

[Tommy Dinesen]

### Begrundelse

Ifølge Sømændenes Forbunds fagblad, Ny Tid (februar 1993), er det efterhånden alene A. P. Møller samt Mercandia Rederierne, der har forhyret danske søfolk i danske skibe tilknyttet DIS.

Spørgeren finder dette i direkte modstrid med de løfter, de borgerlige politikere fremkom med under den debat i Folketinget, hvor oprettelsen af DIS blev vedtaget.

Ligeledes har Søfartsstyrelsen umuliggjort en sammenligning af danske søfolks forhyring i handelsflåden i dag og før i tiden.

Fra sømændenes side er det fremført, at her er over 1.000 arbejdspladser overgået til billigere udenlandske søfolk.

Svar (5/3 93):

### Industriministeren (Trøjborg):

Baggrunden for vedtagelsen af lovpakken om Dansk Internationalt Skibsregister (DIS) i 1988 var den stigende udflagning af danske handelsskibe til flagstater med væsentligt lavere omkostningsniveau. Målet var at sikre en handelsflåde under dansk flag af hensyn til både beskæftigelsen og valutaindejlingen. Den ændrede lovgivning skulle derfor skabe mulighed for, at danske handelsskibe i højere grad end tidligere kunne konkurrere på det internationale marked.

DIS-lovgivningen har indtil nu virket efter hensigten, idet den danske handelsflåde fra udgangen af 1988 til årsskiftet 1992/93 forøgedes fra 308 til 516 skibe, ligesom antallet af udmønstrede i den samlede danske handelsflåde i henhold til Søfartsstyrelsens mønstringsstatistik er steget fra 6.786 pr. 30/9 1988 til 8.537 pr. 30/9 1992. Antallet af mønstrede danske søfarende er også steget. Dog har udviklingen været mest gunstig for officererne, mens den danske menige dæks- og maskinbesætning kun har haft en begrænset stigning. Statistikken viser således 6.002 mønstrede danske søfarende pr. 30/9 1988 og 6.538 pr. 30/9 1992. Stigningen på 536 mønstrede danske dækker over en vækst på 501 officerer, en vækst på 133 blandt menig dæks- og maskinbesætning og et fald på 98 blandt den øvrige besætning. Reelt er væksten i antallet af danske mønstrede noget større, idet Bornholmstrafikken i maj 1989 udgik af statistikken med 323 ansatte, hvoraf hovedparten var danske.

Antallet af mønstrede færinger steg i samme 4-års-periode fra 54 til 185 og er ikke medregnet i ovennævnte tal for mønstrede danske.

Søfartsstyrelsens mønstringsstatistik er ikke en beskæftigelsesstatistik, men alene en opgørelse over antallet af søfarende, der på en given dato gør tjeneste i danske skibe. I statistikken indgår således ikke søfarende på ferie, under afspadsering, på kurser eller lignende. Endvidere indgår ej heller de ca. 5.000 søfarende i offentlig tjeneste, fortrinsvis ansatte hos DSB.

En ændring i f.eks. den overenskomstbestemte udmønstringsperiode kan således betyde væsentlige ændringer i antallet af beskæftigede, uden at det afspejles i mønstringsstatistikens tal. Dette indebærer, at antallet af personer, der må anses for beskæftigede i erhvervet, ligger betydeligt højere, end hvad statistikken angiver. I udeflåden regnes for tiden gennemsnitligt med omkring 1,7 ansatte pr. stilling.

Når det i begyndelsen af spørgsmålet anføres, at Søfartsstyrelsen har umuliggjort en sammenligning mellem forhyring i dag og før i tiden, er dette ikke korrekt, idet der med »før i tiden« antagelig henvises til Sømændsskattekontorets opgørelser over søfarende, der havde betalt skat i august måned i et givet år. Den senest offentliggjorte opgørelse herfra stammer fra august 1986, og sømandsskatten blev i øvrigt ophævet pr. 1. januar 1989. Søfartsstyrelsen har ikke mulighed for at udarbejde statistikker efter samme grundlag.

Udenlandske søfarende besætter fortrinsvis stillinger, hvor der ikke kræves specielle kvalifikationer ud over de almindelige sømandsmæssige, og er fortrinsvis mønstret i coastere og større, traditionelt udrustede skibe. I de nyeste danske skibe, hvor små specialuddannede besætninger ved hjælp af den nyeste teknik kan klare alle opgaver om bord, anvendes fortsat i overvejende grad dansk menig besætning med danske uddannelser.

Jeg så selvsagt gerne, at den danske andel af de søfarende i handelsflåden var større. Man må imidlertid være opmærksom på, at for visse skibstyper i visse farter er muligheden for at mønstre udenlandske søfarende på lokale lønvilkår en forudsætning for et positivt driftsresultat. Fjerner vi den eksisterende fleksibilitet m.h.t. anvendelsen af udenlandske søfarende på lokale vilkår, vil en række danske skibe me-