

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