

Svar (19/9 95)

**Trafikministeren** (Jan Trøjborg):

Der har igennem flere år været forhandlet mellem DSB og de svenske jernbaner, SJ, om tilrettelæggelsen af togbetjeningen over Øresund, når den faste forbindelse er færdig. Malmöhus Trafik, der er lokal trafikmyndighed i Malmöhus Len, har også været inddraget i forhandlingerne.

Disse forhandlinger er ikke tilendebragt, men der er i starten af juli måned indgået en principaftale om trafikbetjeningen. Det er ikke lykkedes at få en aftale, der knytter hele regionen sammen i ét og samme jernbanesystem, idet udbygningen på den svenske side udover Malmö alene har karakter af en hensigtserklæring. Fra svensk side kædes denne udbygning sammen med etablering af den såkaldte Citytunnel.

Det er imidlertid ikke sandsynligt, at der her ved er skabt problemer for jernbanevirksomhedernes indtægter fra befordring over den faste forbindelse. Der vil alene være tale om, at passagerer fra bysamfund, der kun forventes at generere en beskedent trafik til den faste forbindelse, vil blive henvist til at skifte tog på Malmö Centralstation.

I forhold til andre trafikmidler vil jernbanetrafikken blive styrket, såfremt Citytunnelen i Malmö etableres, medens der uden denne tunnel vil være en samlet transporttid mellem København og Malmö på en halv time. Der er i forhold til de oprindelige forudsætninger sket en lille forøgelse af rejsetiden forårsaget af den opgivne air-side-tunnel ved lufthavnen.

Der er således ikke væsentligt ændrede forudsætninger, der gør det aktuelt at overveje nye tiltag fra min side.

Spm. nr. S 2560

Til erhvervsministeren (6/9 95) af:

**Tommy Dinesen** (SF):

»Vil ministeren sørge for, at Søfartsstyrelsen påser, at kravene til besætningsmedlemmernes uddannelse i Rederiet J. Lauritzens »Projekt skib« fastholdes, såfremt rederiet som planlagt påmønstrer udenlandske søfolk?«

**Begrundelse**

Rederiet J. Lauritzen har for nylig kundgjort, at de vil udskifte de danske søfolk med udenlandske søfolk. Det skal ses på baggrund af, at »Projekt skib« i sin tid blev fremhævet som middel til, at dansk skibsfart hermed fik forbedret sin konkurrenceevne over for udenlandske konkurrenter.

Man må altså nok engang konstatere, at rederne løber fra indgåede aftaler, eftersom de danske søfolk nu smides i land. Uanset dette forhold er skibene stadig hjemskrevet i DIS.

Den store besætningsreduktion, som var en af følgerne af »Projekt skib«, blev begrundet med en bedre uddannelse af de forhyrede.

Spørgeren anser det derfor for at være en selvfølge, at der automatisk stilles samme krav til udenlandske søfolk, som der stilles til danske, på baggrund af skibenes specielle driftsform.

Svar (13/9 95)

**Erhvervsministeren** (Mimi Jakobsen):

Uddannelseskravene samt størrelsen og sammensætningen af besætningen fastsættes af Søfartsstyrelsen efter forslag fra rederiet og høring af de søfarendes organisationer. Fastsættelsen for »Projekt skib« har fulgt samme procedure som for ethvert andet skib.

I november 1988 ansøgte Industriministeriet (nu Erhvervsministeriet) – som den ansvarlige instans for udviklingen af projektet – Søfartsstyrelsen om en såkaldt forhåndsfastsættelse af besætningen for »Projekt skib«. Denne forhåndsfastsættelse blev efterfølgende indbragt for Besætningsnævnet, for så vidt angår de menige og restaurationsbesætningen. Nævnet stadfæstede afgørelsen.

Den 16. august 1995 ansøgte rederiet J. Lauritzen på grund af overvejelser om at ansætte udenlandske menige søfarende om ændrede besætningsfastsættelser for de fire skibe, der er omfattet af »Projekt Skib«. I overensstemmelse med sædvanlig praksis er rederiets henvendelse sendt i høring hos de søfarendes organisationer, og Søfartsstyrelsen forventer efter modtagelse af høringssvarene at kunne træffe sin afgørelse inden udgangen af september måned.

Søfartsstyrelsens afgørelser i besætnings-spørgsmål, herunder spørgsmål om kravene til de enkelte besætningsmedlemmernes kvalifikationer, kan ikke påklages til ministeren, men skal