

samme periode er mere end fordoblet i absolutte tal. Lidt firkantet kan man sige, at den danske beskæftigelse er fastholdt, mens nybeskæftigelsen i en udvidet dansk flåde er tilgået udenlandsk arbejdskraft.

Vi kommer altså ikke uden om at se relativt på det, og vi må sige, at relativt set går udviklingen i retning af færre danskere og altså flere udenlandske søfarende, især inden for gruppen af kortuddannede. Men andelen af danske menige er dog i dag 40 pct., og andelen af danske officerer er oppe på godt og vel 70 pct. i DIS' register. Til sammenligning er de tilsvarende andele af nationale søfarende i Norge og i det norske internationale skibsregister kun 10 pct. og 35 pct.

Skibsfartens nettovalutaindtjening skønnes i 1998 at blive i størrelsesordenen 10 mia. kr. mod godt 4 mia. kr. i 1989. De 10 mia. kr. svarer til 5-10 pct. af landets samlede nettovalutaindtjening.

Spørgsmålet er så, om DIS og de danske redere har levet op til de forventninger, den baggrund, der var til gennemførelsen af DIS' register. Jeg mener, at det er tilfældet, selv om vores forventninger var noget forskellige. Jeg kan for mit personlige vedkommende sige, at jeg ikke havde de store forventninger, som man stillede som baggrund for DIS-registeret.

Men med hensyn til de forventninger, som loven blev vedtaget her i Folketinget på baggrund af, dér tror jeg, at man i dag må sige, at der er levet op til den forventning, der blev givet udtryk for, når man ser på det samlede billede. Men der er selvfølgelig – og det er derfor, jeg siger »det samlede billede« – redere, der ikke har bidraget i samme grad som de øvrige, og omvendt er der redere, der har bidraget mere end gennemsnittet.

Vi må også her forstå, at tiden og udviklingen ikke har stået stille. Strukturudviklingen går i retning af færre, men større skibe, og dette giver i sig selv færre arbejdspladser, sådan som også forespørgeren var inde på, helt som vi kender det fra landjorden med sammenlægninger af virksomheder.

F.eks. krævede et stort containerskib for 10 år siden en bemanning på ca. 30, i dag kræves der kun den halve besætning til et containerskib, der laster måske tre-fire gange så meget, som skibet gjorde for 10 år siden. Dernæst har arbejdet om bord gennemgået en voldsom teknologisk udvikling. På denne baggrund er fastholdelsen af antallet af danske søfarende i absolut-

te tal ikke noget ringe resultat og bestemt ikke ringere end de forventninger, der blev stillet.

Jeg er godt klar over, at nogle måske synes, det er for ringe, at antallet af udlændinge på skibe under dansk flag stiger. Jeg vil da heller ikke lægge skjul på, at jeg og dermed også regeringen gerne så, at det gik den anden vej: at andelen af danske beskæftigede steg. Men spørgsmålet er, om det er realistisk lovgivningsmæssigt at kræve et bestemt mål for dansk arbejdskraft på danske skibe, samtidig med at andelen af udenlandsk arbejdskraft i danske virksomheders produktion stiger på mange andre områder som følge af den internationale arbejdsdeling. Jeg tror ikke, at det er realistisk.

Skulle vi i dag stille et sådant krav, er det vel nok til det mest globaliserede erhverv overhovedet, nemlig skibsfarten. Jeg skal her minde om, at mere end 90 pct. af indtjeningen i dansk søfart stammer fra sejlads mellem udenlandske havne.

Det, regeringen fortsat vil kræve, er, at skibe under dansk flag har en meget høj sikkerhedsstandard og et godt arbejdsmiljø, og at det skal gælde for alle ansatte uanset nationalitet. DIS skal med andre ord være og fortsat være et kvalitetsregister.

Derfor ser regeringen frem til, at det lykkes at få en bredere drøftelse med den internationale arbejdstagerorganisation, ILO, og til den sammenlignende globale undersøgelse af internationale skibsregistre foretaget i ILO-regi.

Vi har presset på længe for at få både den brede drøftelse og en sammenlignende global undersøgelse. En sådan undersøgelse vil efter regeringens opfattelse nemlig vise, at de danske DIS-vilkår for løn, sociale forhold, arbejdsmiljø osv. er fuldt på højde med eller bedre end en række andre registre, som i øvrigt ikke har været eller er genstand for kritik.

Selv om de før nævnte kvalitetskrav burde være med til at sikre konkurrencedygtigheden i det lange løb, så er det et faktum, at skibe ikke står i kø for at komme ind i DIS. Høje krav til sikkerhed og høje krav til arbejdsmiljø samt mandskabsudgifter under dansk flag koster. Og med den hårde konkurrence og det udskilningsløb, der reelt finder sted inden for skibsfarten i disse år, kan ingen love, at vi vil se en fortsat stabil udvikling i den danske handelsflåde.

Men regeringen vil følge op. Regeringen ønsker, at der skal være en høj beskæftigelse, en