

mia. kr., ja, endog den overordentlig gode side, man taler om omkring 120 mia. kr.

Det stiller naturligtvis krav om, at vi løbende er overvågne og ser på, hvad der skal rettes til af regelsæt og lovgrundlag, at vi justerer og følger med tiden, for at erhvervet fortsat kan ride højt på den bølge, man for nærværende er inde i. Det har vi alle sammen en stor interesse i. Det lovforslag, der her er fremsat af økonomi- og erhvervsministeren, om en ændring af sømandsloven og en tilpasning af lov om skibes besætning skal ses som et led i sådan en ajourføring.

Lovforslaget er foranlediget af et EF-direktiv og af et par EF-domme. Lovforslaget lægger op til, at vi justerer sømandslovens regler om tidsbegrænsede ansættelsesforhold, at vi indfører nye regler om opsigelsesvarslet for midlertidigt ansatte skibsofficerer, og at vi indfører undtagelser fra kravet om, at skibsførere skal have dansk indfødsret, således at også EU-borgere har mulighed for at få ansættelse på danske skibe, og sådan, at der kan dispenseres i visse særlige tilfælde for tredjelandspersoner.

Kl. 13.05

Det er en ajourføring, som er fornuftig, som er rimelig, og som vil medvirke til fortsat at gøre søfarten til en interessant arbejdsplads. Det skal vi naturligvis leve op til. Vi er i Venstre positive over for det fremsatte forslag. Vi vil støtte det, og vi vil i det hele taget se positivt på det nærmere detaljerede indhold under den udvalgsbehandling, som forslaget skal undergå i Erhvervsudvalget.

Da Det Konservative Folkepartis ordfører, fru Carina Christensen, ikke kan være til stede i dag, har jeg lovet hende at sige, at den anbefaling og tilslutning til forslaget også gælder for De Konservative.

**Niels Sindal (S):**

Jeg skal ikke bruge mange ord på at gentage, hvad Venstres ordfører sagde om dansk søfart. Det er jeg helt enig i. Det går godt. Det er vi også glade for i Socialdemokratiet.

Jeg vil gå direkte til lovforslag nr. L 65, som ganske rigtig har to afsnit: Det ene om sømandsloven og det andet om besætningsloven. Vi kan sagtens tilslutte os det, der drejer sig om sømandsloven, men jeg vil gerne dvæle et øjeblik ved besætningsloven.

Der skal ikke mere være danske skibsførere på danske skibe. Det er vi umiddelbart ikke enige i. Begrundelsen skal findes i to afsagte EF-domme fra 2001 og 2002. Læser man præmisser-

ne for disse to domme og dommene i detaljer, så mener jeg ikke, at det giver belæg for at ændre noget i Danmark. Jeg mener ikke, at begrundelsen holder for denne del af lovforslaget.

I teksten til lovforslaget står der da også, at man kan give en medlemsstat ret til at opretholde gældende praksis, altså krav om dansk skibsfører, hvis det skønnes, at der er nødvendighed herfor. Det vil sige, at der udøves myndighedsudøvelse i forhold til dansk lov – for at sige det lidt knudret. Men hvad er det på et skib?

Ja, et dansk skib er i princippet dansk, uanset hvor det bevæger sig i verden. Det er altså et globalt foretagende, vi har med at gøre. Men det er altså også underkastet dansk skattelov og har nogle særlige begunstigelser i form af DIS-tonnageskat. Derfor mener vi også, at det er et stykke Danmark, der sejler rundt: Skipperen har pligt til at afholde valg om bord; han har som nævnt ret til at gennemføre myndighedsudøvelse; han er den danske stats repræsentant i forhold til dansk lov; han skal håndhæve søloven over for de ansatte om bord.

Men international søfart har også noget med meldepligt at gøre. Når et dansk skib sejler gennem Gibraltar og ud til Suez, skal man melde sig til Middelhavsflåden, fordi vi har en krisesituation. Man har altså også et sammenhørighedsforhold til NATO. Lad mig også nævne en anden ting, nemlig kontrol med farligt gods, det, der hedder ISPS-koden.

Det må siges at være rart at have en dansk skipper om bord på et dansk skib, når vi tænker på alle de forhold, der er ude omkring i verden.

DIS er jo ratificeret i EU, og disse to domme, som nu ligger til grund for det her lovforslag, giver så åbenbart Søfartsstyrelsen og ministeren lyst til at sige, at nu åbner vi helt op også for tredjelande. I virkeligheden skulle det her jo kun åbne for, at EU-borgere kunne blive skippere om bord på et dansk skib, for det er jo EF-domme, vi baserer det på.

Kl. 13.10

Nu er ministeren lige hurtig nok i vendingen. På side 5 beskrives det, at Kommissionen har fremsat et forslag til anerkendelse af sønæringsbevis. Ja, det er rigtigt, men lad os nu tage det roligt, det er ikke vedtaget, så det er ikke så lige til. Det er jo en kendt sag, at man stadig væk i dag kan købe et sønæringsbevis på det sorte marked.

Hertil kommer så en supplerende uddannelse for en eventuel udenlandsk skipper. Det er altså mere end 3 dage i Søfartsstyrelsen. I dag skal en