

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. Mercandía 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?

Danmark har jo gennem mange år – det er ingen nyhed – været en vigtig søfartsnation, som bl.a. er kendetegnet ved en konkurrence-dygtig, international og moderne handelsflåde. Vi har et veludbygget uddannelsessystem og en flåde, hvor vi sætter sikkerheden og arbejdsmiljøforholdene om bord højt.

At bevare denne status som søfartsnation er bare ikke nogen selvfølge. Det forudsætter bl.a., at erhvervet får de rigtige og de bedste rammebetingelser, så dansk søfart fortsat kan være i en styrkeposition.

Der er en klar interesse i at bevare så stor en del af den danske flåde under dansk flag som muligt såvel af beskæftigelsesmæssige hensyn som af hensyn til valutaindtjeningen. Vi ønsker at bevare det, man længe har kaldt det blå Danmark, som foruden de søfarende og rederierne jo også omfatter værfter og øvrige maritime virksomheder.

Erhvervet er som bekendt internationalt og konkurrerer hovedsagelig med tredjelande, dvs. lande uden for Europa. Det er derfor af kolossal betydning, at vi sætter vore fingeraftryk i internationale fora som f.eks. FN's internationale søfartsorganisation, IMO, og den internationale arbejderorganisation, ILO, når søfartsspørgsmål er på dagsordenen.

Regeringen arbejder for høje sikkerhedsstandarder, så besætningen, passagererne og havmiljøet kan blive beskyttet mod eventuelle ulykker; men af konkurrencemæssige grunde ved vi også, at det er nødvendigt, at regelfastsættelsen så vidt muligt sker internationalt.

Der er igennem de senere år sket en markant forøgelse af interessen for søtransportssikkerhed og arbejdsmiljø om bord på skibe inden for Den Europæiske Union. Ikke mindst på den tragiske baggrund af de senere års skibulykker i europæiske farvande har vi fået den udvikling, at vi på vore breddegrader har sat yderligere fokus på sikkerheden.

På den anden side må man altså også erkende, at EU's skibstonnage kun udgør ca. 15 pct. af hele verdensmarkedet, og derfor er det selvfølgelig af konkurrencemæssige grunde, som jeg sagde før, helt afgørende så vidt muligt at få brede, internationale løsninger.

Skal dansk skibsfart overleve, må også de nationale rammebetingelser være på en sådan måde, at de bedst muligt tilgodeser skibenes konkurrenceevne over for tredjelande. I det lys skal man se de særlige danske skatteordninger for søfarende om bord på skibe, der er registre-

ret i Dansk Internationalt Skibsregister, og den mulighed, der er i dette register for at anvende udenlandske søfarende på lokale lønvilkår.

Jeg har selvfølgelig også som hr. Tommy Dinesen fulgt de meldinger, der i den senere tid er kommet om, at man skulle udskifte danske søfarende med udenlandske søfarende på visse skibe, og selvfølgelig har det også hos mig rejst spørgsmålet: Gør vi nu nok for at bevare den danske beskæftigelse til søs?

Jeg tror, at et væsentligt element i den sammenhæng er løbende at tilpasse søfartsuddannelserne til erhvervets behov og at følge den udvikling, der sker på området. Ved udvidet anvendelse af moderne teknologi som simulatortræning kan vi sikre, at en fremtidig navigatøruddannelse og maskinmesteruddannelse får international gennemslagskraft.

Det kan også nævnes som noget nyt, at vi i samarbejde med Undervisningsministeriet har startet en forsøgsuddannelse til skibsmekaniker som led i en uddannelse til egentlig faglig skibsassistent med faglig godkendelse inden for jern- og metalområdet.

I slutningen af juni og begyndelsen af juli afholdes en konference i IMO om de fremtidige uddannelser, hvor man skal vedtage en gennemgribende revision af den internationale konvention om uddannelse af søfarende, om sønæring og om vagthold, den såkaldte STCW-konvention fra 1978.

Revisionen vil resultere i modernisering af søfartsuddannelserne, således at der tages mere hensyn til den tekniske udvikling. Samtidig skal der være en bedre kontrol med, at søfarende, der gør tjeneste på andre landes skibe, har en uddannelse, der lever op til konventionens krav.

Efter sommerferien, når konventionen er på plads, vil der blive taget fat på en revision af de danske søfartsuddannelser, således som jeg tidligere har oplyst her i Folketinget. Gennem Søfartens Uddannelsesråd og Uddannelsesrådet for Maskinmesteruddannelsen vil erhvervets parter blive inddraget i disse drøftelser.

Det vil vel også være et naturligt element, at erhvervet i den forbindelse overvejer, hvorledes man kan sikre tilgangen til erhvervet og bevare dansk beskæftigelse, uden at konkurrenceevnen forringes.

En indsats på uddannelsesområdet udelukker imidlertid ikke, at der også kan være behov for en indsats på andre områder. Der er således fra rederne ytret ønske om, at vi i Danmark skal have et bare boat-register. Ordningen skulle gå

ud på, at udenlandskejede skibe, som på baggrund af en bare boat-aftale, hvor skibet udlejes uden besætning, kan registreres under dansk flag i aftalens løbetid. Man ønsker på lignende måde mulighed for, at danskejede skibe, der udchartres til udenlandske redere, kan føre det fremmede flag. Det er redernes opfattelse, at det ville fremme konkurrenceevnen, at man fik sådanne muligheder.

Jeg synes, vi skal gå ind i overvejelser om det, men først vil jeg se nærmere på, hvilke betingelser der i givet fald skal stilles. Det er ikke min hensigt, at vi skal lette muligheden for at udflage til substandardregistre, og vi skal heller ikke have skibe under dansk flag i et eventuelt bare boat-register hos os, hvis skibene ikke lever op til vores niveau med hensyn til sikkerhed og arbejdsmiljø.

Som sagt er denne sag stadig væk på overvejelserstadiet. Når jeg er kommet længere med det, skal sagen drøftes med erhvervets parter, inden vi skal tage endelig stilling til, hvordan ordningen i givet fald skal skrues sammen.

Selv om man ikke kan se bort fra, at der både har været og måske også kan komme en yderligere anvendelse af udenlandske søfarende, vil jeg meget gerne understrege, at vi langtfra er i den situation, som vi stod i, før DIS blev indført i 1988. Dengang så man, at vores skibe i hastig fart blev udflaget – med den deraf følgende konsekvens for beskæftigelsen.

Dommedagsprofeter, som dengang mente, at indførelsen af DIS ville være ensbetydende med, at vi mistede dansk beskæftigelse, fik ikke ret. Kendsgerningerne er, at når vi i dag ser på det samlede antal søfarende, så er der godt og vel det samme antal, som da DIS blev indført. Jeg er selvfølgelig klar over, at det navnlig er de menige danske søfarende, som er blevet erstattet af udenlandske søfarende, hvorimod der har været en tydelig fremgang for de danske officerer.

Uanset hvad vi gør, kan jeg ikke give noget løfte om, at vi i fremtiden ikke vil se et vist fald i den danske beskæftigelse. Her har vores redere imidlertid et stort ansvar, som jeg håber de vil leve op til. I den forbindelse vil jeg gerne pege på, at danske rederier i årene efter, at DIS blev indført, trods mulighed for udflagning og stor frihed til at anvende udenlandske søfarende jo alligevel har holdt fast i det danske flag og det samme antal danske søfarende, som vi havde for 7 år siden.

Derfor er Danmark ikke blot stadig en søfartsnation, men med hensyn til skibsfart er vi

det tredjestørste land i hele Den Europæiske Union, og skibsfart er, som jo også alle ved, stadig landets tredjestørste eksporterhverv.

Forhold omkring skibsfartens konkurrenceevne og beskæftigelsessituation for de søfarende er et problem i alle de vesteuropæiske skibsfartsnationer, og set i det brede perspektiv har vi da i Danmark haft en udvikling, som de andre EU-lande faktisk godt kunne misunde os. Men det skal ikke være en sovepude; det vil jeg gerne understrege.

## Forhandling

**Tommy Dinesen (SF):**

Jeg vil starte med at sige tak til ministeren.

Og så tror jeg, at jeg vil begynde med at gå lidt tilbage i historien, nemlig til 1960'erne – det er ved at være historie. På daværende tidspunkt var det største danske skib ét, der hed »Christine Mærsk«. Om bord i det skib var 44 mand, og nu – det vil altså sige i løbet af 30 år – er man på samme størrelse skib vel nede på noget med 12-14 mand.

Det, der skete på daværende tidspunkt, i 1960'erne, var bl.a., at Danmark var ret kendt for at have nogle nationale redere – f.eks. var Lauritzen jo almindelig kendt som en af dem – der førte an i at forsøge at lave gode forhold for besætningsmedlemmerne. Man kunne få konen med ud at sejle, der var tandlæge om bord – det er der selvfølgelig nogen der ikke er så interesseret i – og man prøvede i det hele taget at højne standarden for dem, der sejlede. Man kan ikke sige, at det er den samme slags redere eller ejere af de danske skibe, der er i dag, vil jeg nok mene.

I 1970'erne begyndte så nedskæringen af besætningerne. Jeg tror, at de fleste søfolk i dag vil sige, at 44 mand om bord i en 44.000 tonner var lidt rigeligt, og man kunne vel godt forstå, at der skete nogle nedskæringer.

I 1980'erne begyndte så udflagningen, og mange af de danske redere satte deres skibe under Singaporeflag, Bahamaflag eller andre bekvemmelighedsflag.

For at forhindre det gjorde man fra Folketingets side bl.a. det, at man gav tilskud til de såkaldte projektskibe. Man lavede nogle højteknologiske skibe, hvor der kun var 9 mand om bord. Der var nogle, der mente, at det ville være redningen for den danske sømandsstand og for Danmark som søfartsnation. Det var det bare

ikke. Udflygningen fortsatte, og der blev færre og færre danske søfolk om bord.

Sidst i 1980'erne havde vi så de første debatter om, hvorvidt man skulle have Dansk Internationalt Skibsregister. Man havde i forvejen et internationalt skibsregister i Norge. Forskellen på det danske og norske var, at der i det danske kom en skattefritagelse for dem, der var ansat om bord. Det kan man godt sige var en begunstigelse af rederne, for de skulle kun betale 2/3 af den hyre, som de før skulle betale, fordi skatten simpelt hen forsvandt.

Det havde man ikke gjort i Norge. I Norge havde man bevidst gjort det, at man ikke uddannede norske søfolk, og man står i den situation, at det har kostet 6.000-7.000 arbejdspladser i Norge, og det norske register er ikke særlig velanskrevet rundt om i verden.

Man håbede altså på – jeg vil da håbe, at baggrunden for, at især de borgerlige ordførere gik ind for Dansk Internationalt Skibsregister, var, at de regnede med det – at det kunne blive redningen.

Jeg var så en af dem, som ministeren kaldte dommedagsprofeter, og jeg vil da godt sige, at jeg mener, jeg har haft ret, for jeg har ikke den samme opfattelse som ministeren af, at der er kommet flere danske søfolk om bord.

Tværtimod regner man det – når man skal se, hvor mange søfolk der er om bord i danske skibe – noget anderledes ud i dag, end man gjorde før. Sagen er den, at man før i tiden kunne se, hvor mange der var på sømandsskat. Det tal havde man, man kunne se, hvor mange der var tilsluttet dér, og derfor vidste man helt nøjagtig, hvor mange der var om bord i de danske skibe. Men efter, at man har indført DIS, er der ikke nogen, der betaler skat, og så har man tilsyneladende ikke mulighed for at finde ud af, hvor mange der er – i hvert fald kun omtrentligt.

Man har også lavet lidt om på optællingen, fordi man i dag tager færgerne med, når man skal finde ud af, hvor mange der er. Det gjorde man ikke før, fordi de, der var ansat på de danske færger, ikke var under sømandsskatteordningen. Derfor er der lavet et lille nummer dér, synes jeg nok.

En anden ting, vi var imod med hensyn til Dansk Internationalt Skibsregister, var foruden skattefritagelsen, som jeg har nævnt, at man nu kunne indgå asiatiske overenskomster. Det har man sådan set altid kunnet til søs; før i tiden var der noget, man kaldte munkebådene, hvor der var kinesere om bord, og det var vel, fordi det

var skibe, som aldrig kom hjem, og som nok sejlede nogle steder, hvor temperaturerne og andet måske ikke var så godt for den almindelige hvide mand – var jeg lige ved at sige. Så det er ikke noget nyt, at man har asiatiske overenskomster, men det er første gang, man i Folketinget har vedtaget, at rederne skulle have lov til at indgå sådanne overenskomster.

Når rederne selv er interesseret i at bevare det danske flag, hænger det jo sammen med, at det danske flag ude omkring i verden er et godt flag – og sikkert et af de bedste. Man ved, at danske skibe er i orden, man ved, de kommer til tiden, man ved, at det er dygtige søfolk, der har været om bord og vel også er om bord, og det betyder igen – det er oven i købet en skibsreder, der har fortalt mig det – at skibe, der er hjemflaget i Danmark, ikke skal betale så meget i forsikring. Man får også bedre priser, den dag man sælger skibene; man får mere for dem, fordi de er mere velholdte.

Det, der er problemet for søfarten her og nu, er – i hvert fald når man læser nogle af aviserne – at der er en lav dollarkurs. Det er vi alle sammen klar over at der er; det kan man jo ikke undgå at vide, når man læser aviser eller hører radio og ser fjernsyn.

Der var dog en reder, som i Børsen for 14 dage siden meget frimodigt sagde, at det såmænd ikke gjorde så meget med den lavere dollarkurs, for man har selvfølgelig også sørget for, at alle de udgifter, man har ved at drive rederi, også er i dollars, og det vil sige, at udgifterne også bliver betydelig mindre. Han sagde også, at et skib, der for et års tid siden kostede 27 mio. dollars, kunne man i dag få for 21 mio. dollars. Så det er jo ikke bare sort det hele at være reder.

Man kan også sige, at når olieprisen falder – og det gør den, for den hænger jo sammen med dollarprisen – og er helt nede på 16 dollars pr. tønde, betyder det en hel del. Det betyder, at det er billigere i dag at fremdrive skibene, så også det er en udmærket ting for rederne.

Man kan da heller ikke komme uden om, at hyren selvfølgelig betyder noget, og dér må man jo erkende, at selv om en skibsassistent eller en matros om bord i et DIS-skib i dag vel har 300 dollars, er de selvfølgelig ikke så meget værd, som de har været før.

Jeg skal på vegne af samtlige partier i Folketinget fremsætte følgende:

## 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

ville de heller ikke få nogen fragter ude på fragtmarkedet.

Tror hr. Tommy Dinesen ikke, at det, når vi ikke har fået flere beskæftiget i dansk skibsfart, måske kunne hænge sammen med, at vi her i Folketinget faktisk har vedtaget regler, der har generet investeringen i dansk skibsfart? Jeg tænker her på nogle af de regler, vi har gennemført – og hvor SF har været blandt de fremmeste for at få dem gennemført – hvor vi har forhindret den almindelige dansker i at investere i dansk skibsfart.

Når vi ser på hele den danske coasterflåde, har den meget, meget vanskelige vilkår, bl.a. fordi det er umuligt at skaffe den nødvendige finansiering. Og dér har hr. Tommy Dinesen og SF været nogle af de fremmeste til at forringe vilkårene for det, som der har været tradition for at danskere var interesseret i, nemlig netop at investere i den mindre skibsfart.

Så tror hr. Tommy Dinesen ikke, at det, når vi kigger på beskæftigelsen, var mere rigtigt, at vi kiggede på os selv, end at vi prøver at tage det store skyts frem imod rederne?

(Kort bemærkning).

**Tommy Dinesen (SF):**

Man siger gerne, at når man er blevet misforstået, er det, fordi man ikke har sagt det klart nok selv, så lad mig gentage: Jeg sagde netop med baggrund i »Christine Mærsk« med 44 mand om bord, at der ikke var noget at sige til, at der kom, hvad kan man sige, et modkrav om, at det var for mange. Jeg sagde oven i købet, at jeg tror, de fleste søkyndige kunne indse, at det var for mange folk. Jeg var tilfældigvis selv med skibet, der var Danmarks største. Vi gik og malerede skibet fire gange med pensler og sådan noget. Det er der ikke nogen der vil bede folk om at gøre i dag. Det var komplet tåbeligt.

Det, som jeg betonedede, var da også, at jeg godt kan forstå, at der er færre folk om bord. Jeg mener selvfølgelig ikke, der skal være flere folk om bord, end der er behov for. Derfor støttede vi også Projekt Skib. Om det så er den rigtige vej at gå, ved jeg ikke; det giver nogle andre problemer. Det, der kom ud af den rapport, der blev lavet om Projekt Skib, hvor der var 9-12 mand om bord, var jo, at folk lige pludselig fandt ud af, hvad det psykiske arbejdsmiljø var, for man havde bygget skibene således, at der kunne være 20-30 mand om bord. Det, der så sker, når de kun er 10 mand om bord, er, at de går vagt hele tiden. Man ser aldrig nogen af de andre.

Man ser en masse lukkede kamre. Det gør, at man føler sig fantastisk ensom. Det er meget interessant at læse beskrivelsen af, hvorledes de ansatte har opfattet det at være på Projekt Skib. Jeg forstår ærlig talt godt det med det psykiske arbejdsmiljø.

Så går jeg selvfølgelig ind for, at dansk søfart skal være effektiv. Når jeg er imod Storebæltsbroen, er det jo ikke, fordi jeg synes, at det bedste sted, biler kan stå, er på en færge, eller sådan noget lignende. Jeg mener jo ikke, at man bare skal putte en masse danskere om bord i skibene. Det er jo ikke det, der er det afgørende for mig. Det er selvfølgelig afgørende, at vi bevarer de her arbejdspladser. Det er det, der ligger i overskriften over det her, og det er det, vi diskuterer i dag. Det er da, fordi jeg går ind for det.

Jeg tror ikke, at jeg har stillet forslag her i Folketinget om, at der skulle flere folk om bord. Hvis jeg havde villet det, så havde jeg gjort det, hvis endelig det var det. Jeg har stillet forslag om sikkerheden om bord, jeg har stillet forslag om BST, og hvad det nu hedder, og en masse andre ting.

Med hensyn til coasterflåden vil jeg gerne sige, at det i hvert fald ikke er SF, der har ødelagt coasterflåden. Problemet med coasterflåden er, sådan som jeg har fået det at vide fra coaster-skipperne og fra – hvad hedder det? – Rederiet for Mindre Skibe, er, at man i dag ikke kan finde ud af at finde sammen. Coasterejerne var jo et specielt folkefærd, kan man godt sige, der jo selv ejede deres skibe, ligesom de gjorde i Marstal osv., og det, der er problemet i dag, er, at coasterne er for små, og så skal man ud i nogle enorme investeringer eller store investeringer i hvert fald, og det kan man ikke finde ud af at gå sammen om, fordi man har en tradition for at være alene.

(Kort bemærkning).

**Kent Kirk (KF):**

Jeg takker hr. Tommy Dinesen for præcisering af, at det ikke er et spørgsmål om, at der skal være flere folk om bord i de danske skibe. Altså de danske skibe skal være konkurrencedygtige og skal kunne sejle på samme vilkår som andre landes skibe. Det synes jeg er meget, meget vigtigt at få fastslået.

Men så er der jo altså kun én måde, vi kan øge antallet af danske søfolk på, og det er ved at få nogle flere skibe, altså ved at få mulighed for at få flere skibe under dansk flag. Og dér mener jeg, at vi her i Folketinget så også er nødt til at

kigge på, hvad det er for regler for investeringer i skibe, vi har fået skabt.

Hr. Tommy Dinesen siger, at coasterflåden er ved at glide ud af historiske årsager. Det mener jeg ikke er rigtigt. Jeg mener, at en af årsagerne til, at vi ikke får flere coastere, er, at vi har forringet investeringsvilkårene. Det er ikke muligt for den almindelige dansker i dag at deltage i en risikoinvestering i coasterflåden; det er en af årsagerne.

Vi skal hele tiden huske på, at når vi kigger på de danske rederiers udvikling, har de jo netop udviklet sig ved, at der er nogle, der har investeret i et enkelt skib; det er så gået godt, og så er de begyndt at investere i flere skibe. Selv nogle af de største rederier i dag er jo netop startet på de vilkår, hvor der var flere, der gik sammen og sagde: Vi er parat til at støtte den mand og prøve at få det skib til at sejle. Og så har det udviklet sig lykkeligt.

Så jeg tror altså, at når vi kigger på antallet af søfolk – og det vil jeg gerne have at hr. Tommy Dinesen forholder sig til – er det et spørgsmål om, at vi skal have flere skibe, og det er et spørgsmål om, at vi her fra Folketingets side er nødt til at forholde os til, om investeringsvilkårene i danske skibe er gode nok.

Når hr. Tommy Dinesen så kommer ind på spørgsmålet om, at det, at der er færre ansatte om bord i skibene, har noget med ensomhed og sådan noget at gøre, må jeg sige, at jeg mener, at det, vi er nødt til at koncentrere os om, er, at der skal være det antal ansatte, som der er behov for for at føre et skib fra ét punkt til et andet på sikker vis.

(Kort bemærkning).

**Tommy Dinesen (SF):**

Vi er jo ikke uenige om, at sikkerheden skal være i orden, går jeg ud fra. Derfor skal der også være det antal folk om bord, som man fastsætter i Besætningsnævnet, som er et uvildigt navn – i hvert fald er formanden uvildig. Det er ham og ikke nogen andre, der bestemmer, hvor mange folk der skal være om bord i skibene. Det afgøres dér, hver gang en sag bliver indklaget, så det har ikke engang Folketinget indflydelse på. Men det, jeg til enhver tid vil holde fast i, er, at sikkerheden selvfølgelig skal være i orden, og det kræver også, at der skal være folk om bord.

Jeg tror, det var hr. Kim Behnke, der engang, hvor jeg sagde, at nu var der så få folk om bord, at man ikke engang kunne få et slag firemandswhist, sagde, at så længe man kunne spille simultanskak, måtte det være i orden.

Men så få ønsker jeg selvfølgelig ikke der skal være om bord. Sikkerheden skal være i orden. Det skal ikke være sådan, at vi hele tiden tilside-sætter sikkerheden, så sker der en ulykke, og så kommer hele Folketinget farende og siger: Det er også for dårligt, nu må vi prøve at få rettet det op igen! Det er jo det, der er sket inden for søfartsområdet – mange gange.

Med hensyn til coasterflåden, som jeg ikke blev færdig med før, vil jeg gerne sige, at jeg deltog i et møde i Danmarks Rederiforening for ikke så lang tid siden, hvor man diskuterede coasterflåden, og jeg kan sige, at det, hr. Kent Kirk nævnte, ikke er det, man beder om. Det er i hvert fald ikke de gamle anpartner og den slags måder at finansiere det på. Men det er selvfølgelig også hollænderne, som pr. tradition måske har været bedre end danskerne på nogle områder. Dér har de mange besætningsmedlemmer, der var om bord i coasterne, måske haft en vis indflydelse på det; det vil jeg da ikke afvise. Vi ser da gerne, at coasterne kommer igen.

Når vi diskuterer trafik generelt, som søfart jo også er en del af, siger vi jo gerne, når vi f.eks. diskuterer lastbiler på vejene og sådan noget, at det er betydelig bedre, at man har nogle coastere, fordi de sparer vejene for en masse slid og for en masse lastbiler, og coasterne er egnet til at blive lastet med korn og sejle fra Nakskov til Kalundborg, eller hvor det nu er, til nogle større skibe.

Jeg ser da meget gerne, at coasterne kommer, og jeg har også fået at vide i Danmarks Rederiforening, at man vil komme med forslag derom. Jeg har ikke set det, men kommer de med et forslag til en finansiering, kigger vi selvfølgelig på det, og det kunne også komme i denne her forbindelse.

(Kort bemærkning).

**Frank Aaen (EL):**

Jeg er helt enig med hr. Kent Kirk i, at der er brug for flere coastere, og der er, som det også lige blev sagt, brug for at flytte trafik fra lastbiler over på små skibe. Det er der miljømæssige, beskæftigelsesmæssige og alle mulige andre gode grunde til.

Så er spørgsmålet selvfølgelig bare, hvordan man får den udvikling i retning af coastere, og dér må jeg sige det på den måde, at jeg da ikke kan forestille mig, at det, hr. Kent Kirk har i tanker, er, at vi skal indføre nye skattefiduser som dem, vi så tilbage i 1960'erne og 1970'erne, hvor alle mulige kunne boltre sig og hæve af

kassen i forskellige spekulationsprojekter. Jeg kan ikke forestille mig, at det er den slags ting, hr. Kent Kirk har i tankerne. Det vil jeg da gerne have afvist, for så kan vi komme i gang med en anden diskussion om, hvad vi så kan gøre.

Og dér vil jeg da sige, at jeg synes, der er mange gode muligheder. Vi kan ikke give statsstøtte – det forbyder EU os jo – så vi må tænke i andre baner, og jeg vil da gerne sige, at jeg synes, man kunne overveje udviklingsstøtte, så vi udvikler nye skibstyper; det er jeg helt med på. Og jeg vil da også foreslå, at man skulle overveje, om vi ikke skulle lave kollektiv trafik til havs, at vi simpelt hen opretter en DSB Til Havs-afdeling, så vi igen får små skibe til at sejle rundt langs kysterne, og så vi får tingene flyttet fra bilerne over til skibe. Det er jeg helt med på.

(Kort bemærkning).

**Kent Kirk (KF):**

Desværre må jeg sige til hr. Frank Aaen, at jeg synes, der er meget dobbelthed i det, der siges. På den ene side kan man godt se det hensigtsmæssige i, at vi havde en stor coasterflåde, og det havde vi rent faktisk op igennem 1960'erne og 1970'erne, og vi så også mange almindelig danskere, der var parat til at løbe en risiko ved at investere i coasterflåden, og så, når vi har fået alle de positive ting frem ved det, som også sikrede beskæftigelse for danske søfarende, får vi lige pludselig at vide, at det er spekulationsprojekter, og at sådan noget skal vi ikke have.

Fakta er i hvert fald, at da Folketinget gennemførte begrænsninger i anpartsinvesteringerne i coasterne, fik det en negativ effekt på udviklingen – det er en kendsgerning.

Det er også en kendsgerning, at ser vi på det historisk, har den danske skibsfart mange gange udviklet sig ved, at der er nogle få, der er gået sammen og har investeret i et mindre skib; det har vist sig at lykkes, og så har det kunnet føre til noget mere.

Jeg taler ikke om spekulationer her. Jeg taler bare om, at vi via indgreb her i Folketinget bevist har sat en udvikling i gang, som har været negativ for dansk søfart, og det burde vi rette op på.

Jeg ved, at tingene har udviklet sig siden, så spørgsmålet er, om vi kan finde en anden måde at rette det op på. Og det gælder for resten generelt for investeringerne i dansk skibsfart, at vi bør kigge på, om investeringsklimaet er tilstrækkelig godt, hvis vi har det politiske mål, at

vi gerne vil se Danmark som en stor søfartsnation i fremtiden.

(Kort bemærkning).

**Frank Aaen (EL):**

Nej, folk købte ikke en risiko, folk købte en skattefidus – og måtte så påtage sig en risiko i den anledning; sådan var det!

Jeg er fuldstændig imod, at vi igen skal til at have sådan et skattecirrus, hvor man kan spekulere som trussereder og spekulere vanvittigt i noget, der ellers er fornuftigt. Der er jo ingen grund til at forære folk langt væk fra erhvervet en masse skattekroner bare for at fremme noget fornuftigt, hvad angår de små skibe. Jeg kan slet ikke se, at man skal have den sammenblanding.

(Kort bemærkning).

**Tommy Dinesen (SF):**

Med hensyn til coasterflåden er der jo kommet en coasterrapport, som hr. Kent Kirk måske ved om og måske har læst. I den er der bl.a. nogle forslag til, hvordan fremtidens coastere kunne se ud; de kunne blive større og mere moderne osv. osv. Det synes jeg er en udmærket idé.

Og når hr. Kent Kirk så siger, at man skal konkurrere, og taler om finansiering, og at der måske skal være skattebegunstigelser, må jeg sige, at det mener jeg selvfølgelig ikke der skal være. Jeg mener, at når danske redere som sådan godt kan klare sig på det internationale marked, må det jo være, fordi de har nogle udmærkede finansieringsforhold.

Det, der som sagt er min mening med den dagsorden, der ligger, er at være åben over for alting, og coasterne er jo en del af det. Der står jo bl.a. i dagsordenen, at det konkurrencemæssige også skal undersøges. Lad os få alle tingene på bordet, så må vi jo se, hvad vi kan blive enige om. Det er det, jeg mener der er behov for. Det er det, der er meningen med det her, og selvfølgelig også at bevare så mange danske arbejdspladser som muligt.

**Formanden:**

Hr. Kent Kirk har ordet for en kort bemærkning. Og mon ikke vi så er ved at nærme os ordfører-rækken?

(Kort bemærkning).

**Kent Kirk (KF):**

Jeg skal gøre det meget hurtigt, hr. formand.

Jeg er bare nødt til at præcisere, at Folketinget må holde sig for øje, at når vi indfører en lov-



givning på ét område – og det er så den lovgivning, som hr. Frank Aaen er tilhænger af, imod investeringer i anpartner – har det nogle konsekvenser. Så kan man ikke bagefter komme og hyle op i Folketinget om, at man ikke har så mange danske søfolk beskæftiget i skibe. Det har konsekvenser.

Der bør Folketinget så fremover, hvis man mener, at man ikke ønsker, at der skal være de former for skatteafskrivninger i et bestemt erhverv, og at almindelige danskere skal have adgang til dem, samtidig finde ud af, hvordan man kan forhindre, at det får de negative konsekvenser for det pågældende erhverv.

For der hersker ingen tvivl om, at med de indgreb, vi har foretaget her – og SF har været blandt de fremmeste til at få dem presset igennem – har vi påført skibsfarten nogle negative konsekvenser. Vi fik rettet lidt op på det med DIS i 1988, og det var godt, vi fik gennemført det, for ellers havde det set endnu værre ud for dansk skibsfart.

**Poul Andersen (S):**

Indledningsvis vil jeg gerne sige tak til SF for den rejste forespørgsel.

Ministerens redegørelse var fyldestgørende med hensyn til de aktiviteter, uddannelsesmæssigt og forhandlingsmæssigt i EU- og IMO-regi, der er igangsat på dansk foranledning, efter at DIS blev indført i 1988, samt de fremtidige tiltag inden for området.

Det er også korrekt, at der siden 1988 er indflaget flere skibe, og at beskæftigelsen var stigende for danske søfolk indtil for ca. 3 år siden, hvor tilgangen af danske søfolk faktisk begyndte at stagnere, som det også fremgår af Søfartsstyrelsens opgørelser.

Søfartsorganisationerne har også i de senere år lavet statistikker for beskæftigelsen i DIS-skibene. De viser ikke helt de samme tal som Søfartsstyrelsens opgørelser, men en lavere beskæftigelse af danske søfolk.

I Socialdemokratiet har vi selvfølgelig med bekymring bemærket i dagspressen og fagbladene, at de danske rederier er begyndt at udflage, at afskedige juniorofficerer og skibsassistentter og at udskifte menige danske besætningsmedlemmer med udenlandske. Det er bekymrende.

For Socialdemokratiet er det vigtigt, at danske skibe i videst muligt omfang bemannes af danske søfolk. Vi ønsker ikke at droppe DIS, men at føre en aktiv politik for at sikre danske arbejdspladser.

Skibsfarten giver en vigtig valutaindtjening. Det er et internationalt erhverv, der kræver, at vi følger udviklingen nøje og ikke isolerer os, men får blotlagt, hvilke behov der er for yderligere initiativer, og samtidig fastholder, at der ikke skal gives køb på alle rettigheder. Det gør vi jo heller ikke for hjemlige erhverv, der udsættes for hård konkurrence.

Søfartserhvervet vil kun overleve, hvis man kan levere et kvalitetsprodukt til tiden og til en konkurrencedygtig pris. Det kan kun lade sig gøre med en veluddannet besætning. Derfor er det nødvendigt, at vi er på forkant med udviklingen med hensyn til uddannelserne, for at vi kan imødekomme erhvervets behov. Hvilke krav og behov der er i erhvervet efter 7 år med DIS, og hvilke tiltag der hermed skal tages politisk, belyses efter vores opfattelse bedst af erhvervets parter.

DIS giver en række skattebegunstigelser – et slag på tasken er ca. 500 mio. kr. om året til rederierne. Dem vil vi ikke umiddelbart fjerne, men det betyder samtidig, at vi i Socialdemokratiet mener, at vi kan tillade os at stille krav til rederierne. Men det skal gøres på et veldokumenteret grundlag. Vi ønsker at bevare Danmarks status som søfartsnation, hvor vi har skibe med størst mulig dansk besætning. Heri ligger ikke, at der skal være et fast antal danske besætningsmedlemmer på skibene.

Jeg vil også gerne sige, at vi er utrolig positivt indstillet fra Socialdemokratiets side over for det udvalgsarbejde, der nu går i gang med den formand, som alle her i Folketinget er enige om skal være Søfartsstyrelsens direktør, Torkild Funder, netop ud fra, at det er en person, der har en god faglig indsigt og viden på området. Det har man også opdaget internationalt i og med, at han nu er formand for et udvalg, der ikke i næste uge, men næste uge igen skal fremkomme med et forslag på IMO's kongres i London.

**Svend Heiselberg (V):**

DIS-lovpakken fra 1988 har været overordentlig gavnlig for dansk skibsfart ikke blot beskæftigelsesmæssigt, men også i relation til at fastholde og udbygge et maritimt miljø, der internationalt nyder stor anerkendelse og respekt, ligesom den har sikret valutaindtjening m.v.

Det er ikke nogen tilfældighed, at det blev en dansk embedsmand, der blev udpeget til at forestå udredningsarbejdet i IMO efter »Estonia«s tragiske forlis.

Som den søfartsnation, Danmark er, er det afgørende, at der skabes gode rammer for de skibe, der sejler under nationalt flag. Specielt i økonomisk trange tider forudsætter det, at danske skibe ikke er pålagt omkostninger og vilkår, som deres konkurrenter ikke er pålagt.

International skibsfart er som bekendt et meget konjunkturfølsomt erhverv, og dårlige markeder har sammen med en nærmest katastrofal dollarkurs ført mange rederier ud i en veritabel overlevelseskamp. Andre rederier er konstant på vagt for at være på forkant med situationen og foretage de justeringer, der måtte være nødvendige for også at kunne imødegå de farer, der lurar om det næste hjørne.

Samtidig er konkurrencen inden for skibsfarten taget til gennem de senere år, og i rederikredse er der en klar tendens til, at man hurtigt og uden tøven skiller sig af med urentable aktiviteter for at hindre, at de fører resten af virksomheden i uføre. Der findes i branchen flere aktuelle afskrækkende eksempler på, hvor vanskeligt det er at komme helskindet ud af et økonomisk jerngreb, som ikke mindst de senere års nybygningsprogrammer har holdt en række rederier i.

Den tid, hvor man kunne vinde ind på gyngerne, hvad man mistede på karrusellerne, er for længst forbi. I en sådan situation er det naturligt at reagere kortsigtet og vælge de nemme løsninger.

Vi i Venstre mener dog, at der er tilstrækkelig megen sund ballast i det maritime miljø til, at vi på længere sigt kan fastholde den stabile kurs, der har været ført siden 1988. Yderligere er rederiernes manørefrihed begrænset ved, at det er vanskeligt at skille sig af med urentable aktiviteter. Man kan f.eks. ikke afhænde en gastanker til en fornuftig pris, hvis bunden er slået ud af gasfragtmarkedet. Som et alternativ til en tabsgivende afhændelse og i håbet om et gunstigt marked og en gunstig dollarkurs forsøger mange rederier derfor via omkostningsminimeringer alligevel at holde skibet i drift, men selvfølgelig på, hvad man må kalde et lidt svagere blus.

DIS-registeret er i den henseende ikke noget billigt register, og det er derfor vanskeligt, men på længere sigt vigtigt at kunne holde fast på disse skibe. Uden den bestående mulighed for at forhyre billigere udenlandsk arbejdskraft ville det være umuligt. Er skibene imidlertid ude af DIS, bliver det så meget desto vanskeligere at vende udviklingen, når situationen bedres, og

helt umuligt, hvis det maritime miljø i den mellemliggende tid har ligget brak.

Det er dog samtidig vigtigt at bevare DIS som et kvalitetsregister. Man har søgt, men ikke kunnet finde eksempler på, at der i DIS findes sådanne slaveskibe, som det hævdes af diverse fagblade, men vi må under alle omstændigheder klart tage afstand fra rederier, hvis aflønning ligger under ILO's minimumsnormer på 371 US-dollars.

Hvis debatten medvirker til at skabe usikkerhed om DIS-ordningen, herunder om rederiernes mulighed for om nødvendigt at gå på svagt blus, vil det helt klart forstærke den udflagningstendens, som vi allerede fornemmer er under opsejling. Vi må derfor konstatere, at der er behov for at tage yderligere skridt til at styrke danske skibes og dermed også DIS-registerets konkurrencesituation.

Idet jeg i øvrigt skal henvise til mine indledende bemærkninger, vil jeg sige, at det er vigtigt, at en beslutning om at nedsætte en arbejdsgruppe sigter på en fremadrettet debat, herunder tiltag, der kan styrke skibsfartens konkurrenceevne.

Af konkrete initiativer, som kan forbedre vilkårene for dansk skibsfart, skal jeg fremhæve etableringen af et bare boat-register. Man bør herudover se nærmere på mulighederne for at give rederierne konkrete lettelser med hensyn til eksisterende omkostninger af forskellig art som f.eks. bidrag, afgifter m.v., men i lige så høj grad ved at udvise større tilbageholdenhed med at pålægge rederierne nye forpligtelser. Der er her ikke blot tale om økonomiske forpligtelser, men også EU-inspirerede detailforskrifter, som ofte har langt mere vidtrækkende konsekvenser for en moderne flåde som den danske end for f.eks. de sydeuropæiske handelsflåder.

Fra Venstres side er vi glade over, at det er lykkedes at enes om en dagsorden. Vi tager det også som et udtryk for, at SF har indset nødvendigheden af, at der kun skal stilles fornuftige og realitetsbetonede krav til de danske rederier.

**Niels Ahlmann-Ohlson (KF):**

Da mit partis ordfører, hr. Kai Dige Bach, ikke kan være til stede i dag, skal jeg på hans vegne fremlægge følgende:

Det Konservative Folkeparti mener, at det er en udmærket idé med en national søfartsdebat, hvor udgangspunktet er, hvad Danmark kan gøre for at beskæftige danske søfolk i danske skibe. Det er jo også et aktuelt tidspunkt, nu

hvor den meget lave dollarkurs og den store konkurrence gør det sværere end nogen sinde at drive rentabel dansk søfart.

Vi kan konstatere, at DIS – vi førstebehandlede lovforslaget om DIS i Folketinget i december 1987 under den daværende regering – har vist sig at gavne dansk søfart overordentligt. DIS har ikke opfyldt de meget dystre forudsigelser, som Socialdemokratiet, SF og Fælles Kurs dengang tromlede noget kraftigt frem med.

Jeg kan ikke lade være med at minde om, at hr. Tommy Dinesen – jeg refererer til Folketingets forhandlinger 1987-88 (1. samling), sp. 3791 – under denne debat mente, at DIS ville blive dødsstødet for den danske sømandsstand, og at der ville gå ca. 10.000 danske arbejdspladser tabt. Så kom en anden sømand, hr. Preben Møller Hansen, og korrigerede dette tal – det er da i grunden interessant – og oplyste, at 15.000 sømænd ville blive kastet ud i arbejdsløshed. Det står i øvrigt i sp. 3798. Den kunne hr. Berlauslet ikke klare, så hr. Berlaus susede op og hævdede, at samtlige danske søfolk, dvs. 17.000, skulle ud i arbejdsløshed og modtage arbejdsløshedsunderstøttelse.

Der er sket meget siden dengang. Specielt derfor tror jeg også – og derfor er det godt, at vi kan enes om en dagsorden i dag – at kritikerne af DIS på en måde må være lidt glade for den positive udvikling, som DIS rent faktisk har stået for.

Ser vi på antallet af beskæftigede, er der tale om 3.000 nye arbejdspladser. Det er da muligt, at Sømandsforbundet har haft en tilbagegang, men det opvejes så af stigningen i Metal Søfart.

Jeg vil også understrege, at det ikke ser ud til, at DIS har været en sovepude for dansk søfart. Det er en kendsgerning, at der i de seneste 5 år er investeret ca. 30 mia. kr. – det er et stort beløb – i danske skibe, de fleste fra danske værfter, hvortil kommer et betydeligt beløb i brugt tonnage.

Dansk skibsfart er dermed godt rustet til fremtiden, og derfor er det godt, at debatten i dag ikke skaber usikkerhed om de økonomiske rammevilkår, men at vi nu koncentrerer os om at se på, hvad der i øvrigt kan gøres.

Nationaløkonomisk kan vi glæde os over en valutaindejsling i 1994 på godt 30 mia. kr. Hele denne udvikling afspejler, at Danmark som eneste EU-land har haft en bred maritim fremgang, en udvikling, som vi bør være stolte af.

Men det betyder ikke, at alt nu og fremover er i den skønneste orden. Uanset DIS er danske

skibe mellem udenlandske destinationer fortsat udsat for konkurrence på lønomkostninger, som gør det helt umuligt overalt at opretholde konkurrenceevnen. Derfor er vi ikke enige med de politiske kredse og enkelte søfartsorganisationer, der har den meget kontante – nemme – indstilling, at hvis ikke dansk skibsfart kan klare sig med 100 pct. dansk bemanning, skal DIS og andre forudsætninger for, at det er gået sådan, fjernes.

Der er i dag beskæftiget mange udlændinge på danske skibe; sådan er det, det kræver markedsøkonomien, det kræver markedet. Men der er trods alt stadig et stort flertal af danskere om bord, og det skal vi glæde os over. Det må gælde her som i alle andre erhverv, at kan man ikke konkurrere på prisen, må man gøre det, som Danmark har tradition for, på kvaliteten.

I den hjemlige uddannelse af søfolk bør man derfor overveje en omstrukturering, der højner danskernes kvalifikationer i forhold til konkurrenternes. Der er startet en faglig uddannelse af menige, og nu bør officersuddannelsen stå for tur. Initiativer som det iværksatte simulatorprojekt er en god idé, mener den konservative folketingsgruppe.

I rammerne inden for EU må vi arbejde for, at der virkelig etableres fri markedsadgang også for dansk skibsfart, således at den ikke er udelukket fra andre medlemslandes kystfart efter 1996. I det hele taget må EU afstå fra detailregulering og overlade dette til medlemslandene selv eller FN's internationale søfartsorganisation, IMO. Danmark må satse på brede internationale reguleringer og overholdelsen af disse.

På trods af yderst vanskelige vilkår er det lykkedes en del små rederier at overleve indtil nu, og deres fortsatte eksistens er af afgørende betydning for et dansk maritimt miljø. Langt de fleste af skibene er bygget på danske værfter. Skibene tjener også som uddannelsessteder for nye søfarende, og driften skaffer beskæftigelse for mange i land både med administration, reparation og vedligeholdelse. Desuden tjener skibene en ikke ubetydelig sum ind i fremmed valuta.

Småskibsfarten kan man heller ikke tvinge til at konkurrere på umulige vilkår. Her burde man nok kigge på rederiernes ønsker om at afskaffe 10-mands-reglen, for så vidt angår partrederier, udvide garantiordningen for mindre fragtskibe, forbedre afskrivningsregler og finansieringsvilkår, afbureaukratisere og forenkle administrationen hos offentlige myndig-

heder og føre hensigtserklæringerne om at fremme en miljøvenlig transport til søs ud i livet.

Jeg tror, det kan blive et spændende mødepunkt for Folketingets partier at få drøftet det, der også var omtalt tidligere i debatten: at få de små coastere til at sejle mellem de danske havne.

Vi kunne også godt ønske os, at ministeren snart ville barsle med en løsning på de mindre og mellemstore skibes problemer, især med hensyn til finansiering af nybyggerier, så vi ad den vej kunne få flere danske arbejdspladser på danske skibe og ikke, som det er tilfældet, se flere og flere udenlandske interesser overtage de stolte traditioner, vores nation har til søs.

Afslutningsvis vil jeg igen sige: Vi glæder os over, at vi har kunnet enes om en dagsorden i dag. Det lover godt for Danmark som søfartsnation.

(Kort bemærkning).

**Tommy Dinesen (SF):**

Hr. Svend Heiselberg sagde, at han håbede, at SF i fremtiden ville stille nogle mere realistiske krav, når vi diskuterede dette område. Jeg vil godt sige til hr. Svend Heiselberg, at jeg mindes ikke, at vi i SF er blevet kritiseret, fordi vi ikke har stillet realistiske krav.

Vi har stillet nogle krav til sikkerhed og en masse andre ting undervejs, når vi har diskuteret søfart, og skulle jeg endelig tage noget, som alle kender, kan jeg sige, at hvis resten af Folketinget, især nogle af de borgerlige, havde lyttet til SF, da vi diskuterede »Ask« og »Urd«, var det danske samfund blevet sparet for ½ mia. kr. – bare for at tage én af tingene.

Til hr. Niels Ahlmann-Ohlsen vil jeg sige, at det kan godt være, at der var lidt rigeligt med bud, da vi diskuterede Dansk Internationalt Skibsregister; jeg holdt mig til de 10.000, og det vil jeg stå ved, for det er jo derfor, vi har rejst debatten i dag. Jeg startede med at fortælle om rederierne. Der er tre rederier, hvor rederne er meget danskvenlige, nemlig A.P. Møller, Mercandia og DFDS, og lad os så tage DSB med. Men de andre rederier: Norden, Torm, Ø.K., Elite-Shipping, og hvad de nu hedder alle sammen, og endda også Dannebrog er løbet fra de aftaler, der ligger i DIS. Sådan opfatter jeg det.

Det kan godt være, vi har forskellig opfattelse af det her i Folketinget – det har vi nok – men jeg mener stadig væk det, jeg sagde dengang: At det er skruen uden ende med DIS. Men nu

har vi DIS, og andre lande har også fået et internationalt skibsregister. Man har NIS i Norge og DIS i Danmark, og i Tyskland har man noget andet, Luxembourg har det, og det har de alle sammen. Det er det, der også gør, at vi må prøve at diskutere, hvad vi nu skal gøre for at redde dansk søfart og de danske arbejdspladser. Situationen, som jeg opfatter den, er ret alvorlig, og det er derfor, jeg håber på, at de forskellige organisationer og rederne kan finde frem til noget, som vi alle sammen kan bruge.

(Kort bemærkning).

**Niels Ahlmann-Ohlsen (KF):**

Jeg vil gerne sige tak til hr. Tommy Dinesen, fordi han her åbent erkendte, at det var lidt voldsomme tal, der blev brugt i debatten. Jeg forstod det sådan, at det mest var daværende folketingsmedlem hr. Møller Hansens og daværende folketingsmedlem hr. Berlaus tal, der var lidt voldsomme.

Jeg vil ikke polemisere yderligere over temaet, blot gøre opmærksom på Danmarks Rederiforenings beskæftigelsesstatistik fra april 1995. Hvis vi kigger på antallet af beskæftigede danskere, havde Danmark i september – det er officerer og menige – i alt 7.130 beskæftigede personer. Det faldt så i december 1988 til 6.297, i marts 1989 var vi på 7.942, og går vi frem til december 1994, havde Danmark en beskæftigelse, efter man havde haft en tilbagegang fra 10.118, på i alt 9.041. Der er, hvis man sammenligner de ca. 9.000 med de ca. 6.000 i december 1988, trods alt tale om en pæn fremgang.

(Kort bemærkning).

**Tommy Dinesen (SF):**

Også det sagde jeg i starten. Det hænger sammen med, at man ikke kan sammenligne med, hvad der var før, for dengang havde man sømandsskatten, og derfor kunne man se, at de, der var under sømandsskatten, sejlede til søs. Men efter at sømandsskatten er ophørt, fordi der kom et Dansk Internationalt Skibsregister med skattefritagelse, kan man tilsyneladende ikke finde ud af, hvor mange søfolk der er. I de tal, der ligger, er man begyndt at tage færgefarten med, og man er begyndt at tage nogle af besætningsmedlemmerne på de både, der sejler herhjemme, med. Så kan man sagtens få det til at se fint ud.

Dengang man havde de rette sammenlignelige tal og diskuterede dem, lavede jeg et væddemål med den daværende erhvervsmini-

ster Nils Wilhjelm om en flaske Chivas Regal – det er whisky – og jeg holdt på, at der kom flere udlændinge om bord i danske skibe. Jeg fik ret. Allerede et år efter viste det sig, at der var kommet flere udlændinge i danske skibe, og det er den tendens, der er hele vejen igennem.

Der skulle jo gerne komme flere om bord i de danske skibe, når der kommer flere danske skibe under DIS. Men sagen er, at det ikke har været nogen fordel for dansk søfart som sådan. Nu er officererne også begyndt at blive klemt, og det er noget nyt. Officererne troede før i tiden, at de nok skulle klare det i fremtiden, men det har de ikke gjort. Elite-Shipping og Dannebrog er de seneste to eksempler. Det er ikke mere end et par dage siden, at man dér har givet folk fyresedlen.

(Kort bemærkning).

**Kent Kirk (KF):**

Jeg synes, det er for nemt for hr. Tommy Dinesen bare at henvide til, at tallene ser anderledes ud, end hr. Niels Ahlmann-Ohlsen har sagt. Hr. Niels Ahlmann-Ohlsen har klart præciseret, at den forudsigelse, som hr. Tommy Dinesen kom med i 1988, ikke holdt.

Og så er hr. Tommy Dinesen nødt til at forholde sig til den almindelige internationale konkurrencesituation. Hvis vi ikke havde fået DIS, er jeg ikke et sekund i tvivl om, at så ville antallet af beskæftigede danske søfolk i skibene have været væsentlig mindre, end det er i dag. Fakta er, at DIS i hvert fald har sikret, at vi har kunnet holde en god dansk beskæftigelse i skibene.

Problemet er, at den internationale konkurrence er så hård, og det er et spørgsmål, som arbejdsmarkedets parter må diskutere, nemlig prøve at få de overenskomster, der gælder på området, til at matche de regler, der er gældende andre steder. Det er ikke et spørgsmål, som Folketinget i virkeligheden skal tage sig af, så opfordringen må være, at vi hele tiden sikrer os, at de regler, der er gældende, også er nogle, der matcher den konkurrence, vi møder ude på verdenshavene. Det er den eneste måde, hvorpå vi kan sikre dansk beskæftigelse i skibene.

(Kort bemærkning).

**Tommy Dinesen (SF):**

Der er ikke nogen, der kan modbevise det, hr. Kent Kirk siger, om, hvad der var sket, hvis vi ikke havde fået DIS. Det er jo hypotetisk, så det vil jeg ikke gå imod.

Jeg kan godt se, at der en overgang er kommet flere skibe under DIS. Men jeg kan også se, at det har givet flere udlændinge om bord i skibene, og derfor er tallene ikke sammenlignelige. Jeg skal gerne finde dem frem, for jeg stillede spørgsmålet til hr. Nils Wilhjelm, da han stadig væk var erhvervsminister, altså søfartens minister. Hvert eneste halve år bad jeg om at få de tal, og der var nedgang i antallet af danske søfolk, der var beskæftigede.

Når man laver det nummer, at man tager danske søfolk i færger med ind – det er i hvert fald en små tusind stykker – hjælper det jo lidt på tallene. Derfor er de tal, som hr. Ahlmann-Ohlsen har, og som hr. Kent Kirk måske også har, ikke sammenlignelige med dem, der er for de sidste to år, inden vi fik DIS. Jeg kan ikke komme med dem her, men jeg skal gerne finde dem frem, så de kan blive sendt til udvalget.

(Kort bemærkning).

**Poul Andersen (S):**

Det er hr. Kent Kirk, der kalder mig herop.

Vi kan selvfølgelig stå og drille hinanden med, hvordan debatten kørte i 1988. Det, jeg meget gerne vil fremhæve fra debatten i 1988, er, at uanset hvordan man forholdt sig til DIS, var det helt klare signal i den debat, at man fra alle partiers side ønskede at få flest mulig danske skibe og søfolk, og det er den tone, jeg gerne vil fastholde at vi får videreført.

Det er jo rigtigt, når hr. Kent Kirk gentagne gange går på talerstolen og fremhæver investeringer. Men så må jeg også sige til hr. Kent Kirk, at for os at se er det ikke kun et spørgsmål om investeringer. Det er også et spørgsmål om uddannelse, og der er en række andre elementer. Derfor synes jeg, at det er fornuftigt, at vi også fra Socialdemokratiets side medvirker til en fælles dagsorden her i dag, der går ud på, at der igangsættes et udvalgsarbejde, hvor vi kan få udredt alle disse ting. Så kan vi tage den politiske diskussion, men så bliver det på et sagligt grundlag.

(Kort bemærkning).

**Kent Kirk (KF):**

Jeg vil meget gerne kvittere for hr. Poul Andersens indlæg, for jeg er helt enig med hr. Poul Andersen i, at det, der er vigtigt, er, at vi betragter det samlet. Det er et spørgsmål om investeringer og investeringsklima, og det er et spørgsmål om uddannelse. Man kan sige, at det er to områder, som vi her i Folketinget må beskæftige os med.

Men så til det sidste spørgsmål om konkurrenceevnen. Det er også et spørgsmål om, hvad det er for nogle aftaler, man kan indgå på arbejdsmarkedet. Her er det klart, at de aftaler, der skal indgås på arbejdsmarkedet, i dette tilfælde inden for skibsfarten, også må være aftaler, der gør, at det er muligt at konkurrere med skibe, der har søfarende ansat, som arbejder under andre aftaler. Derfor er det vigtigt, at vi hele tiden kigger på, hvad det er, vi herinde kan gøre, og selvfølgelig hvad erhvervet selv må foretage sig. Men netop investeringer og uddannelse er noget, vi skal interessere os meget, meget for her i Folketinget.

(Kort bemærkning).

**Poul Andersen (S):**

Det lader jo til, at der er en basis for den dagsorden, som er foreslået i dag. Men det, der er væsentligt, er, at vi ikke udelukker nogen elementer og på forhånd siger, at det er de og de ting, der skal kigges på i det udvalg. Det vil jeg afholde mig totalt fra.

Fra Socialdemokratiets side er det helt klart, at overenskomster overhovedet ikke har noget med dette udvalgsarbejde at gøre. Det er der organisationer til, og det må de selv varetage. Det er vi ikke sat i verden for at gøre.

**Annette Just (FP):**

Jeg vil gerne starte med at takke hr. Tommy Dinesen, fordi han har fået denne forespørgselsdebat på benene, for jeg synes, at debatten indtil nu har vist, hvor vigtigt det er, at vi her i Folketinget også erkender, at Danmark er en søfartsnation med stolte traditioner.

Vi er en søfartsnation, som prøver på at opretholde en moderne handelsflåde, og det er glædeligt at konstatere, at samtlige partier i Folketinget i den dagsorden, der er foreslået, taler om både de skibe, der er under dansk flag, og dem, der er under DIS, for derved har SF selvfølgelig bøjet sig en hel del ved at sige, at de kan sammenlignes, og det synes jeg er flot gjort. Det vil jeg godt complimentere.

Det er vigtigt, at hele søfarten er med i de internationale organisationer. Det er vigtigt, at vi får nogle internationale regler, og at regeringen virkelig sætter ind på, at vi får de internationale regler, således at vi ikke er udsat for, hvad vi er i dag, nemlig unfair konkurrence fra, som man plejer at udtrykke det, rustne plimsollere, som er til skade for sikkerheden og miljøet. Vi havde forleden den store debat om lodspligt

osv., så det behøver jeg ikke at gentage alt sammen.

Jeg mener virkelig, det er vigtigt, at vi i dette udvalgsarbejde, som skal være færdigt den 1. marts 1996, også får de aspekter med ind. Jeg vil ikke komme ind på alle de aspekter, der har været debatteret indtil nu, men det er vigtigt, at vi også får miljøstandarder og tekniske standarder med ind, således at der ikke vil være denne unfair konkurrence for dansk søfart, som vi ved den bliver udsat for.

Jeg er også enig i, at vi skal have kigget på finansieringen af skibene, og det glæder mig, at der i den dagsorden, som efterhånden er blevet omdelt, helt klart står, at det specielt drejer sig om konkurrenceforholdene. Når der står konkurrenceforholdene, er det ganske enkelt alle aspekter inden for søfarten, og det synes jeg det er glædeligt at vi alle sammen kan være enige om.

**Bjørn Elmquist (RV):**

Som et af de partier, der i 1988 var aktive i forbindelse med beslutningen her i Folketinget om at etablere DIS-registeret, er Det Radikale Venstre tilfredse med debatten, vi har i dag, og vi takker SF for at have stillet denne forespørgsel.

Som det tegner nu på trods af diverse smådiskussioner imellem de partier, der stod bag, og dem, der ikke stod bag, synes jeg dog, at vi kan fastslå, at vi nu kan lægge den uenighed bag os. Vi er glade for, at også det spørgsmål er med i den dagsorden, som hr. Tommy Dinesen har stillet på alle partiernes vegne, nemlig at man fastholder DIS som kvalitetsregister.

De motiver, der lå bag mit partis medvirken til beslutningen i 1988, var helt klart dels at stoppe den meget kraftige tendens, der var til en dansk udflagning, og dels, hvad registret kunne have af betydning for skibsfarten som et dansk erhverv med en meget vigtig eksportindtjening og også for spørgsmålet om danske skibe som danske arbejdspladser.

Vi kan tage tallene og betragte dem på forskellig vis. Det skal jeg ikke gøre. Vi kan også diskutere, om det var gået bedre eller værre, hvis vi ikke havde lavet DIS. Vores opfattelse er, at så havde der været endnu færre danske arbejdspladser til rådighed og måske også en langt lavere eksportindtjening for dette erhverv.

Vi er meget enige i erhvervsministerens betragtninger om, at der er mange EU-lande og andre europæiske lande, som godt kan være misundelige på os, for vi ligger flot. Vi ligger på

en tredjeplads i Den Europæiske Union, hvad skibsfartens størrelse angår, og skibsfarten er den dag i dag landets tredjestørste eksport erhverv. Det er flot klaret.

For så vidt angår strukturen i beskæftigelsen, er der noget, der tyder på, at jo højere en uddannelse man har, desto større chance har man for at finde en arbejdsplads på de danske skibe. Officererne har klaret sig, maskinisterne har klaret sig bedre end i hvert fald matroserne, og derfor hæfter vi os også ved, at det har været et gennemgående træk i mange af ordførernes og i ministerens indlæg, at noget af det, vi må satse på i fremtiden, er uddannelsen. Det fremgår også af vores dagsordensforslag, at det er noget af det, som det udvalg, som nu bliver nedsat, skal se på.

Så lad os alt i alt håbe på, at vi med debatten i dag og med vedtagelsen af dagsordenen lidt senere på dagen har overstået en fase i vores debat her i Folketinget og en fase i dansk søfart, og at vi nu indleder en ny meget gerne endnu mere løfterig fase end den, vi nu lægger bag os.

#### Frank Aaen (EL):

DIS blev i sin tid vedtaget ud fra den sædvanlige logik, der hersker herinde på Christiansborg, at når der skal gøres noget for beskæftigelsen, skal lønningerne ned, enten direkte ved privatiseringer, ved at sende arbejdet ud af landet, ved at give en skattelettelse til fordel for rederne eller ved, at vi f.eks. sænker beskatningen på virksomhedernes overskud. Det er den trummerum, der altid kører, og hver gang har vi set et fortsat fald i beskæftigelsen i det private erhvervsliv.

Det er også det, der gælder inden for DIS, hvor vi har fået den udvikling, som hr. Tommy Dinesen så udmærket har beskrevet.

Når vi har en debat som i dag, ved vi også, at den eneste løsning, man kan få øje på fra højre side af salen, er flere skatte kroner til rederne. Der er ikke nogen, der kan finde på at kritisere rederne for den måde, de optræder på i denne forbindelse. De gør det, de er sat i verden til, nemlig at gøre alt for at få den højest mulige profit, og det er jo så fint, så fint, det er der ikke grund til at kritisere, selv om det koster arbejdspladser og dårligere løn- og arbejdsvilkår.

Udviklingen er gået skævt. Danmarks rolle som søfartsnation er truet, og et erhverv, der igennem århundreder har givet beskæftigelse og Danmark international anseelse, er i fare for at forsvinde. Vi skal selvfølgelig ikke ud fra før-

nævnte logik overhovedet begynde at konkurrere med filippinske lønninger. Vi skal konkurrere på kvalitet, uddannelse, miljø og sikkerhed til gavn både for verdenshavene og for menneskene.

Der må naturligvis igennem de internationale organisationer gøres alt for at hæve de internationale standarder og indføre effektive sanktioner over for rederier og nationer, der overtræder konventioner og aftaler. Der må gennem nationale og internationale sikkerhedstilsyn gøres mere for også at gribe ind over for vor tids pirater, de useriøse arbejdsgivere, der er til søs internationalt.

Vi støtter alle initiativer, som fastholder danske skibe under dansk flag, og som sikrer danske miljøreglers og danske overenskomsters overholdelse på danske skibe.

Vi støtter også med forslaget om motiveret dagsorden, at der igangsættes et udvalgsarbejde i Folketingets regi. Det ser vi frem til, og vi vil i den forbindelse bl.a. pege på, at DIS-loven skal ændres, bl.a. hvad angår § 10, stk. 2 og 3, om asiatiske overenskomster på danske skibe.

Så har der været talt en hel del om at støtte, at vi får flere coastere, og det har sådan set, synes jeg, været meget konstruktivt, og det burde vi måske finde en facon til at komme videre med. Det eneste, der måske indtil videre har skilt, er, hvordan det skal gøres, og dér må jeg gentage, at vi ikke ønsker, at støtten skal ske gennem flere skattefiduser, som hr. Kirk og andre kan bolte sig i. Skal der gives offentlige midler, skal det ske målrettet og ikke til folk, der kun har ét ønske, nemlig at spare skat.

Vi har fra Enhedslistens side fremlagt – det er også udgivet, og folk, der er interesseret i det, kan få det udleveret – et udspil, et coasterprojekt, der har en række udmærkede forslag i sig, hvor vi foreslår, at der over en årrække afsættes et trecifret millionbeløb til at udvikle coastertrafikken i Danmark. Vi vil finansiere den ved at lægge en afgift på diesel til lastbiler. Det vil skabe det provenu, der skal til for at finansiere projektet, men det vil samtidig indeholde en forbedring af coasternes konkurrenceevne over for lastbiler.

Vi foreslår f.eks. ting som at afskaffe havneafgiften for coastere og betale provenutabet dér via den her nævnte afgift. Vi ønsker, at der gives støtte til at udvikle og også direkte organisere fragten til og fra havnene og meget gerne i et tæt samarbejde med DSB. Vi ønsker at give støtte til udvikling af nye skibstyper, til mere miljøvenli-

ge og energieffektive motorer, vi ønsker at få fjernet afgiften på brændsel til små skibe, og vi ønsker igangsat forsøg inden for havne til effektiv og hurtig behandling af gods, losseudstyr og containersystemer, der gør, at coastertrafikken kan blive en hurtig, effektiv og billig måde at få varer transporteret på.

Vi ønsker som et konkret forsøgsprojekt støtte til at etablere en fast godsroute mellem Aalborg og København, som kan vise, hvilke muligheder der er for at udvikle og få mere gods over på coastere. Det er et meget konkret projekt, vi dér har fremlagt, som vi gerne vil diskutere med det øvrige Folketing. Vi mener, at der er både meget stor gavn for miljøet og for beskæftigelsen i det. Der er formentlig en hel del af de forslag, jeg her har nævnt, som kan samle bred støtte her i Folketinget.

(Kort bemærkning).

**Annette Just (FP):**

Til hr. Frank Aaen – blot for at der overhovedet ikke skal herske nogen som helst tvivl: Så vidt jeg kunne høre, var der ikke noget af de forslag, som hr. Frank Aaen læste op om, hvad Enhedslisten vil, som ikke er i karambolage med EU-regler. Det var de faktisk alle sammen. Den slags støtte må man ikke give.

Men jeg er også helt med på, at Enhedslisten går ind for, at vi skal gå ud af EU, men det er der altså et stort flertal i hvert fald i Folketinget som ikke ønsker.

(Kort bemærkning).

**Frank Aaen (EL):**

Jeg har sagt det før: Alt det, man kan skælde ud på EU, som er sagligt korrekt, er vi med på, og vi vil gerne gøre det stærkere end nogen andre i den her sal, hvis det altså er korrekt.

Men det er stadig væk sådan, at f.eks. skatte- og afgiftspolitik og støtte til erhvervsudvikling må vi selv bestemme – under hensyntagen til EU's regler selvfølgelig. Jeg tror faktisk, at alle de forslag, jeg stillede, i den ene eller den anden form kan gennemføres, også uden at vi kommer ud af EU, hvad der naturligvis er vores ønske.

**Formanden:**

Fru Sonja Albrink som ordfører.

**Sonja Albrink (CD):**

På CD's vegne skal jeg også takke forespørgerne i SF, som har rejst denne forespørgsel, og herefter vil jeg også gerne sige tak til erhvervsmini-

steren for den besvarelse, hun har givet Folketinget.

Havet omkring Danmark har gjort os til en søfartsnation med stolte traditioner tilbage fra Vikingetiden. Det var før, nogen kunne drømme om Dansk Internationalt Skibsregister eller udflagning, men de gæve vikinger har nok haft deres at slås med under udøvelsen af deres barske erhverv.

Ingen kan vel forestille sig, at Danmark med sin gunstige adgang til søen ikke også i en moderne højteknologisk tidsalder skulle være en vigtig søfartsnation, men den konkurrence-situation, som møder os, afgør hele tiden, om søfarterhvervene fortsat kan bevare deres position, og det stiller krav til os.

Søfarterhvervene skal have de bedst mulige rammebetingelser. Det gælder al erhvervsvirksomhed, som bidrager til indtjening af valuta, og CD gik også ind for oprettelsen af DIS i sin tid og de forskellige ordninger, der knytter sig hertil. Det var simpelt hen nødvendigt for bevarelsen af det maritime erhverv i Danmark i skarp konkurrence med tredjelande. Grundlæggende må man også sige, at DIS har været en succes med vækst og fornyelse i handelsflåden og stigning i valutaindtjeningen, men netop nu rammes rederierne på indtjeningen bl.a. på grund af dollarkursen, og det betyder også, at udenlandsk arbejdskraft bliver billigere.

Danmark spiller med i et stort internationalt selskab, og her er vi underlagt betingelser, som vi har stor interesse i at have indflydelse på. Høje krav til uddannelse, miljø, arbejdsmiljø, arbejdsforhold eller sikkerhed er naturlige efter danske begreber, og her er det vigtigt, at Danmark fører sig frem og prøver at påvirke dér, hvor det internationale niveau fastsættes. Nye regler bør specielt gennemføres i IMO, men det er måske mindst lige så vigtigt at sikre overholdelse af allerede gældende regler.

Nationalt fremhævede ministeren uddannelsen som et instrument til at bevare beskæftigelsen for danske søfolk. Det vil vi meget gerne slutte op om i CD. Dansk arbejdskraft skal på alle områder være dygtig og uddannet up to date, og det er glimrende, at det udvalg, der nu bliver nedsat, bl.a. får til opgave at komme med forslag til de fremtidige uddannelser.

Af ministerens besvarelse fremgår det også, at der er sat nye ting i værk, men med det kommende udvalgsarbejde, som beslutes i den dagsorden, vi skal vedtage nu om lidt, vil der blive sat ekstra fokus på de særlige behov, erhvervet har.



Ud over uddannelserne kunne man også se på de øvrige rammebetingelser. Her tænker jeg på, om der skulle ligge muligheder for at luge ud i nogle af de enkeltudgifter, der hver for sig måske ikke syner af meget, men som tilsammen alligevel betyder noget. Man kunne eventuelt overveje en kritisk gennemgang af alle disse ting for at se, om der er noget, der kunne støvsuges væk i en fremadrettet indsats for erhvervet.

Tidsmæssigt kommer udvalgsarbejdet til at foregå på baggrund af den konventionsrevision, der vil blive vedtaget ved konferencen i IMO denne sommer. Den angår netop modernisering af søfartsuddannelserne, og hvad der også er af stor interesse for Danmark som et land med høje standarder, er, at man internationalt sigter mod bedre muligheder for kontrol med, at søfolk, der arbejder på andre landes skibe, ikke slipper uden om de uddannelseskrav, den internationale konvention foreskriver. Det er i hvert fald et bidrag, der kan være til fordel for dansk konkurrenceevne og for beskæftigelsen af kompetente danske søfolk.

Om udvalgsarbejdet i øvrigt vil jeg gerne understrege, at der ikke med dets iværksættelse må opstå nogen usikkerhed om DIS, og derfor er jeg glad for den formulering, dagsordenen har fået, hvor det præciseres, at DIS er et kvalitetsregister. Jeg tror, det er overordentlig vigtigt, fordi enhver usikkerhed kunne virke ødelæggende for rederiernes investeringslyst og planlægning, og det har vi i hvert fald ingen gavn af.

Fra skibsrederne er der fremsat nogle ønsker om bl.a. et bareboatregister, og det kan CD tilslutte sig med de betragtninger, som ministeren kom med i den anledning, men her vil jeg også gerne pege på den mindre skibsfart og dens finansieringsmuligheder. I CD vil vi gerne være med til at kigge på dette problem. Det er af stor betydning, at vi opretholder og prioriterer dette erhverv meget højt. I CD er vi ikke ude på ny skattetænkning, som nogle er kommet med i dag, men her er et erhverv, som er værd at bevare.

For CD er dansk konkurrenceevne også et særdeles vigtigt hensyn, men vi er heller ikke så ensporede, at vi er ligeglade med alt muligt andet. Vi vil f.eks. meget nødig se flere skibskatastrofer, fordi sikkerheden til søs ikke overholdes tilstrækkeligt. Det er helt uacceptabelt, og vi ser sandelig helst, at danske skibe forbliver under dansk flag og bemandedes med dansk personale.

Med hensyn til konsekvenserne for beskæftigelsen efter DIS-lovens indførelse må jeg ligesom ministere konstatere, at vi samlet set ikke har oplevet et fald i antallet af beskæftigede, tværtimod. Tager man højde for i beregningerne, at forholdet mellem ude- og hjemmeperioden er blevet forskudt i de senere år, så er der gennemgående to personer til at dække en stilling på årsbasis, så der er faktisk tale om en stigning i antallet af beskæftigede på ca. 3.000.

Antallet af danske menige ligger for øjeblikket på niveau med situationen i 1988, men der har været en stigning for de faglærte på bekostning af de ufaglærte. Dette taler også for den styrkede uddannelsesindsats, som jeg har været inde på tidligere.

For officererne gælder, at de er steget i antal, og der er i dag ingen arbejdsløshed i denne gruppe.

Det er da indlysende, at de faglige organisationer kæmper for deres soleklare interesser, men gevinsten er til at overskue, hvis man samtidig skyder sig selv i foden ved at sætte kravene, så man inviterer til jobeksport.

På den baggrund og med det, jeg her har sagt, vil jeg tilslutte mig den dagsorden, som foreligger.

#### **Tommy Dinesen (SF):**

Jeg har nok under de korte bemærkninger fået besvaret, hvad der var at svare på – dog lige bortset fra hr. Poul Andersen, der sagde, at man måske skulle stille nogle krav til rederierne. Det kan man nok, det er vi i hvert fald enige i.

I sidste nummer af Navigatøren var der et par styrmænd, der skrev i en artikel, om det ikke var på tide, at man stillede krav til rederne, hvis de ikke lever op til det, der var meningen med DIS.

Afslutningsvis skal jeg sige, at der i morgen i SiD's fagblad kommer en gallupundersøgelse, og da det er sådan, at vi her i Folketinget vel normalt gerne følger gallupundersøgelser, så er det jo meget rart at kunne konstatere, at Folketinget, jeg var lige ved at sige for en gangs skyld er enig med størstedelen af befolkningen.

Der er tre spørgsmål.

Det første lyder sådan: »Danmark har traditionelt været en søfartsnation. Mener De, at Danmark fortsat skal satse på at være en søfartsnation, eller skal Danmark nedprioritere søfarten til fordel for andre områder inden for produktion og handel?«

Hertil siger 68 pct., at man fortsat skal satse på søfart, 21 pct. ved ikke, og 11 pct. siger nej.

Det andet spørgsmål lyder: »I dag kan handelsskibe, der sejler under dansk flag, godt være hovedsagelig bemanded med udlændinge. Mener De, at skibe under dansk flag hovedsagelig skal være bemanded med danske søfarende, eller kan de godt være bemanded hovedsagelig med udlændinge?«

Her siger 69 pct. hovedsagelig danske, 23 pct. siger, det hovedsagelig godt kan være udlændinge, og 9 pct. siger ved ikke.

Det sidste spørgsmål er måske mere interessant end de andre. Det lyder: »Bør udenlandske søfarende på danske skibe have samme løn- og arbejdsforhold, som danske søfarende har, eller bør de følge løn- og arbejdsforholdene i deres hjemlande?«

Her siger 82 pct. samme forhold som de danske, 11 pct. siger følge forholdene i deres hjemlande, og 7 pct. siger ved ikke.

Det vil altså sige, at 82 pct. af den danske befolkning mener, at søfolk om bord i danske skibe skal være danske eller eventuelt udlændinge, der har en dansk overenskomst. Det er jeg meget enig i, det er vi fra SF meget enige i.

Lad mig slutte af med at sige tak for en god debat – og tak til ordførerne.

Hermed sluttede forhandlingen.

### Afstemning

Forslag om motiveret dagsorden nr. D 67 af Tommy Dinesen (SF), Poul Andersen (S), Svend Heiselberg (V), Niels Ahlmann-Olsen (KF), Annette Just (FP), Bjørn Elmquist (RV), Frank Aaen (EL) og Sonja Albrink (CD) (se foran) vedtoges enstemmigt med 109 stemmer.

Hermed sluttede forespørgslen.

### Formanden:

Jeg skal her udsætte mødet. Det genoptages i dag kl. 13.00.

Mødet udsat kl. 11.46

---

Mødet genoptaget kl. 13.00

---

## Meddelelser fra formanden

### Formanden:

Justitsministeren (Bjørn Westh) har meddelt mig, at han ønsker skriftligt at fremsætte:

Forslag til lov om ændring af retsplejeloven. (Behandlingen af klager over politipersonalet m.v.).  
(Lovforslag nr. L 242).

Forslag til lov om ændring af lov om private bidrag til politiske partier og offentliggørelse af politiske partiers regnskaber. (Åbne parti-regnskaber m.v.).  
(Lovforslag nr. L 243).

Indenrigsministeren (Birte Weiss) har meddelt mig, at hun ønsker skriftligt at fremsætte:

Forslag til lov om ændring af lov om økonomisk støtte til politiske partier m.v. (Forhøjelse af den offentlige partistøtte m.v.).  
(Lovforslag nr. L 244).

### Skriftlig fremsættelse af forslag

#### Justitsministeren (Bjørn Westh):

Herved tillader jeg mig for det høje Ting at fremsætte:

Forslag til lov om ændring af retsplejeloven. (Behandlingen af klager over politipersonalet m.v.).  
(Lovforslag nr. L 242).

Der har navnlig i de senere år været ført en til tider ganske intensiv debat om lokalnævnene og hele ordningen vedrørende behandlingen af klager over politipersonalets adfærd. På den baggrund nedsatte Justitsministeriet ved skrivelser af 12. november 1992 og 27. april 1993 et udvalg, der fik til opgave at udforme nye regler om klagesagsbehandlingen.

Det lovforslag, der nu fremsættes, bygger – bortset fra de foreslåede regler om behandlingen af erstatningssager – på udvalgets betænkning nr. 1278/1994 om behandlingen af klager over politipersonalet.

Lovforslaget indebærer bl.a., at lokalnævnene ikke længere skal deltage i behandlingen af adfærdsklagesager, og at politimestrene ikke længere skal træffe afgørelse i adfærdsklage-