, som blev behandlet her i tinget så sent som i juni i år, var at sikre, at alle søfarende i danske havne havde den bedst mulige uddannelse. Udmønstring til dækstjeneste i visse nordeuropæiske havne blev derfor betinget af, at den pågældende havde gennemgået et erhvervsfagligt grundkursus. Årsagen til begrænsningen var, at rejsemulighederne fra Danmark til en række havne i Nordeuropa er så gode, at det ikke kan volde vanskeligheder at udsende folk med den rette uddannelse hertil, mens man — for ikke at stille danske skibe i havne uden for Nordeuropa i den situation,