

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 udflagning 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