

Den næste sag på dagsordenen var:

5) Anden behandling af lovforslag nr. L 150: Forslag til lov om ændring af lov om værdipapirhandel m.v. (Regelforenkling, overtagelsestilbud, tavshedspligt og partsbegreb, koncerninterne transaktioner, præcisering af Finanstilsynets adgang til at indhente oplysninger).

Af økonomiministeren (Marianne Jelved).  
(Fremsat 17/12 98. Første behandling 14/1 99. Betænkning 8/4 99).

Der var stillet 10 ændringsforslag i betænkningen.

Uden for betænkningen var der ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget og ændringsforslagene sattes til forhandling under et.

Ingen bad om ordet.

### Afstemning

Ændringsforslag nr. 1-10 vedtoges uden afstemning.

Lovforslaget overgik derefter til tredje behandling.

### Formanden:

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

Den næste sag på dagsordenen var:

6) Forespørgsel nr. F 27:

Forespørgsel til erhvervsministeren:

»Er det regeringens opfattelse, at danske redere har levet op til intentionerne i loven om Dansk Internationalt Skibsregister (DIS), hvor det ikke mindst fra rederside blev fremført, at de med DIS ville sikre danske søfolk om bord på danske skibe, og hvad agter regeringen at gøre for at sikre dansk søfarts fremtid, især hvad angår uddannelse af nye søfarende og sikring af danske arbejdspladser i handelsflåden?«

Af Ole Sohn (SF) og Jes Lunde (SF).

(Forespørgslen anmeldt 15/1 99. Fremme af forespørgslen vedtaget 21/1 99).

### Begrundelse

Ole Sohn (SF):

Rederierhvervet bidrager med et væsentligt milliardbeløb til Danmarks valutaindtjening, ja, faktisk er det et af vores betydende erhverv. Det er godt, og det skal vi værne om.

Hovedårsagen hertil er naturligvis, at vi er dygtige redere og dygtige søfolk, men også at samfundet bidrager til erhvervets position og gør det løbende, bl.a. med et årligt løntilskud på ca. 500 mio. kr., hvilket er en følge af den gældende lov om Dansk Internationalt Skibsregister. Samfundet bidrager ligeledes med nye søfartsuddannelser og tilskud til praktikpladser.

Støtten til rederierhvervet ydes, fordi erhvervet spiller den væsentlige rolle for samfundet, fordi erhvervet agerer på et vanskeligt globalt marked, og fordi samfundet gerne vil sikre de stolte traditioner med højt kvalificerede danske søfolk. Det er jo netop denne gensidige forståelse mellem samfundet og erhvervet, der førte til den såkaldte DIS-lov.

I forbindelse med DIS-loven blev der også lavet en såkaldt gentleman agreement, hvor rederne som modydelse for DIS-lovens favorable vilkår skulle sikre dansk beskæftigelse ombord på skibene. Derfor finder SF det rimeligt, at Folketinget løbende vurderer, om lovgivningen virker efter hensigten, eller om der er behov for justeringer.

Ser vi på situationen i dag 9 år efter DIS-lovens vedtagelse, ja, da viser det sig, at antallet af danske søfolk ombord på skibene er faldet drastisk, og at antallet af elever på søfarts-

skolerne er halveret. Faktisk er situationen ifølge en analyse, som Rederiforeningen og Dansk Metal netop har lavet, den, at mens 84 pct. af mandskabet på skibene i DIS-registret i 1988 var danske søfolk, ja, da er tallet i 1998 reduceret til 54 pct.

Nuvel, skibene i dag er mere moderne og mindre mandskabskrævende, og telegrafisterne er forsvundet, men det ændrer intet ved, at det går den forkerte vej i forhold til den indgåede aftale, og det må der gøres noget ved.

Set med unges øjne er det forståeligt, at de fravælger en karriere til søs, når udsigten til beskæftigelse er usikker. Man kan stille sig selv spørgsmålet: Hvorfor tage en forholdsvis lang uddannelse, når rederne alligevel hellere vil have den endnu billigere udenlandske arbejdskraft?

Ligeledes mener SF, at det er vigtigt at se på DIS-lovens § 10. Det er den paragraf, som daværende formand for Erhvervsudvalget, hr. Poul Nyrup Rasmussen, mente var »markant i modstrid med Danmarks internationale forpligtelser i henhold til ratificerede ILO-konventioner«. Siden har ILO bekræftet, at DIS-loven strider mod gældende konventioner, og ILO har gentagne gange opfordret regeringer til at ændre loven, således at de normalt gældende arbejdsretlige normer finder anvendelse, og det er disse to hovedproblemstillinger, vi ønsker drøftet under denne forespørgsel her i Folketinget i dag.

## Besvarelse

### Erhvervsministeren (Pia Gjellerup):

Folketinget har med jævne mellemrum også i detaljer drøftet Dansk Internationalt Skibsregister, som vi nok resten af dagen vil kalde DIS. Første gang var i 1988 i forbindelse med vedtagelsen af loven og senere både i 1990, i 1995 og i 1996 og altså her i dag i 1999. I dag er altså 10 år efter DIS-lovens ikrafttræden, og jeg er glad for at få mulighed for at kommentere på det, der bl.a. ligger i forespørgslen, nemlig om DIS har levet om til vores forventninger.

Når vi diskuterer DIS, er det vigtigt, at vi holder os baggrund og formål med ordningen for øje. DIS blev etableret i 1988 for at genskabe det danske rederierhvervs internationale konkurrenceevne og derved sikre danske arbejdspladser og valutaindtjening. Dette skete ved at

give sektoren nogle rammebetingelser, der svarede til konkurrenternes.

Tiden op til vedtagelsen af DIS var præget af en betydelig udflykning af danske skibe og dermed et tab af danske arbejdspladser. Også færre nybygninger blev sat under dansk flag. Det vurderedes, at Danmark i løbet af en kortere årrække ville være uden en handelsflåde af betydning, men alene med en helt lokalt baseret handelsflåde.

Man må konstatere, at danske redere søgte til billigere registre, hvor der bl.a. var mulighed for at sejle med udenlandske besætninger med et lavere lønniveau på udenlandske overenskomster. Et af hovedelementerne i DIS-lovpakken var derfor muligheden for anvendelse af udenlandsk arbejdskraft på lokale overenskomster med lokale lønvilkår.

Endvidere blev der vedtaget ændringer af skattelovgivningen, der lempede beskattningen af de søfarendes indtægter. Dermed var der skabt mulighed for at nedsætte mandskabsomkostningerne. Udgifterne til mandskab er en af de få tilbageværende udgifter, som varierer efter skibets flag. Ganske vist har produktivetsforbedringer medført, at lønudgifter udgør en relativt mindre del af omkostningerne ved international skibsdrift, men konkurrencen er så hård, at også marginalerne og her altså mandskabsomkostningernes forskellighed tæller.

Ved at nedsætte mandskabsomkostninger er det på trods af den tiltagende globalisering generelt i erhvervslivet og på trods af tilbagegangen for andre europæiske handelsflåder lykkedes at bevare en dansk handelsflåde af betydning og med en væsentlig national beskæftigelse.

Den samlede danske flåde registreret i såvel Dansk Skibsregister som i DIS er i dag større end før vedtagelsen af DIS i 1988. Både antallet af skibe og tonnagen er steget, også selv om antallet af indenrigsfærger er for nedadgående som følge af brobyggerierne.

Hvis vi alene ser på DIS-flåden og tager udgangspunkt i 1989, hvor DIS-registret var kommet på plads og havde eksisteret i et helt år, så er det endvidere stort set lykkedes at fastholde antallet af danske søfarende i absolutte tal i perioden fra 1989 og frem til i dag 10 år efter.

Jeg har dog noteret, at udviklingen for danske officerer og menige har været ganske forskellig. Antallet af danske officerer i absolutte tal er steget, hvorimod antallet af menige søfolk er faldet. Antallet af tredjelandes søfarende i

samme periode er mere end fordoblet i absolutte tal. Lidt firkantet kan man sige, at den danske beskæftigelse er fastholdt, mens nybeskæftigelsen i en udvidet dansk flåde er tilgået udenlandsk arbejdskraft.

Vi kommer altså ikke uden om at se relativt på det, og vi må sige, at relativt set går udviklingen i retning af færre danskere og altså flere udenlandske søfarende, især inden for gruppen af kortuddannede. Men andelen af danske menige er dog i dag 40 pct., og andelen af danske officerer er oppe på godt og vel 70 pct. i DIS' register. Til sammenligning er de tilsvarende andele af nationale søfarende i Norge og i det norske internationale skibsregister kun 10 pct. og 35 pct.

Skibsfartens nettovalutaindtjening skønnes i 1998 at blive i størrelsesordenen 10 mia. kr. mod godt 4 mia. kr. i 1989. De 10 mia. kr. svarer til 5-10 pct. af landets samlede nettovalutaindtjening.

Spørgsmålet er så, om DIS og de danske redere har levet op til de forventninger, den baggrund, der var til gennemførelsen af DIS' register. Jeg mener, at det er tilfældet, selv om vores forventninger var noget forskellige. Jeg kan for mit personlige vedkommende sige, at jeg ikke havde de store forventninger, som man stillede som baggrund for DIS-registeret.

Men med hensyn til de forventninger, som loven blev vedtaget her i Folketinget på baggrund af, dér tror jeg, at man i dag må sige, at der er levet op til den forventning, der blev givet udtryk for, når man ser på det samlede billede. Men der er selvfølgelig – og det er derfor, jeg siger »det samlede billede« – redere, der ikke har bidraget i samme grad som de øvrige, og omvendt er der redere, der har bidraget mere end gennemsnittet.

Vi må også her forstå, at tiden og udviklingen ikke har stået stille. Strukturudviklingen går i retning af færre, men større skibe, og dette giver i sig selv færre arbejdspladser, sådan som også forespørgeren var inde på, helt som vi kender det fra landjorden med sammenlægninger af virksomheder.

F.eks. krævede et stort containerskib for 10 år siden en bemanning på ca. 30, i dag kræves der kun den halve besætning til et containerskib, der laster måske tre-fire gange så meget, som skibet gjorde for 10 år siden. Dernæst har arbejdet om bord gennemgået en voldsom teknologisk udvikling. På denne baggrund er fastholdelsen af antallet af danske søfarende i absolut-

te tal ikke noget ringe resultat og bestemt ikke ringere end de forventninger, der blev stillet.

Jeg er godt klar over, at nogle måske synes, det er for ringe, at antallet af udlændinge på skibe under dansk flag stiger. Jeg vil da heller ikke lægge skjul på, at jeg og dermed også regeringen gerne så, at det gik den anden vej: at andelen af danske beskæftigede steg. Men spørgsmålet er, om det er realistisk lovgivningsmæssigt at kræve et bestemt mål for dansk arbejdskraft på danske skibe, samtidig med at andelen af udenlandsk arbejdskraft i danske virksomheders produktion stiger på mange andre områder som følge af den internationale arbejdsdeling. Jeg tror ikke, at det er realistisk.

Skulle vi i dag stille et sådant krav, er det vel nok til det mest globaliserede erhverv overhovedet, nemlig skibsfarten. Jeg skal her minde om, at mere end 90 pct. af indtjeningen i dansk søfart stammer fra sejlads mellem udenlandske havne.

Det, regeringen fortsat vil kræve, er, at skibe under dansk flag har en meget høj sikkerhedsstandard og et godt arbejdsmiljø, og at det skal gælde for alle ansatte uanset nationalitet. DIS skal med andre ord være og fortsat være et kvalitetsregister.

Derfor ser regeringen frem til, at det lykkes at få en bredere drøftelse med den internationale arbejdstagerorganisation, ILO, og til den sammenlignende globale undersøgelse af internationale skibsregistre foretaget i ILO-regi.

Vi har presset på længe for at få både den brede drøftelse og en sammenlignende global undersøgelse. En sådan undersøgelse vil efter regeringens opfattelse nemlig vise, at de danske DIS-vilkår for løn, sociale forhold, arbejdsmiljø osv. er fuldt på højde med eller bedre end en række andre registre, som i øvrigt ikke har været eller er genstand for kritik.

Selv om de før nævnte kvalitetskrav burde være med til at sikre konkurrencedygtigheden i det lange løb, så er det et faktum, at skibe ikke står i kø for at komme ind i DIS. Høje krav til sikkerhed og høje krav til arbejdsmiljø samt mandskabsudgifter under dansk flag koster. Og med den hårde konkurrence og det udskilningsløb, der reelt finder sted inden for skibsfarten i disse år, kan ingen love, at vi vil se en fortsat stabil udvikling i den danske handelsflåde.

Men regeringen vil følge op. Regeringen ønsker, at der skal være en høj beskæftigelse, en

høj dansk beskæftigelse, i en stærk handelsflåde. Og derfor vil vi selvfølgelig også meget nøje følge op på de initiativer, der hidtil har været taget i sammenhæng med de debatter, vi har ført i Folketinget, og regeringen vil som sagt også meget nøje følge op for at få de brede drøftelser i ILO og også for at få omsat drøftelserne til virkelighed.

Regeringen ønsker ikke at spille hasard med de arbejdspladser og den valutaindejsling, vi har i dag. Erhvervet beskæftiger ca. 20.000 i skibene og på land, 20.000 mennesker. Samtidig er rederierne en vigtig faktor for følgeindustrier på produkt- og servicesiden. Rederierhvervets betydning for det maritime kompleks er således større, end beskæftigelsen på skibene indikerer, idet søfarten kan betegnes som en slags dynamo i det maritime kompleks, hvor der beskæftiges i alt ca. 45.000 mennesker.

En eventuel udflagnings, hvor også de landbaserede dele af virksomheden flytter med, vil kunne få vidtrækkende negative konsekvenser for hele det maritime kompleks og dermed for Danmarks status som betydende søfartsnation.

Vi vil have en skibsfart under dansk flag, og hvis vi vil have det, så må vi være klar over, at i et globaliseret erhverv med meget mobile virksomheder, nemlig skibene, er det afgørende, at de økonomiske rammebetingelser matcher vilkårene hos vores vigtigste konkurrenter. Derfor bør DIS ikke beskæres, men opretholdes.

Vi kan blot sætte kikkerten for den seende del af øjnene og se, hvordan det er gået de øvrige europæiske flåder. Jeg vil vælge at sætte kikkerten for det seende øje, andre vælger at sætte kikkerten for det blinde.

EU-landenes andel af verdensflåden er faldet fra mere end 30 pct. i 1970 til omkring 10-15 pct. i dag. Dette har medført et betydeligt dræn af maritim knowhow og maritime arbejdspladser i Europa. Samtidig ser vi opkomsten af kraftfulde maritime miljøer i Østen, som udgør en endog meget stor udfordring for Vestens handelsflåder. Hvis vi ikke aktivt understøtter den styrkeposition, som danske maritime virksomheder har opbygget, vil vi se den samme udvikling, som vi har kunnet se i en række europæiske lande, hvor man i øjeblikket forsøger at samle, om jeg så må sige, stumpene af handelsflåderne.

Vi må erkende, at danske søfarende ikke kan konkurrere på lønnen alene. Derfor er der én væsentlig vej frem, og det er uddannelse og målrettede kvalifikationer tilpasset erhvervets

behov. Vi skal således bidrage til, at den danske arbejdskraft i høj grad bliver sin løn værd.

Der findes mange dygtige søfolk også ude i verden. Det vil i den nærmeste fremtid ikke kun være de menige danske søfolk, der skal konkurrere på et globalt marked, også de danske officerer vil komme til at mærke konkurrencen fra tredjelande.

Søfartsstyrelsen har siden sidste folketingsdebat om DIS i tæt samarbejde med erhvervet arbejdet intensivt med de forslag til ændringer på uddannelsesområdet, der fik bred tilslutning tilbage i 1996. Jeg vil gerne have lov til at tage en række eksempler frem i løbet af debatten, men her understrege, at det helt afgørende er, at vi er med til at skabe nogle af verdens vigtigste eller bedste maritime uddannelser. En række af initiativerne kunne nævnes, de vil have det fortjent, men jeg vil nævne et, som er et helt nyt tiltag på uddannelsesområdet.

Der er i dag mangel på maskinister, kaldet den lille maskinmester til den mindre skibsfart. For at tilgodese dette behov arbejder Søfartsstyrelsen i øjeblikket sammen med erhvervets parter på at opbygge en ny maskinistuddannelse. Denne uddannelse er et tilbud til faglige skibsassistenter og andre håndværkere, der med en sådan eksamen kan kvalificere sig til at få ansvaret for maskineriet i mindre skibe. Men dette er kun det sidste eksempel på en meget bred indsats i forhold til uddannelsen for at gøre danske søfarende i høj grad deres løn værd.

Skibsfarten står over for en anden udfordring, der er mindst lige så stor, for når man har skabt gode uddannelser, så er problemet jo, om man kan skabe en tilstrækkelig rekruttering. Også her har vi en række samarbejder, og det vil forhåbentlig vise sig, at søfartserhvervet kan tiltrække kvalificerede unge til de mange uddannelser, som vi efterhånden med god grund og med en stor indsats i fællesskab har kunnet opbygge.

Jeg har derfor i øjeblikket ikke ud over det, jeg har nævnt her, og jeg har også overskriftsmæssigt nævnt uddannelse og rekruttering og videre drøftelser med ILO, ikke planer om at igangsætte yderligere initiativer, men vil nøje følge udviklingen og resultaterne af de mange tiltag, der er under udførelse.

Jeg vil gerne i dag love, at regeringen fortsat vil arbejde for, at rammevilkårene for dansk skibsfart er i klasse 1, men jeg vil også gerne sende det klare signal, at regeringen ikke er alene med ansvaret om at sikre fremtiden for

dansk skibsfart. Der påhviler således erhvervets parter et betydeligt ansvar, ikke bare for gode uddannelses- og arbejdspladser til søs, men også for de budskaber, man viderebringer til samfundet og især til de unge om en fremtid til søs.

## Forhandling

### Ole Sohn (SF):

Jeg takker for ministerens redegørelse, om end jeg synes den var en smule tynd. Hvis man sådan skal skære ind til benet, så er konklusionen vel, at det går rigtig godt.

I ministerens bemærkning omkring antallet af danske beskæftigede på skibene synes jeg, at der er en væsentlig mangel: netop den oplysning, at der siden disse registre er kommet til, er sket det, at bl.a. nærfart, færgedrift, går ind under disse registre, som så selvfølgelig traditionelt har haft danske beskæftigede. Så på den måde kan man godt sige, at disse registre med absolutte tal har sikret et nogenlunde tilsvarende antal danske søfolk som tidligere.

Men nu har Dansk Rederiforening og Dansk Metal lavet en analyse af beskæftigessituationen, som klart viser, at det går den forkerte vej, at det går nedad med dansk beskæftigelse på søen. Der vil naturligvis generelt være en faldende beskæftigelse, i og med at skibene bliver mere moderne, i og med at man rationaliserer. Det sker inden for alle samfundets områder og naturligvis også inden for skibsfarten. Men det ændrer jo ikke ved, at der relativt bliver færre og færre danske beskæftigede, og det er ikke i overensstemmelse med de aftaler, der blev indgået om sikring af dansk beskæftigelse.

Man skal være opmærksom på, at en af grundene til, at man lavede disse registre, en af grundene til, at man gav erhvervet den mulighed, at man kunne betale nettoløn og dermed sænke de danske lønninger, jo netop var et forsøg på at sikre den danske beskæftigelse.

Jeg vil godt spørge ministeren, om det er i overensstemmelse med DIS-lovens intentioner, at man nu oplever, at det dansk-tyske statsejede rederi Scandlines nu ikke alene er gået ind under DIS-registret, men også er begyndt at benytte sig af at tage den ekstra gevinst, der ligger i at erstatte danske søfolk med udenlandske søfolk, sådan som det er ved at ske på Østersøen. Det har, så vidt jeg ved, aldrig været tiltænkt, og det er i øvrigt også første gang, det sker, at

man etablerer en rute, hvor man ikke benytter sig af skandinaviske overenskomster. Så der sker et skred, som er helt forskelligt fra det, som oprindeligt var tiltænkt med DIS-loven.

Jeg vil også godt spørge regeringen om, hvordan man har forholdt sig til ILO's bemærkninger. Det fremgik ikke helt klart af ministerens redegørelse. ILO har jo erklæret, at DIS-loven er i strid med de internationale konventioner, og jeg mener da, at man som regering må have en vis forpligtelse til at sikre, at de pågældende konventioner overholdes. Og det har erhvervet også på lang sigt en interesse i, for hvis vi ikke kan leve op til de internationale konventioner, så vil vi jo hele tiden have debatten og dermed sætte erhvervet i et dårligt lys, hvilket ingen har interesse i.

Vi har alle sammen en fælles interesse i at styrke søerhvervet, men vil naturligvis også sikre den danske beskæftigelse. Det er jo sådan, at det er en kendsgerning, at det er vanskeligt at få unge ind på søfartsuddannelserne, når udsigten til at få beskæftigelse er svindende, i og med at udenlandske søfolk overtager arbejdet.

Derfor mener jeg faktisk, at det er i søerhvervets interesse, at vi får denne debat, og at vi også prøver at ændre situationen for søfarten, og derfor vil jeg afslutningsvis fremsætte følgende:

## Forslag til vedtagelse

- »Idet Folketinget konstaterer, at
- oprettelsen af Dansk Internationalt Skibsregister i 1988 med tilhørende følgelovgivning har begrænset udflagningen fra dansk flag,
  - danske rederiers position er fastholdt, og Danmarks stilling som betydende søfartsnation er bevaret
  - de af Folketinget gennemførte erhvervsfremmende anbefalinger fra det såkaldte Funderudvalg har styrket erhvervets konkurrenceevne, men uden at den danske beskæftigelsesandel som forudsat har kunnet fastholdes, endsige forbedres,
  - opfordres regeringen til at nedsætte et udvalg bestående af medlemmer af handelsflådens organisationer, som skal fremkomme med forslag til,
  - hvordan danske søfarendes beskæftigelsesmuligheder kan forbedres,
  - hvordan der kan sikres en bred rekruttering af nye danske søfarende til erhvervet,

– hvordan DIS-loven kan ændres, således at den bringes i overensstemmelse med ILO-konventionerne, og i første halvdel af næste folketingsår afgive en redegørelse herom til Folketinget.«  
(Forslag til vedtagelse nr. V 68).

**Formanden:**

Der er nu fremsat følgende forslag til vedtagelse: (Se ovenfor). Dette forslag indgår herefter i forhandlingen.

**Poul Andersen (S):**

Jeg synes modsat hr. Ole Sohn, at det var en god redegørelse, ministeren gav her i dag om udviklingen omkring DIS, men jeg kan godt forstå, at hr. Ole Sohn ligesom sætter spørgsmålstegn ved, om det nu følger de ting, som vi har diskuteret her tidligere. Når man lige spoler tiden lidt tilbage og tager udgangspunkt i den udsendelse, der var i dansk fjernsyn her først på året, hvor man signalerer, at der kun er to danskere om bord – en kaptajn og en maskinmester – er det så det, vi ville med hensyn til de her ting?

Jeg mener også, at det har været en meget ensidig fokusering, for man har altså ikke trukket nogen af de positive elementer frem, nemlig det, der er i gang i de større rederier. Det er jo dem, der har taget ansvar og fulgt op på de her ting. Eksempelvis har man hos Mærsk Projekt Skib med direkte resultatcentre om bord. Det har nu været inde i en proces i 2 år, og man vil fortsætte med flere skibe på det område.

Funderudvalget gav jo en række signaler, og organisationerne var alle sammen med i det arbejde, som blev efterfulgt af lovgivning, dels i forhold til omkostningerne i erhvervet, dels i forhold til, hvad det var for en uddannelse – efteruddannelse, flere typer jobmuligheder – der skulle til. Det blev diskuteret, og der blev sagt god for det bredt her i Folketinget.

Derfor vil jeg gerne sige om de elementer, som hr. Ole Sohn har med i sit forslag til vedtagelse, at det er jo den proces, der er i gang. Men så vil jeg også meget klart sige, at det her er vi utrolig opmærksom på, for vi mener altså, at der er nogle rederier, der ikke lever op til det, der har været holdningen fra Folketingets side, og det vil vi følge meget nøje.

Det skal ikke gå ud over de gode intentioner, der er i gang, og det er min opfattelse, at det her er noget, der skal køre ved forhandling mellem erhvervets parter, for at vi kan få det til at glide,

og Rederiforeningen må også påtage sig ansvaret over for de mindre redere, sådan at vi får alle til at spille positivt med på de her ting.

Jeg mener stadig væk, at forudsætningen for, at vi får flest mulige danskere i danske skibe under DIS, er, at vi stadig væk fokuserer på uddannelse og efteruddannelse og får fastholdt alle på det område.

Der er en forhandling i gang. Den skal have lov til at køre. Vi vil følge den her udvikling meget opmærksomt. Og så vil jeg gerne sige, at jeg synes, ministeren meget klart og tydeligt forklarede om ILO-konventionerne og også meget klart positivt signalerede, at her skal ILO ind og vurdere DIS-registret sammen med alle andre registre, så vi kan få set det her i en sammenhæng. Og det mener jeg altså ministeren meget klart og tydeligt har formuleret her fra talerstolen i dag.

Det er klart, at det sidste punkt i forslaget til vedtagelse beror på aftaler – som den 6. marts-aftale, der hidtil har været gældende imellem parterne på området – og det er jo det, man er i gang med drøftelser af. Kan vi så få den anden proces sat i gang med, som hr. Ole Sohn også siger, belysning af registrene i forhold til hinanden, synes jeg, det vil være utrolig positivt, og vi vil da også være positive over for at være med til at løfte i det regi.

(Kort bemærkning).

**Ole Sohn (SF):**

Jeg vil gerne sige til hr. Poul Andersen, at jeg er glad for, at han i sin ordførertale kom ind på, at rederne jo ikke alle kan skæres over én kam. Det er jeg fuldstændig enig i, og det burde jeg måske også selv have understreget. Jeg mener ligesom hr. Poul Andersen, at Mærsk i den her sammenhæng godt kunne tjene til inspiration for andre redere, for der er faktisk nogle redere, som optræder mere fair i forhold til de indgåede aftaler end andre. Det er selvfølgelig over for de redere, som ikke lever op til aftalen, at der skal sættes ind.

Jeg er meget med på, at der er forhandlinger i gang. Det har der faktisk været løbende, men vi kan jo ikke bare som Folketing slå alting hen med at sige, at vi forhandler, hvis der ikke kommer et resultat ud af det.

Så vil jeg godt til sidst spørge hr. Poul Andersen, hvad han mener om DIS i forhold til ILO-konventionerne, for det er jo sådan, at Socialdemokratiet, da loven blev behandlet, meget klart og fuldstændigt utvetydigt tilkende-

gav både ved ordføreren, hr. Svend Andersen, og ved formanden for Erhvervsudvalget, hr. Poul Nyrup Rasmussen, at DIS-loven stred og strider imod ILO-konventionerne, og det må man da have en holdning til. Støtter Socialdemokratiet i dag, at man har en lov, som er i strid med ILO-konventionerne?

(Kort bemærkning).

**Poul Andersen (S):**

Forhandlingerne skal have lov til at køre. Vi har i hvert fald en opfattelse af, at de er inde i en positiv gænge.

Vedrørende DIS og ILO er der i dag, også af ministeren, signaleret meget kraftigt til ILO om at vurdere samtlige skibsregistre, herunder også DIS, i forhold til hinanden, for det må være den vej rundt, tingene skal ses. Det skal ses i forhold til andre skibsregistre worldwide. Det er det, det handler om, for det er jo det, vi har DIS-registret til.

(Kort bemærkning).

**Ole Sohn (SF):**

Jeg synes, det er meget fint, at ministeren ønsker at få ILO til at vurdere DIS-registret i forhold til andre registre, altså at man får en international undersøgelse. Det synes jeg er på tide. Det er jeg helt med på og støtter. Men det ændrer jo intet ved, at ILO har vurderet det danske skibsregister og erklæret det i strid med de gældende konventioner.

Så er det, mit spørgsmål til Socialdemokratiet er: Vil man acceptere, at vi har en lov vedrørende arbejdsmarkedet, som er ret grundlæggende, og som er i strid med de konventioner, vi i øvrigt ønsker at følge? Det er det ene.

Det andet, jeg vil sige, er, at i forslaget til vedtagelse lægger jeg jo helt klart an til, at man skal fortsætte forhandlingerne, men at der skal være et mål med dem. Hvis man bare har forhandlinger for at trække løsningerne ud, så er forhandlinger intet værd. Forhandlinger skal have et mål, og det er det, vi ønsker at give dem med vedtagelsen.

(Kort bemærkning).

**Poul Andersen (S):**

Hr. Ole Sohn ved jo godt, at der er forskellige vurderinger af ILO's fortolkning og i forhold til de ting dér. Nu får vi de her ting belyst også, og det er den vej rundt, vi ønsker det. Jeg mener, at forhandlingerne også drejer sig om det, der

hedder uddannelse, om at få de processer bragt videre.

Jeg har meget klart og tydeligt signaleret her i dag, at vi er opmærksom på det, der sker i rederierhvervet. Jeg har også klart signaleret, at der er nogle rederier, der ikke har levet op til de forpligtelser, forventninger, som vi har haft til dem med hensyn til udredningen omkring Funderudvalget og de processer, vi har sat i gang. Og det vil vi følge meget nøje op på.

(Kort bemærkning).

**Ole Sohn (SF):**

Jeg synes ikke, jeg fik svar på mit spørgsmål. Så spørger jeg lidt mere direkte: Er hr. Poul Andersen enig med hr. Poul Nyrup Rasmussen i, at DIS-loven er i markant modstrid med de internationale konventioner, Danmark har tilsluttet sig?

(Kort bemærkning).

**Poul Andersen (S):**

Jeg vil bare gentage én gang mere, at det var udgangspunktet på daværende tidspunkt. Der har været vurderinger hen ad vejen. Der er også signaleret omkring ILO fra vores side. Nu ser jeg frem til, at vi får den her vurdering af samtlige registre og kan se det i en sammenhæng.

**Kim Andersen (V):**

For Venstre er det vigtigt at have et stort og konkurrencedygtigt dansk rederierhverv. Det er det for os historisk som gammel søfartsnation. Det er det i forhold til den ganske betydelige valutaindtjening, som rederierhvervet tegner sig for, og det er det i relation til den beskæftigelse, som erhvervet frembyder. Der er også i forbindelse med et stærkt, konkurrencedygtigt, sundt dansk rederierhverv en lang række sideeffekter på land, som bidrager til en sund økonomisk erhvervsudvikling.

Vi er derfor lidt forundrede over, at SF nu for tredje gang inden for 5 år sætter spørgsmålstegn ved det, som er forudsætningen for, at dansk rederierhverv er i en sund, konkurrencedygtig situation.

Kendsgerningen er jo, at da Folketinget i 1988 vedtog DIS-loven, var danske rederier på knæ. Udflagningen til bekvemmelighedsflag var markant, beskæftigelsen i danske skibe var markant faldende og valutaindtjeningen ligeså.

DIS-loven, som gav mulighed for at ansætte danskere på nettoløn og ansætte udlændinge på lokale vilkår i DIS-skibe, medførte en markant

vending for rederierhvervets internationale konkurrenceevne.

DIS-loven i 1988 var helt nødvendig, hvis vi ville fastholde dette gamle, hæderkronede danske erhverv, og DIS-loven har vist sig at være en ganske markant succes. I 1988 bestod den danske handelsflåde af 4,2 mio. bruttoregister-ton. 10 år senere er størrelsen 5,6 mio. bruttoregister-ton, en stigning på 1,4 mio. bruttoregister-ton.

Så vil SF sige, at det skyldes, at færgerne er kommet med ind under ordningen, men det er langtfra hele svaret. Det, der derimod er svaret, og som er kendsgerningen, er, at danske rederier, det danske søfartserhverv fra 1988 til i dag har udviklet sig til at være det vigtigste maritime i EU.

Beskæftigelsen i DIS-skibene er øget markant fra i 1988 at være knap 4.000 til i 1998 at være mere end 9.000 beskæftigede. I alt er 45.000 mennesker beskæftiget i det maritime kompleks både på skibene og i land. Det er et ganske betydeligt erhverv.

Økonomisk har det også stor betydning. Bruttovalutaindtjeningen i perioden 1989-1998 har været 320 mia. kr., nettovalutaindtjeningen 65 mia. kr. Forleden dag kunne vi i avisen læse, at alene i 1998 var bruttoindtjeningen mere end 45 mia. kr. og netto over 11 mia. kr. Det går altså rimelig godt for erhvervet, om end der stadig væk er rederier, der har røde tal på bundlinjen. Totalt set går det ganske tilfredsstillende.

Søfartsuddannelserne er der problemer i, problemer på den måde, at der jo er rift om de unge. Erhvervet har brug for uddannet arbejdskraft i højere grad, end det lader sig gøre i dag. Der er kapacitet på søfartsuddannelserne, særlig på skolerne i Svendborg og Frederikshavn. Vi er derfor glade for og tilfredse med, at man mellem rederierhvervet og de søfarendes organisationer har indledt samarbejde med henblik på at sætte lys på de muligheder, rederierhvervet og søfarten rummer, for beskæftigelse, for karriere, for de arbejdsvilkår og lønninger, der rent faktisk er, og som sagtens måler sig med andre erhvervs. Vi har tillid til, at det samarbejde vil bære frugt, og at søfartserhvervet i de kommende år vil få en øget tilgang af uddannet dansk arbejdskraft.

(Kort bemærkning).

**Ole Sohn (SF):**

Det var en meget smuk tale, hr. Kim Andersen holdt, og hvis man førte den ud i dens yderste

konsekvens, ville den kunne overføres med bravour til alle andre dele af det danske erhvervsliv, for konklusionen i hr. Kim Andersens indlæg er jo, at hvis man går over til at udbetale medarbejderne nettoløn og får mulighed for at ansætte udenlandsk arbejdskraft til lokal-løn, vil det bare gå strygende for erhvervene.

Så spørgsmålet er: Er det en vej, Venstre vil foreslå at vi går inden for andre dele af det danske erhvervsliv, eller er det specifikt for søfarts-erhvervet?

Der var jo ingen, heller ikke jeg, der i forbindelse med mit første indlæg gav udtryk for, at vi var imod søfartserhvervet, faktisk er vi meget stolte over det. Men det er en kendsgerning, at antallet af unge på søfartsskolerne er halveret, og det er en kendsgerning, at vi har en lov, som strider mod internationale konventioner, og vi kan ikke drive et sundt, stærkt, konkurrencedygtigt erhverv byggende på et lovstridigt grundlag.

(Kort bemærkning).

**Kim Andersen (V):**

Der er jo ikke tale om, at rederierhvervet er baseret på et lovstridigt grundlag. Sikke dog noget sludder! Vi er enige i, at DIS-loven er ganske speciel i erhvervssammenhæng, men den diskussion og den kamp stod på i 1988.

Den beskæftigelsesfremgang, der har været i søfarten, også for dansk arbejdskraft helt reelt, baserer sig imidlertid på denne lovgivning, som er ekstraordinær, og vi mener ikke, at den kan videreføres til andre erhvervsgrøner, og der er heller ikke andre eksempler på den. Men den var forudsætningsen for, at vi kunne fastholde søfartserhvervet som et betydende dansk erhverv i den internationale konkurrence, vi var ude for dengang.

Vi så også, at andre lande gjorde tilsvarende, og de lande, som ikke dengang fandt anledning til at gøre det, har rent faktisk mistet deres handelsflåder i dag og er nu ved at se, hvordan de kan lave særskilte ordninger for at redde stumperne. Dér var vi relativt forudseende i 1988 og fik vendt udviklingen, og det er vi ganske tilfredse med.

(Kort bemærkning).

**Ole Sohn (SF):**

Jeg er enig med hr. Kim Andersen i, at det er en særlov, men det ændrer jo ikke ved dét, at siden loven blev lavet, har vi fået syn for sagen: Vi har fået at vide, at den er i strid med de inter-



nationale konventioner, Danmark har underskrevet.

Så må man tage konsekvensen af det og meddele, at vi ikke længere føler os bundet af de internationale konventioner. Vi kan jo ikke have en situation, hvor vi har en lov, som strider mod internationale aftaler, som vi har ratificeret, og samtidig følge de internationale konventioner. Vi må enten følge loven og sige: Vi blæser på vores internationale forpligtelser, eller også må vi ændre loven.

Og den eneste måde, dansk søfart har en fremtid på, er ved at kvalificere arbejdskraften. Danmark kan inden for særhervret som inden for alle andre områder kun klare sig med en veluddannet og velkvalificeret arbejdskraft.

**Formanden:**

Fru Gitte Seeberg som ordfører.

**Gitte Seeberg (KF):**

I Det Konservative Folkeparti har vi den opfattelse, at søfarten er en væsentlig del af det danske erhvervsliv og en branche, som der skal værnes om, ikke alene for søfartens egen skyld, men også på grund af det bidrag, søfarten yder det danske samfund. Der er tale om et erhverv, der bidrager ganske betragteligt på valutasiden: 10-11 mia. kr. årligt – hvilket også Venstres ordfører var inde på – som holder et større antal danskere beskæftiget, og som bidrager med mange sideaktiviteter og megen afledt beskæftigelse.

DIS-loven blev vedtaget i 1988 i erkendelse af, at skulle dansk søfart have en chance for at overleve i den internationale konkurrence, var det nødvendigt at give de danske rederier nogle særlige vilkår, idet de danske lønninger lå over udenlandske lønninger. Og midlet til sikring af dansk søfarts overlevelse blev, at rederierne fik lov til at beholde den indkomstskat, de ansatte skulle have haft, og samtidig blev det muligt at ansætte udenlandske søfolk på skibene.

Hvad enten man kan lide det eller ej – og det kan forespørgerne jo ikke – har disse tiltag rent faktisk gjort, at vi stadig har en stor dansk flåde. Alternativet ville have været, at vi ville have set langt flere skibe sejle under udenlandske flag, og det ville have været en katastrofe for Danmark.

Derfor er jeg også helt enig i det, som erhvervsministeren var inde på i sin indledning, nemlig at loven fuldt ud har levet op til de forventninger, man havde til den i sin tid.

Nogle partier vil gerne have det til at se ud, som om de danske rederier udnytter den udenlandske arbejdskraft, og det kan selvfølgelig aldrig udelukkes, at der er enkelte brodne kar i branchen – det gælder her, som det gælder alle mulige andre steder – men langt de fleste steder er der ordnede forhold.

Den overvejende del af de udenlandske søfolk er filippinere, og her er der rent faktisk indgået en overenskomst mellem Rederiforeningen og de filippinske organisationer. Og man kan næppe tale om udnyttelse, da disse søfolk er ansat på langt bedre vilkår, end de ellers ville have haft mulighed for.

Som bekendt arbejdes der også på at indgå overenskomster med andre lande, og det skyldes ikke indsatsen fra arbejdsgiverside, at dette ikke er sket, men af mangel på samme arbejderanden udenlandsk arbejdskraft efter de samme regler, som jeg tidligere nævnte.

Venstres ordfører var også inde på beskæftigelsen, og jeg kan kun tiltræde det, der blev sagt, nemlig at da DIS-loven blev vedtaget i 1988, var der omkring 4.000 ansatte, og nu er der over 9.000 i beskæftigelse.

Ser man på antallet af danskere alene, er beskæftigelsen her steget med omkring 2.000. Og der er kommet flere danske officerer i flåden, hvorimod man af tallene kan se, at udlændingene hovedsagelig befinder sig blandt de menige. Dog er der også blandt officererne udenlandske søfolk.

Men uanset hvordan man læser tallene, og uanset hvordan man må konkludere, så er antallet af beskæftigede danskere inden for branchen rent faktisk steget. Derfor taler hr. Ole Sohn også mod bedre vidende, når han siger, at antallet af danskere er faldet, og at der er sket et fald i beskæftigelsen.

Vi har selvfølgelig alle en interesse i, at virksomhederne også ansætter dansk arbejdskraft, men det gør de jo også i dag, som jeg lige har sagt. Men skal arbejdskraften være attraktiv for virksomhederne, kræver det, at arbejdskraften er kvalificeret til at løse de opgaver, der er om bord på danske fartøjer, og det kræver uddannelse, for den almindelige, ufaglærte arbejder kan i dag ikke konkurrere med den udenlandske arbejdskraft.

Jeg ved godt, at SF og SiD ikke bryder sig om at høre det, men af hensyn til overlevelsen er det simpelt hen nødvendigt at ansætte udenlandsk arbejdskraft, da dansk søfart ellers ikke

vil være konkurrencedygtig i international sammenhæng.

Det må dreje sig om at opkvalificere vores egen arbejdskraft, den danske arbejdskraft, og tiltrække nye unge mennesker ind i branchen, og her påhviler der selvfølgelig både arbejdsgiver- og lønmodtagerorganisationer et ansvar for, at dette også sker. Men det er jo ikke anderledes inden for denne branche, end det er inden for så mange andre brancher: Det er svært at tiltrække de unge til uddannelsesinstitutionerne, og derfor skal alle brancher selvfølgelig gøre en særlig indsats.

Alt i alt synes vi i Det Konservative Folkeparti, at DIS-loven har levet op til det ønske, som vi havde fra konservativ side, nemlig at sikre dansk søfarts overlevelse.

Af de grunde, jeg har været inde på, støtter vi ikke det forslag til vedtagelse, der er fremsat.

(Kort bemærkning).

**Ole Sohn (SF):**

Nu vil jeg ikke påstå, at jeg er alvidende, men det er ikke korrekt, når fru Gitte Seeberg siger, at jeg taler mod bedre vidende om beskæftigelsesandelen. Faktisk har Dansk Rederiforening i samarbejde med Dansk Metal netop lavet en analyse og status over DIS-loven for 1988-1998, og dér har man faktisk dokumenteret sort på hvidt, at antallet af danskere er faldet fra 84 pct. til 54 pct., og at der er sket en tilsvarende stigning for de udenlandske ansatte.

Men det er rigtigt nok, at man kan gøre talene op på mange måder, og hvis man inddrager færgedriften i området her, Scandlines og lignende, er det klart, at vil man finde flere, men man skal være opmærksom på, at nu begynder Scandlines jo også at hyre udenlandsk arbejdskraft. Så det er faktisk en pukkel, hvor det går op, og hvor det så går meget stærkt nedan igen.

Jeg vil godt sige til fru Gitte Seeberg, at jeg ikke har fokuseret specielt på det, at man har nettolønninger. Jeg har fokuseret på to ting, dels at rederne ikke i tilstrækkeligt omfang lever op til at sikre uddannelse for nye unge danskere – nogle gør, men ikke alle – og dels at jeg ganske simpelt ønsker, at vi i Danmark overholder de internationale konventioner, vi har underskrevet.

(Kort bemærkning).

**Gitte Seeberg (KF):**

Nu kan tal jo læses på mange forskellige måder, og jeg medgiver hr. Ole Sohn, at antallet i procent er faldet over de senere 10 år, og det er særlig blandt de menige, der er blevet flere udenlandske søfolk, men hvis man kigger på det samlede antal ansatte inden for branchen, må hr. Ole Sohn dog medgive mig, at antallet af beskæftigede er steget.

**Formanden:**

Hr. Egil Møller som ordfører.

**Egil Møller (DF):**

Det er nu snart 11 år siden, at Dansk Internationalt Skibsregister blev etableret som følge af den store konkurrence på verdensmarkedet for den danske handelsflåde, og som på så mange andre områder var det timelønningerne i Østen, som udgjorde brøkdele af timelønningerne i Danmark, der medførte, at danske rederier måtte forhyre udenlandske søfolk for overhovedet at kunne overleve i branchen.

Danske rederier fik med DIS-loven en større mulighed for at undlade udflugning. Efter vedtagelsen i 1988 blev den danske handelsflåde straks større som følge af hjemflugning af en række skibe samt indkøb og nybygning af skibe. Vi må jo også konstatere, at den danske handelsflåde siden da er vokset med 1,4 mio. BRT. Danmark har således i dag en af de allerstørste handelsflåder inden for EU.

I Dansk Folkeparti er vi godt tilfredse med, at danske redere i perioden har foretaget bruttoinvesteringer i nye skibe for mere end 50 mia. kr., og det må bemærkes, at ca. to tredjedele er bygget på danske værfter.

Jeg går ud fra, at de fleste her i salen er stolte over, at nettoindsejlingen i 1998 har udgjort ca. 11 mia. kr. Jeg kan i hvert fald garantere, at i Dansk Folkeparti er vi yderst tilfredse og taknemlige for denne indsats for det danske samfunds valutakasse.

Kaster vi et blik på beskæftigelsen i de sidste 10 år på DIS-skibene, er antallet af danske beskæftigede øget fra 3.312 til 5.989. Og denne udvikling er sket, som det er også er sagt tidligere, på trods af ny teknik, der har muliggjort en reduktion af besætningerne på de enkelte skibe.

Ser vi på mønstringstillene fra Søfartsstyrelsen, er antallet af søfarende også steget: fra

3.038 til 6.397. Også her er antallet af danskere steget: fra 2.578 til 3.647.

Når vi omtaler beskæftigelsen i den danske handelsflåde, må vi jo ikke glemme de positive følgevirkninger for beskæftigelsen på landjorden – det har flere ordførere i øvrigt også været inde på – og det er nok ikke helt forkert, når Danmarks Rederiforening hævder, at ca. 45.000 personer i handelsflåden er beskæftiget i såkaldte backup-funktioner på land.

Ser vi på den danske beskæftigelse inden for officersgruppen og de menige, er der en øget tendens til, at det er gruppen af menige, der mønstres blandt udenlandske statsborgere. Det er den ulige konkurrence på timelønninger, der nødvendiggør denne gruppe, hvis vi vil opretholde en stor dansk handelsflåde. Det ligger helt klart i kortene, at det er afgørende nødvendigt for rederne at kombinere danske og udenlandske søfolk.

For Dansk Folkeparti er det væsentligt, at vi her i landet fortsat er i stand til at uddanne ikke blot søofficerer, men alle faggrupper, der er beskæftiget i det maritime erhverv.

Må jeg til sidst gentage, at vi i Dansk Folkeparti er stolte af dansk skibsfarts indsats i den internationale konkurrence. Vi ønsker at sikre, at danske redere ikke fristes til udflagning. Den danske valutakasse har hårdt brug for, at vi sikrer den danske handelsflådes vilkår på en måde, der gør det muligt at opretholde det nuværende niveau og også gerne at øge beskæftigelsen for danske lønmodtagere både på havet og på landjorden. Det kan kun lykkes, hvis den danske lovgivning yder sit bidrag hertil.

Og så skal jeg endelig til sidst meddele, at Dansk Folkeparti ikke vil støtte SF's forslag til vedtagelse.

#### Sonja Albrink (CD):

Jeg vil gerne starte mit indlæg med at rose erhvervsministerens indlæg i dag. Det var et indlæg, hvor der blev redegjort både for det historiske, for, hvorfor man oprettede Dansk Internationalt Skibsregister, og der blev også redegjort for, hvad der faktisk er sket på området siden oprettelsen i 1988. Ministeren fremhævede, at DIS er hjørnestenen i dansk skibsfart, og vi kan i CD fuldt tilslutte os det og bakke op om den konstatering.

Havet omkring Danmark har gjort os til en søfartsnation med stolte traditioner tilbage til vikingetiden. Det var, før nogen kunne drømme om Dansk Internationalt Skibsregister eller ud-

flagning, 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 med som en vigtig søfartsnation.

Men den konkurrencesituation, som møder os, afgør hele tiden, om søfartserhvervene fortsat kan bevare deres position, og det stiller krav til os alle. Søfartserhvervene skal have de bedst mulige rammebetingelser. Det gælder al erhvervsvirksomhed, som bidrager til indtjening af valuta, og det var også derfor, vi i CD gik ind for oprettelsen af DIS i sin tid og de forskellige ordninger, der knyttede sig hertil. Det var simpelt hen nødvendigt for bevarelsen af det maritime erhverv i Danmark i skarp konkurrence med tredjelande, og grundlæggende må man også sige, at DIS har været en succes med vækst og fornyelse i handelsflåden og stigning i valutaindtjening.

Spørgsmålet, om danske redere har levet op til forventningerne vedrørende DIS, mener jeg man kan besvare med ét ord, nemlig ja. Som ministeren også sagde det i sin besvarelse må man forstå, at tiden og udviklingen ikke har stået stille. Vi ser i dag nogle store, flotte skibe med masser af computerstyring og ny teknik, som jo i sig selv giver færre arbejdspladser. Sådan er det også med de virksomheder, vi har på landjorden. Ny teknik og ny udvikling gør, at der ikke er brug for så mange hænder.

Hvad angår uddannelserne, er der ikke meget at føje til det, ministeren sagde. Ministeren gav en god uddybning af det spørgsmål, og i CD mener vi, at vi i dag har, som jeg sagde før, en af verdens bedste maritime uddannelser. Jeg har selv for et års tid siden besøgt et søfartsuddannelsessted, og jeg må sige, at man faktisk blev ganske glad og varm om hjertet, når man så og oplevede de unge mennesker. De var motiverede, de var glade, og de havde gåpåmod. Derfor må man jo konstatere, at vi godt kunne bruge lidt flere unge mennesker, men jeg er utrolig glad for, at der er blevet sat fokus på at få nogle flere unge mennesker til at gå ind på de skoler, at gå ind i det erhverv og få en god og grundig uddannelse.

Min konklusion er: Konkurrencen er hård i det erhverv og den branche, vi taler om, og derfor synes jeg, at vi ikke behøver flere forespørgselsdebatter fra SF på det her område. Jeg synes, at vi i stedet for skulle tage og glæde os over, at det er en branche med kæmpestor

valutaindtjening til glæde for Danmark og den danske søfartsnation.

Og derfor til slut: CD kan ikke stemme for det fremsatte forslag til vedtagelse.

#### **Morten Helveg Petersen (RV):**

DIS har mere end 10 år på bagen og har haft stor betydning for de danske rederierhverv, og DIS vil også fremover have en central og afgørende betydning for dansk søfart, hvis det står til Det Radikale Venstre.

Siden oprettelsen i 1988 er udviklingen inden for søfartserhvervet gået stærkt som i andre erhverv. Erhvervets struktur har ændret sig, og udviklingen er gået i retning af færre, men større skibe og hertil skal lægges, at ikke mindst den teknologiske udvikling er accelereret og har dermed stillet erhvervet over for store udfordringer.

Det er klart, at en diskussion om udvikling i beskæftigelsen også bør ses i lyset af den teknologiske udvikling. Adskillige ordførere før mig har været inde på, hvordan det er muligt i dag at have færre mennesker på store supertankere i forhold til tidligere. Det er klart, at det har konsekvenser for beskæftigelsen. Oprettelsen af DIS var efter Det Radikale Venstres opfattelse med til at sikre erhvervets overlevelse i Danmark og en rimelig beskæftigelsesmæssig udvikling på trods af lave udenlandske lønninger og på trods af konkurrenceforholdene i et erhverv, der i stor udstrækning er kendetegnende ved sin høje grad af globalisering.

Ser man på de konkrete tal, og sammenligner man den danske udvikling med udviklingen i de øvrige europæiske lande, kan man konstatere, at den danske beskæftigelse inden for søfart ikke er så ringe endda. Så er det endda sagt mildt. Godt nok er de danske sømænds andel af den samlede mandskabsstyrke på skibe under dansk flag gået ned, men numerisk er den danske beskæftigelse midlertidigt gået op. I dag er der mere end 3.500 ansat på skibe registreret i DIS. Dertil kommer så selvfølgelig beskæftigelsen hos underleverandører og backupfunktioner på land, og det anslås, at der i det samlede maritime komplekse er beskæftiget op mod 45.000 personer.

DIS er vigtig for dansk søfart også i fremtiden med hensyn til at sikre konkurrencedygtigheden. Dertil kommer selvfølgelig initiativer i retning af uddannelse, højere uddannelse, rekruttering til erhvervet, og i det hele taget er

der en proces i gang mellem erhvervets parter, som vi finder vigtig i Det Radikale Venstre.

Jeg skal til slut melde, at Det Radikale Venstre ikke kan støtte SF's forslag til vedtagelse.

#### **Frank Aaen (EL):**

Der spørges, om rederne har levet op til intentionerne bag DIS-loven. Der er ikke nogen som helst grund til at trække besvarelsen af dette spørgsmål i langdrag. Det har de ikke. Andelen af danske søfolk er faldet støt. Og der er ikke nogen diskussion om det andet forhold, om DIS-loven er i modstrid med internationale konventioner om faglige rettigheder. Det er den; det er heller ikke til diskussion.

Vi kan tilføje yderligere et område: På trods af massiv støtte til rederierhvervet fra det danske samfund modtager vi ikke noget retur i forhold til f.eks. værfterne. Værfterne er blevet svigtet af de danske redere i årevis. Langt hovedparten af alle skibe, der er bygget af danske redere, er blevet bygget på udenlandske værfter. I øjeblikket er man holdt helt op med at bruge danske værfter.

Der er ting her, som er fuldstændig indlysende, og det, man måske mere skulle overveje, er: Hvordan kan ét erhverv i den grad få så mange særfordele, uden at det i virkeligheden lever op til det, det selv siger det gerne vil opfylde af forpligtelser over for samfundet?

Altså hvis vi gennemgår skatteregler, erhvervslovgivningen, er jeg sikker på, at man ikke finder et eneste erhverv, som har så mange særfordele. Det er de gunstige afskrivningsregler, som vi heldigvis har reduceret lidt; det er lempelser for fragtskatter; det er en dobbeltbeskatningsaftale med Filippinerne, som af mærkværdige grunde er helt usædvanlig i forhold til alle dobbeltbeskatningsaftaler, fordi vi her har forpligtet os til ikke at beskatte, selv om hjemstaten – altså Filippinerne – heller ikke beskatte søfolkene på danske skibe; det er tilskud til uddannelser; det er tilskud det ene og det andet og det tredje sted; det er en meget gunstig skibsfinansieringsordning – lad mig erindre om hele diskussionen om overbelåning af skibe på de danske værfter. Overbelåningsreglen, den lov, eller rettere sagt mangel på lov, men den regel, der lå bag alle overbelåningerne, var en lovgivning, der var skrevet af rederne, var dikteret af rederne.

Hvis vi er i tvivl om deres magt, så synes jeg sådan set bare, man kan lytte til debatten i dag. Uden at genere nogen af de ærede ordførere,

som selvfølgelig selv har taget stilling til fore-spørgslen i dag, kan man godt sige, at stort set alle de taler, vi har hørt i dag, kunne i hvert til-fælde lige så godt være skrevet nede i Rederi-foreningen. Der er ikke noget som helst, der er sagt fra en stribe af ordførere, som på et eneste punkt er i modstrid med de holdninger, der strømmer ud nede fra Danmarks Rederiforening, eller rettere sagt nede fra Esplanaden, fra A.P. Møllers hovedkvarter.

Og det, der er baggrunden for, at man har så stor en magt over Folketinget og regeringen, er selvfølgelig, at vi har et erhverv her, som, på grund af at det er et internationalt erhverv, har nogle gunstige muligheder for at presse politikere.

Men det er ikke nok at have gunstige mulig-heder for at presse politikere. Det kræver jo også et erhverv og nogle erhvervsledere, som er indstillet på at bruge den magt, de har, og det må man altså sige, at det gælder rederierhvervet frem for noget andet erhverv: Her er man altså indstillet på at bruge den magt, man har, til maksimalt at sikre sig begunstigelser og ind-flydelse.

Forleden dag kunne vi læse Rederiforeningen sige, at hvis der bare kommer en minimal stramning af DIS-reglerne, vil man straks hjælpe danske redere til at udflage. Hver eneste gang, der er en diskussion i Folketinget, som måske kunne gå A.P. Møller imod, senest om-kring, hvordan vi skulle ændre erhvervsbeskat-ningen, så ser vi straks, hvordan A.P. Møller lige tager en håndfuld skibe og udflager.

Jeg synes i virkeligheden, det var det, vi burde debattere: Skal vi finde os i i Folketinget, at et erhverv på den måde bare dikterer, hvad det er, der skal foregå her i Folketinget, hvad der bliver sagt her fra talerstolen, hvad der bliver vedtaget af love, hvordan lovene bliver admini-streret? For her er i virkeligheden et område, hvor det i uhørt grad er tilfældet, at erhvervet selv dikterer lovgivningen, og hvordan lovgiv-ningen opfyldes i praksis.

Vi har lidt senere i dag her i Folketinget et møde med de forskere, der skal forske i demo-kрати og magt i Danmark, lave en magtudred-ning. Jeg vil sige, at her er virkelig et område for forskere at tage fat i, hvordan et erhverv i årtier har været i stand til at diktere både politikere og skiftende regeringer.

(Kort bemærkning).

**Ole M. Nielsen (KRF):**

Det var hr. Frank Aaens spørgsmål om, hvor-vidt rederierne nu har levet op til forudsætnin-gerne for DIS-loven. Hr. Aaen nævnte i den forbindelse, at nu var rederierne jo holdt op med at bruge danske værfter overhovedet.

Jeg vil gerne spørge hr. Frank Aaen, om hr. Frank Aaen mener, at rederikasserne kan kon-kurrere med andre landes statskasser. Det er jo grunden til, at værfterne næsten er holdt op med at eksistere. Og så er der dog den ene und-tagelse, netop det store rederi, som vi måske alle sammen i hvert fald med undtagelse af Enhedslisten beundrer, nemlig Maersk, der dog har et værft i Danmark, hvor de stadig væk bygger skibe til sig selv.

Om der er penge i det, er ikke til at finde ud af. Det er heller ikke til at finde ud af, hvad Maersk tjener sine penge på, for det er en branche med en ekstrem hård konkurrence, hvor ganske få virksomheder giver overskud. Maersk giver overskud med ekstrem dygtighed – til hvad? Jeg ved det ikke. Men de er altså gode til at få det til at gå rundt.

Men er de dog så gode, at de kan konkurrere med en japansk og en koreansk statskasse? Det vil jeg gerne høre hr. Frank Aaens vurdering af.

(Kort bemærkning).

**Kim Andersen (V):**

Det undrer mig, hvordan SF og nu senest Enhedslisten kan fordreje kendsgerninger, og man gør det åbenbart bevidst. Der har i de fore-gående indlæg været refereret til en nylig op-gjort statistik fra Rederiforeningen, og her er det jo uomtvisteligt, at der har været en ganske markant stigning i beskæftigelsen i DIS-regi-strerede skibe.

Det har der jo altså også i absolutte tal inden for den menige søfarts rækker. I 1988 var tallet ifølge denne statistik 1.527, i september 1998 var tallet 2.237. Inklusive officerer og inklusive udlændinge er tallet for beskæftigede i de DIS-registrerede skibe steget fra 3.854 i 1988 til i 1998 at være 9.351. Relativt er andelen af dan-ske menige faldet, ja, men i absolutte tal steget. DIS-loven er forudsætningen for, at erhvervet har kunnet udvikle sig og samlet set skabe en øget beskæftigelse.

Derfor er svaret, at rederierhvervet har levet op til bestemmelserne og intentionerne i DIS-loven. Man har sikret et erhverv i fremdrift, sik-ret gode sociale ordninger og et godt arbejds-

miljø for de beskæftigede. Det kan Enhedslisten og SF ikke ændre ved, og vi kan ikke støtte det fremsatte forslag til vedtagelse fra SF.

(Kort bemærkning).

**Frank Aaen (EL):**

Jamen i stedet for at stå og have lange diskussioner om statistikker, vil jeg da bare bede ministeren – og det skal jeg sørge for kommer som et spørgsmål – om at redegøre for beskæftigelsesudviklingen.

Men det fremgår altså af den analyse, der er lavet, inklusive rederernes deltagelse, at også i faktiske tal er antallet af danske søfolk faldet siden 1988. Jeg ved ikke, hvad det er for nogle tal, som lige er blevet læst op, men lad os spørge ministeren. Der er ingen tvivl om, at der er sket et fald i de faktiske tal, men det er endnu mere dramatisk, når vi kigger på det i procenter, for der er sket et dramatisk fald i andelen af danske søfolk på danske skibe, og det var i modstrid med, hvad man i sin tid sagde var hensigten med at indføre DIS-registret.

Må jeg så lige sige om det med at have snabelen nede i statskassen, som man har det i det ene land og det andet land og det tredje land, at der er intet erhverv, intet erhverv, måske lige bortset fra landbruget, der som redererhvervet har været i stand til at have snabelen nede i den danske statskasse, og jeg er helt sikker på, at når vi begynder at gøre det op, så har Danmark ikke noget at lade andre lande høre. Vi er lige så dygtige til at konkurrere med statsmidler, som de er i andre lande.

Så pas på med at tro, at i Danmark er vi de rene spejderdreng, og at forbryderne har vi i Sydeuropa og i Fjernøsten. Det viser sig hver eneste gang, der graves i det – sidst med skibsfinansieringen, nu i øjeblikket med hvem der snyder med EU-regler – at danskerne er meget, meget gode. Vi er helt med på højde med de andre. Dansk erhvervsliv er lige så gustent som erhvervslivet i andre lande.

**Christian Jensen (FP):**

I Fremskridtspartiet er vi ikke i tvivl om, at DIS har været en succes, idet det i modsætning til de fleste andre europæiske søfartsnationer, hvor tonnagen over de sidste 10 år gennemsnitligt er reduceret med ca. to tredjedele, er lykkedes at fastholde en maritim sektor i Danmark, en maritim sektor, som omfatter rederier, værfter, underleverandører m.m.

Det skal også understreges, at næsten alle europæiske søfartsnationer siden indførelsen af DIS i 1988 har taget tilsvarende initiativer, og at DIS i øvrigt af Europa-Kommissionen er blevet fremhævet som en model for, hvorledes europæisk skibsfart kan forbedre konkurrenceevnen.

Tonnagemæssigt set er den danske handelsflåde over de sidste 10 år steget fra ca. 500 skibe med en tonnage på 4,1 millioner bruttoregister-ton til knap 600 skibe med 5,8 millioner brutto-registerton. For samfundet har denne udvikling betydet, at skibsfarten i dag indsejler mellem 45 og 50 mia. kr. årligt i fremmed valuta og er på vej til at overhale landbruget som det næstmest indtjenende valutaerhverv i Danmark.

Derudover har Danmark en meget ung og moderne handelsflåde. Den danske handelsflådes gennemsnitsalder målt i år på tonnagen er 8,2 år. Verdenshandelsflådens alder er i sammenligning 14,3 år.

Endelig skal det blot nævnes, at en indikation af, at danske rederier tror på fremtiden og hermed også på beskæftigelsesmulighederne i erhvervet i fremtiden, ses ved, at rederierne i øjeblikket har et investeringsprogram til en værdi af over 20 mia. kr.

Om en tv-udsendelse i januar måned om DIS må jeg sige ligesom hr. Poul Andersen fra Socialdemokratiet, at denne udsendelse ved kun at fokusere ensidigt på beskæftigelsen ikke var objektiv. Udsendelsen undlod ganske at omtale den altovervejende positive udvikling, der har været på området. Det er nemlig en kendsgerning, at beskæftigelsessituationen på området selv med fradrag af bl.a. Scandlines har været positiv.

Ud over den konstaterede stigning i arbejdspladser på skibene er der en markant stigning i de landlige følgeerhverv. Grunden til, at beskæftigelsen for den menige sømand ikke i dag lever op til hr. Ole Sohns forventninger, skal nok findes et helt andet sted, nemlig i, at Sømandenes Forbund selv for år tilbage lagde kimen til dets egen vanskelige situation, fordi det ikke dengang så i øjnene, at en sikker beskæftigelse inden for erhvervet også forudsatte en god uddannelse. Til at forværre situationen for den menige danske sømand har selvfølgelig da været lukningen af de danske færgeselskaber. Det er en udvikling, vi ikke har kunnet imødegå.

Jeg er glad for debatten i dag, alt som den skrider frem. SF's og hr. Ole Sohns forslag har

jo ikke andet og mere til hensigt, end at de skal komme ind og få forhandlingsretten også for de udenlandske sømænd. Det får hr. Ole Sohn ikke i dag, og heldigvis for det.

Jeg fatter jo ikke, at hr. Ole Sohn ikke glæder sig over den positive virkning, DIS har haft for sømændenes medlemmer i Danmark. Hr. Ole Sohns medlemmer sejler i dag i den mest moderne handelsflåde, men måske forestiller hr. Ole Sohn sig bedre arbejds- og sikkerhedsforhold i diverse Østlandes rustbunker?

Nej, jeg må advare mod, at vi ændrer på DIS, ellers vil det vare mange år, inden de danske skibe, der sejler ud af Øresund, får Kronborg om styrbord igen.

Fremskridtspartiet kan derfor ikke stemme for det her fremsatte forslag til vedtagelse.

(Kort bemærkning).

**Ole Sohn (SF):**

Det er blot for at rette en misforståelse. Hr. Christian Jensen har desværre ikke, synes jeg, lyttet til min ordførertale, for faktisk fremhævede jeg søerhvervet næsten for rosenrødt.

Jeg er helt på linje med samtlige andre ordførere med hensyn til, at den indtjening, søerhvervet giver, skal vi værne om. Jeg er helt enig i, at der skal sættes på den eneste måde, dansk søerhverv kan klare sig på, og det er ved kvalificeret uddannelse, kvalificeret arbejdskraft.

Men min pointe er, at man i fremtiden ikke vil kunne sikre søerhvervet, hvis man bygger på en lovgivning, som strider mod internationale konventioner. Det er muligt, at et flertal her har lukket øjnene for det i dag, men man vil være nødt til at erkende, at enten skal man ændre loven og bringe den i overensstemmelse med de internationale konventioner, eller også skal Danmark bryde med de konventioner, vi har underskrevet.

Sådan bliver resultatet på et givet tidspunkt, og derfor er det min opfordring til erhvervet, til organisationerne, at de selv bidrager med et forslag, sådan at man får løst den konflikt, der er i DIS-loven.

**Ole M. Nielsen (KRF):**

Vi må jo konstatere, at vedtagelsen af DIS-loven i 1988 var et godt tiltag, som fik vendt en udvikling for dansk skibsfart, og jeg er glad for den besvarelse, som ministeren gav i dag i sin tale. Jeg var helt enig i den, og derfor har jeg heller ikke så meget at sige i debatten her.

Naturligvis er det jo ikke ideelt, at man skal lave den slags særlovgivning for at få et erhverv til at fungere under de økonomiske vilkår, som er fungerende i Danmark; men det er jo også et specielt erhverv, det mest globalt orienterede erhverv vi har, som skal klare sig under nogle, jeg vil godt sige ekstreme vilkår.

Med DIS-loven er det lykkedes at fastholde antallet af danske søfarende, og vi må jo også sige, det er en præstation i sig selv helt imod den økonomiske udvikling, og også fordi bare det at være sømand er vel helt imod tendensen til velfærds-, trygheds- og egoismeudviklingen i Danmark. Vi danskere vil jo helst hjem i så god tid, at vi kan nå at få parcelhushaven ordnet og få maden spist inden TV-Avisen, så vi kan sætte os mageligt tilbage sammen med familien. Men det er jo nogle helt andre vilkår, man arbejder med i handelsflåden. Så alene dér må man sige, at tendensen er imod, at det overhovedet skulle kunne lade sig gøre.

Til min lille debat med hr. Frank Aaen, om rederens kasser kunne konkurrere med statskasserne i f.eks. Korea. Jeg tror ikke helt, hr. Frank Aaen forstod, hvad jeg mente. Jeg mener jo, at danske redere selvfølgelig er lige så interesserede som alle andre i landets erhvervsliv i at få snabelen ned i statskassen, hvis det kan lade sig gøre, lige så vel som danske vælgere og borgere i al almindelighed gerne vil have snabelen ned i statskassen. Det er vi ganske gode til.

Men det, jeg sagde, var, at hvis rederne skulle vælge danske værfter under de vilkår, der nu eksisterer, så er det jo rederne, der kommer til at konkurrere med de statstilskud og øvrige lønforhold, som eksisterer i Korea, og jeg tror dog ikke, at rederens kasser er så store, at de kan det.

Selvfulgelig er redere ikke engle. I øvrigt tror jeg ikke, engle har nogen særlig fremtid for sig i internationalt erhvervsliv. Der må altså gælde de markedsøkonomiske betingelser, som vi så ikke vil acceptere under alle omstændigheder. Derfor er det selvfølgelig, at vi er med til at sætte nogle grænser for det, som DIS-loven jo altså i virkeligheden anfægter, må man nok sige.

Men alt i alt: Vi er glade ved, at det på den her måde er lykkedes at fastholde en dansk handelsflåde og en dansk beskæftigelse og selvfølgelig ikke mindst en indtjening i fremmed valuta til Danmark.

Jeg har endnu ikke helt bestemt, om vi kan støtte det fremsatte forslag til vedtagelse, men jeg kan forstå, at min afgørelse heller ikke bliver afgørende for udfaldet. Vi vil overveje det lidt endnu.

(Kort bemærkning).

**Frank Aaen (EL):**

Nej, selvfølgelig kan et rederi ikke konkurrere med statskassen i Korea.

Men det, jeg mener der en god ting i sådan en debat her, er at få linet tingene op. I stedet for det sædvanlige, at nogle af de bedste danskere er søreme dem, der sejler verden rundt med det danske flag – uh, hvor er vi stolte, og hjertet banker, når vi ser, hvordan disse skibe pløjer vandet – skulle vi prøve at kigge lidt mere på realiteterne. Der foregår altså en ekstrem begünstigelse af erhvervet, det får penge på den ene og den anden og den tredje og den fjerde måde, det undtages fra den ene og den anden og den tredje og den fjerde lov.

Får vi så i virkeligheden noget, der står mål med de penge, erhvervet får?

Det er den debat, jeg synes er lidt vigtig at få, og det er derfor, jeg siger, at jeg ikke vil være med til, at man bare står her og hylder erhvervet. Jeg vil faktisk meget hellere kigge på, og det spørgsmål skal også nok komme til ministeren: Hvad er egentlig talt nettobidraget fra det her erhverv til det danske samfund? Ja, det er heller ikke så rosenrødt, som det altid opgøres.

Vi tager et par spørgsmål efter denne forespørgselsdebat, så vi kan få nuanceret billedet en anelse.

(Kort bemærkning).

**Ole M. Nielsen (KRF):**

Jamen jeg vil bare fortsætte lidt med den konstatering af, som jeg sagde, at redere og erhvervsfolk jo ikke er engle. Men man må jo nok sige, at de to, tre rederier, som virkelig tæller noget i statistikken, er de to, tre rederier, som virkelig kører noget valuta hjem, og det er også de to, tre rederier, som opfører sig mest moralsk. Det synes jeg dog siger et eller andet om situationen.

Som andre har sagt, er der selvfølgelig brodekar i lejren, men de går nok alligevel nede om og hjem på et eller andet tidspunkt. Det tror jeg faktisk de gør.

(Kort bemærkning).

**Frank Aaen (EL):**

Ja, nu kan man jo diskutere, hvad moral er.

Er det god moral, at når Folketinget tager en debat om en lovændring, tager landets største reder, A.P. Møller, lige bare for en ordens skyld og udflager seks skibe for at fortælle Folketinget, at det skal det lade være med, for ellers bliver der bare udflaget nogle flere?

Man kan jo godt kalde det moral; jeg kalder det en meget dårlig moral.

**Erhvervsministeren (Pia Gjellerup):**

Indledningsvis vil jeg fastslå, at jeg ikke tror, der er noget erhverv, vi nogen sinde vil komme til at diskutere her i Folketingssalen, som hr. Frank Aaen ville rose. Derfor tror jeg sådan set ikke, at rederierhvervet er overrasket over dette.

Til gengæld synes jeg i øvrigt, at alle andre ordførere viser, at de har respekt for, er interesserede i og også har kritiske røster til et erhverv – det har også noget at gøre med, at man respekterer det – der beskæftiger ca. 20.000 mennesker.

Debatten generelt synes jeg har været meget nuanceret og også har peget på nogle af de vanskeligheder, der ligger i at drive et globaliseret erhverv, også nogle af de vanskeligheder, der ligger i at få det til at passe til, hvordan vi ellers synes, erhverv skal drives, når vi ser på de nationale udgangspunkter og et europæisk udgangspunkt.

Jeg vil særlig fremhæve, at jeg synes, der er mange, der vil kunne være glade for mange af hr. Ole Sohns bemærkninger, der viste en udpræget vilje til at se positivt på de resultater, der er kommet ud af en DIS-lov, men alligevel ikke rigtig – dertil er vi ikke kommet endnu – ville anerkende, at det så kræver, at man anvender nogle instrumenter.

Viljen er der, evnen skorter det alligevel en lille smule på endnu, men det kan jo komme. Jeg synes altid, der er noget lidt beskæmmende i, at man kan rose de mål, der er nået, og så kritisere de midler, hvormed man har nået målet. Så må man hellere sige, at man synes som sådan, det alt i alt er for ringe.

Jeg synes, som jeg også gav udtryk for i min indledning, at der er mange positive træk at fremdrage i forhold til udviklingen, siden DIS-registret blev vedtaget i 1988. Men der er selvfølgelig også problemer.



Nu kunne jeg konstatere, hr. Ole Sohn ikke mente, at jeg svarede klart i forhold til ILO. Det synes jeg faktisk, jeg gjorde. Vi er i den situation, at det Danske Internationale Skibsregister er blevet forelagt for ILO som det eneste register. Det er det eneste register, ILO nogen sinde har forholdt sig til, og man har forholdt sig kritisk til DIS-registret.

I den anledning vil jeg gerne have, at forespørgeren også forholder sig til spørgsmålet: Er det ikke rimeligt, når vi har sådanne skibsregistre, som simpelt hen er den måde, de større handelsflåder er organiseret på i nutiden, at et land beder om, at også andre landes registre bliver vurderet, sådan så vi får set den helhed?

Når jeg spørger på den måde, er det, fordi det ikke har været en helt enkel vej at komme igennem og nå frem til den drøftelse og en start på en analyse af det bredere skibsregisterfelt. Og jeg synes, at det er ganske afgørende for at bringe os i en situation, hvor vi sammen med andre søfartsnationer, som vi overhovedet ville bryde os om at blive sammenlignet med, kan blive vurderet i en fair sammenhæng.

Det vil den danske regering meget gerne; det har vi arbejdet med i ganske mange år, og derfor må jeg sige, at i stedet for at hævde, at Danmark ikke har taget hensyn til ILO's synspunkter, må man snarere sige, at vi har været blandt de mest aktive for ikke at sige den mest aktive regering i forhold til at få drøftet og løst eventuelle problemer.

Dér tror vi så ikke, at en isoleret ændring af § 10 alene er løsningen på problemet, men det vil netop indebære, at man også har en bredere drøftelse med ILO. Og det ser jeg meget frem til, at vi får hul på. Det ser ud til, at det kan lade sig gøre. Det ser mere positivt ud, end det har gjort, og det vil være til gavn ikke alene for dansk søfartserhverv, men også den gode del af det internationale søfartserhverv.

Så til spørgsmålet om kvaliteten, som jo ligger under det hele. Dér vil jeg gerne have lejlighed til at slå fast, at vi faktisk med DIS og med de regler, der er knyttet an til DIS og i vores anden lovgivning, har et register, hvor beskyttelsen af de ansatte følger den danske lovgivning. De har ret til betalt ferie, arbejdsmiljø, hviletidsbestemmelser og lignende. Det gælder alle ansatte på de skibe, ikke alene danske med bopæl i Danmark, men også alle øvrige, og sikkerhedsreglerne er også danske. Så det er faktisk et kvalitetsregister.

Så er der nogle enkeltskibe rundt omkring, der kan være i en situation, hvor de ikke lever op til det. Dem gøres der der så også en indsats for at få til at leve op til kvalitetskravene.

Jeg vil også gerne understrege én ting. Når hr. Ole Sohn nævner Scandlines, tænker vi sådan på passagerfærgerne, men det er jo faktisk ikke passagerfærgerne, der er tale om; der er tale om Scandlines' helt almindelige fragtvirksomhed, som foregår på vilkår, som al anden handelsflåde fungerer på, altså også på DIS' vilkår. Men når ordet Scandlines nævnes, så forestiller vi os jo allesammen Kaj og Bøje og passagerfærgerne og ikke, at det er et rederi, der også har en handelsflådedel. Passagerfærgerne er ikke omfattet af disse.

Så til spørgsmålet om antal og andel. Jeg vil gerne sige, at jeg næsten synes, det er at drive en debat ud over kanten af det saglige og påstå, at nogen skulle have haft den forudsætning for DIS-lovens vedtagelse, at andelen af danskere ombord på skibene skulle fastholdes. Formålet med DIS-registret var jo at kunne åbne for, at der kunne ansættes udlændinge på udenlandske overenskomstvilkår.

Så der er ikke nogen, der har haft den forventning, at andelen skulle fastholdes. Nej, men det har været afgørende for skabelsen af registret – det tror jeg alle var klar over på det pågældende tidspunkt, uanset om vi måtte vælge at være kritiske i forhold til det, modstandere af det eller tilhængere af det – at det var et spørgsmål om at sikre muligheden for at fastholde og gerne udbygge en dansk handelsflåde og derigennem fortsat sikre en høj andel af danske beskæftigede i en stor handelsflåde, således at beskæftigelsen kunne fastholdes.

Og der må jeg sige, at nu har der været lidt strid om tal og sådan noget, det er aldrig særlig frugtbart, men vi er i en situation, hvor vi sammenlignet med for 10 år siden, altså ved DIS-registret egentlige indførelse, har et samlet tab af antal arbejdspladser på godt og vel 4 pct. over 10 år inden for erhvervet.

Det, må jeg sige, er en udvikling, hvor man har fastholdt beskæftigelsen, samtidig med at vi må se inden for alle erhverv, at man selvfølgelig effektiviserer voldsomt. Den effektivisering kan vi altså takket være disse registre faktisk kun se som et fald i den samlede danske arbejdsstyrke på 4,3 pct. Om danske redere har levet op til intentionerne, synes jeg i øvrigt også – og der står jo i forespørgslens egen formulering, jeg citerer: »Hvor det ikke mindst fra rederside blev frem-

ført, at de med DIS ville sikre danske søfolk om bord på danske skibe.« – at vi i dag har flere danske skibe end vi havde, da DIS blev lavet, og vi har det samme antal danske søfolk på de danske skibe. Så jeg synes i virkeligheden, at svaret giver sig selv, at man faktisk med de oplysninger, vi har i dag, som vi er nogenlunde enige om, når vi ser på antallene, har fastholdt en dansk beskæftigelse på danske skibe.

Endelig vil jeg afslutningsvis sige til de parter, som drøfter, hvordan man følger op på Funderudvalgets rapport – vi vil også gerne give vores bidrag – men især parterne, der forhandler, hvordan man fortsætter udviklingen, og hvordan man forholder sig til en fornyelse af aftalen af 6. marts 1997, at jeg håber, forhandlingerne vil lykkes, og ønsker dem alt muligt held.

#### **Ole Sohn (SF):**

Først vil jeg takke for debatten. Jeg synes, at den har om ikke været så konstruktiv, som jeg havde forestillet mig, så dog været god, fordi man har fået sat fokus på nogle af de problemer, der er inden for søerhvervet.

Jeg vil også godt sige tak til ministeren, som dog trods alt glæder sig over, at der er en vis vilje hos forespørgeren til at være med til at løse problemet, men evnen mangler. Og så kommer ministeren med nogle besvarelser og nogle kommentarer til mit indlæg, som faktisk nøjagtigt peger på, at ikke alene er viljen der, men også evnen, for det, jeg har evnet i dag, er jo at sætte fokus på de to kerneproblemer, der er for dansk søfart. Og som ministeren også indirekte erkender, er der et problem i forhold til uddannelse af søfolk; efterhånden erkender alle inden for erhvervet, at det er et problem. Det er et problem, at unge ikke kan se et perspektiv, en fremtid, en beskæftigelse, og derfor skal der sættes mere ind på det. Vi må håbe, at organisationerne med kyndig vejledning fra ministeren kan få speedet lidt op på uddannelsessiden.

Omkring den del af DIS-loven, som vedrører de fagretlige spørgsmål, er jeg glad for, fik jeg vist også sagt, at regeringen ønsker at få lavet en vurdering og en sammenligning af de forskellige registre. Det er selvfølgelig nødvendigt, og det er godt, at vi får det gjort, netop fordi søerhvervet arbejder på et globalt marked. Og jeg synes også, at organisationerne, erhvervet, skal se det som et vink med en vognstang, for det er jo klart, at hverken Danmark eller andre lande i EU kan stå distancen i længden ved at have en

lovgivning, som i den grad strider mod ILO's konventioner.

Så derfor tager jeg det tilsagn til mig og er glad for, at der sker et forsøg på at få skabt denne sammenligning mellem de forskellige registre. Men det ændrer jo ikke ved, at vi har fået besked af ILO om, at det danske register strider mod ILO-konventionerne.

Lige til sidst vil jeg godt sige, at der faktisk er sket en ændring i forhold til, da DIS-loven blev vedtaget i sin tid. Altså når ministeren siger, at Scandlines har fragtfærger, så er det korrekt, men der er faktisk tale om, at man har indsat »Ask«. Det er mig bekendt en færge, som har sejlet en hæderkronet tid mellem Kalundborg og Århus, der er sat ind på Østersøen under DIS-registret, men hvor man også har fjernet de skandinaviske overenskomstforhold.

Derfor er der sket et skred, ikke bare for at sikre den del af søerhvervet, som arbejder på de syv verdenshave, men også i at et statsrederi er gået ind på nærskibsfarten og undergraver de faglige rettigheder. Det kan ikke være rimeligt. Derfor er der to ting, der ligger i det. Det er, at der skal sættes fokus på uddannelsessiden, og der skal sættes fokus på de internationale konventioner, vi har underskrevet.

Jeg håber, regeringen får ret i, at de kan få lavet den sammenligning, men indtil da mener jeg faktisk, at det er rimeligt, at vi fra dansk side satser på at give organisationerne den opgave at bidrage til at sikre, at DIS-loven ændres, så den bringes i overensstemmelse med konventionerne.

Det er også det, der er baggrunden og en af pointerne i det forslag til vedtagelse, som vi nu skal stemme om.

Hermed sluttede forhandlingen.

#### **Afstemning**

Forslag til vedtagelse nr. V 68 af Ole Sohn (SF) (se foran) forkastedes, idet 12 (SF og EL) stemte for, 91 (S, V, KF, DF, CD, RV og FP) imod; 2 (KRF) stemte hverken for eller imod.

Hermed sluttede forespørgslen.

#### **Formanden:**

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

Mødet udsat kl. 11.42

Mødet genoptaget kl. 13.00

Den næste sag på dagsordenen var:

**7) Forespørgsel nr. F 42:**

**Forespørgsel til finansministeren og indenrigsministeren:**

»Hvad agter regeringen at gøre i forbindelse med forhandlingerne om kommunernes økonomi for at undgå, at der sker nedskæringer og forringelser på børne- og ældreområdet?« Af Anni Svanholt (SF), Jes Lunde (SF) og Villy Søvnald (SF).

(Forespørgslen anmeldt 19/3 99. Fremme af forespørgslen vedtaget 25/3 99).

**Anden næstformand (Henning Grove):**

Ordføreren for forespørgerne til begrundelse, fru Anni Svanholt.

**Begrundelse**

**Anni Svanholt (SF):**

I de forløbne år har SF taget initiativ til en drøftelse i Folketinget af den kommunale økonomi, og gang på gang er vi blevet nedstemt med den begrundelse, at det er regeringen, der forhandler med de kommunale organisationer, og at det ville være uhensigtsmæssigt at melde forhandlingsstrategier ud på forhånd.

Når SF så igen i år stiller forespørgslen, er det, fordi vi er dybt bekymrede for udviklingen ude i kommunerne med de aftaler, som det er muligt at opnå med regeringen. Når børns og ældres vilkår drøftes her i salen, hører vi ikke, hverken fra regeringens eller fra regeringspartierne side, at de synes, at vilkårene for børn og ældre skal forringes, enten ved nedskæring af servicen eller øget brugerbetaling. Nej, tværtimod; selvfølgelig skal ældre, der har behov, have den tilstrækkelige hjemmehjælp, plejehjemsplads m.v., og børnene skal selvfølgelig passes, også under rimelige forhold.

Alt dette siges på den ene side, mens man derefter på den anden side indgår økonomiske aftaler med kommunerne, som umuliggør det. Det må være ret og rimeligt, at Folketinget

medinddrages i drøftelserne om, hvilket niveau og hvilke rammer kommunerne skal have for at opfylde de politiske mål.

De sidste dages udmeldinger fra kommunerne er meget bekymrende for udviklingen af det danske velfærdssamfund. Mange kommuner er så pressede i dag, at de er tvunget til at finde løsninger, som i høj grad rører ved de grundlæggende værdier i vort samfund.

Det bærende element i velfærdssamfundet er, at vi solidarisk dækker udgifterne til børn, syge og ældre. Det må der ikke ændres på. SF mener derfor, at det må være et krav, at regeringen stilles til ansvar for Folketinget om, på hvilken måde den agter ved de kommunale forhandlinger at undgå forringelser på børne- og ældreområdet. Rammerne for den kommunale økonomi er også et folketingsanliggende.

**Besvarelse**

**Finansministeren (Mogens Lykketoft):**

Nu mener jeg, man til fru Anni Svanholts begrundelse for forespørgselsdebatten i dag jo nok kan sige, at de mere generelle retningslinjer for økonomien og de politiske prioriteringer ganske ofte er genstand for debat her i Folketinget, men vi har hvert år forhandlingerne med kommuner og amter; forhandlinger, der ikke på det her tidspunkt er startet endnu, som indledes i slutningen af maj og begyndelsen af juni, og hvor det er svært, også fordi talgrundlaget langtfra er færdiggjort på denne her tid af året, at byde meget konkret på indhold.

Men det er klart, at der i de forhandlinger ligger nogle mål for den offentlige service, som der har gjort tidligere år, nogle rammer for økonomien, og det, der er opgaven, er altid så godt som muligt at forene det, der er ønskeligt, med det, der økonomisk er forsvarligt.

Aftalerne skal selvfølgelig også ses i sammenhæng med de resultater, der allerede er opnået, og de fremtidige prioriteringer, der er fastlagt, for der ligger jo – mere detaljeret med KL end med Amtsrådsforeningen – en ramme for en 4-års-periode, som man var enig om allerede sidste år.

Jeg synes, det er værd for bare i enkelte ord at imødegå det billede af forringelser, fru Anni Svanholt her anfører, at sige, at der altså siden 1992 er skaffet 180.000 flere børnepasnings-tilbud i danske kommuner.