

Af kommunikationsministeren (Torben Rechenдорff).

(Fremsat 11/10 90. Første behandling 31/10 90. Betænkning 7/11 90).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslagets paragraffer og spørgsmålet om dets overgang til tredje behandling sættes til forhandling under ét.

Ingen bad om ordet.

Afstemning

§§ 1 og 2

vedtoges uden afstemning.

Lovforslagets overgang til tredje behandling vedtoges uden afstemning.

Første næstformand (Henning Rasmussen):

Jeg foreslår, at lovforslaget går direkte til tredje behandling uden fornyet udvalgsbehandling. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Op-hold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

5) Forespørgsel nr. F 7:

Forespørgsel til industriministeren:

»Hvad kan ministeren oplyse om Dansk Internationalt Skibsregister (DIS) siden oprettelsen heraf samt om forventningerne til dansk skibsfarts fremtid, fremtidige arbejdspladser, uddannelser og kapaciteten på uddannelsesstederne, herunder også skoleskibe?«

Af Tommy Dinesen (SF), Birthe Hansen (SF), Rahbæk Møller (SF), Stillingen (SF) og Ebba Strange (SF).

Begrundelse

Tommy Dinesen (SF):

Selv om søfartserhvervet er det tredjestørste valutaintjenende erhverv, hører det til sjældenhederne, at der i Folketinget diskuteres ret meget derom. Det er mest, når akutte situationer opstår såsom krig eller andet, hvor danske skibe og deres besætninger er implicerede, f.eks. i de kritiske situationer, der har været i området omkring Den Persiske Golf.

Når vi fra SF har ment, at det er på tide med en forespørgselsdebat, er det bl.a. med baggrund i, at et flertal i Folketinget for snart 2½ år siden vedtog Dansk Internationalt Skibsregister (DIS). Hele den internationale skibsfart er for øjeblikket i en brydningstid, hvor nye skibstyper er undervejs – en teknologisk udvikling, der vil få stor betydning for søfartsnationerne og deres søfolk.

I det udmærkede blad Søfart kan man f.eks. læse en artikel om behovet for maritime uddannelser i fremtiden. Det er et projekt udarbejdet af BIMCO, Baltican International Maritime Council, og The International Shipping Federation. Undersøgelsens formål var at give et bud på, hvorledes situationen er nu, og hvorledes den internationale skibsfart forventes at udvikle sig frem til år 2000.

Analysen viser, at der for øjeblikket er 1,2 millioner søfarende, hvoraf ca. 800.000 er såkaldt menige og ca. 400.000 er officerer. Det er i de industrialiserede lande, at behovet er størst, og det forventes, at der skal bruges 50.000 flere officerer, men kun 600.000 menige i fremtiden. Det forventes, at antallet af skibe vil stige med 33 pct. frem til år 2000. Udviklingen har vist, at der sker reduktioner i besætningsstørrelserne, bl.a. med baggrund i den teknologiske udvikling.

Disse tal viser klart, at der er behov for på nuværende tidspunkt at drøfte fremtiden for søfarten både med baggrund i DIS og med henblik på det fremtidige behov for at tage højde for situationen her og nu og frem til år 2000.

Besvarelse

Industriministeren (Anne Birgitte Lundholt):

Folketinget vedtog den 23. juni 1988 lovpakken om Dansk Internationalt Skibsregister. Lovpakken var centreret om oprettelsen af et dansk internationalt skibsregister for handelskibe i international konkurrence.

I lovpakken indgik tillige ændringer i sønæringsloven og lov om skibes besætning, der muliggjorde, at man kunne acceptere udenlandske sønæringsbeviser for officerers vedkommende og for menigt mandskab kunne se bort fra kravet om dansk søfartsskoleuddannelse ved påmønstring i disse skibe. I sømandsloven blev der indsat ændringer, der muliggjorde en udmønstringsperiode på op til 12 måneder i DIS-skibe i modsætning til de 6 måneder, der var gældende for andre skibe.

[Industriministeren]

For at forbedre rederiernes konkurrenceevne skulle det nye register tilbyde samme konkurrencemæssige vilkår som andre internationale registre. Med henblik herpå indgik der i lovpakken ændringer i skattelovgivningen, der lempede beskatningen af de søfarendes indtægter optjent om bord på skibe i DIS. Det gjorde det muligt at indgå nye løvoverenskomster vedrørende skibe i DIS på internationalt konkurrencedygtige vilkår både for danske og for udenlandske søfarende. Samtidig ophævede man den eksisterende sømandsskattelov.

Loven om DIS blev sat i kraft den 18. juli 1988, medens bestemmelserne om skattelempelse først blev sat i kraft af skatteministeren, da der var indgået overenskomster på internationalt konkurrencedygtige vilkår, de såkaldte nettolønvilkår.

Jeg er glad for denne lejlighed til at redegøre for resultaterne af DIS nu mere end to år efter, at et flertal i Folketinget gik ind for etableringen af registret. DIS har været en succes. Sigtet med DIS var at bevare en handelsflåde under dansk flag både af hensyn til beskæftigelsen og af hensyn til valutaindsejlingen.

Som bekendt er skibsfarten landets tredje største valutaskabende erhverv. Udviklingen inden for skibsfartserhvervet havde medført, at den danske handelsflåde var stadig faldende både i tonnage og i antallet af skibe. En væsentlig årsag var, at danske redere ved at sætte skibe under fremmed flag eller ved at indkøbe skibe direkte til fremmed flag kunne nedsætte driftsomkostningerne ved at sejle med udenlandske besætninger med et lavere lønniveau.

Handelsflåden – opgjort som privatejede passagerskibe, tankskibe og andre lastskibe med en bruttotonnage på over 250 BRT – blev reduceret i årene 1984–1988 fra 540 til 430 skibe, medens bruttotonnagen i samme periode faldt fra 4,8 mio. BRT til 4,0 mio. BRT. Den udvikling var helt uden tvivl accelererende. Var DIS ikke blevet en realitet, ville Danmark derfor i løbet af en kort årrække have været uden en handelsflåde af betydning med de deraf følgende katastrofale konsekvenser både for beskæftigelsen og for valutaindtjeningen.

DIS gav danske redere et alternativ til udflagningen ved at skabe mulighed for at genskabe rederiernes internationale konkurrenceevne. Det skete ved, at man med skattelempelser af de søfarendes indtægter om bord på DIS-ski-

be gav mulighed for en aftalemæssig nedsættelse af de søfarendes lønninger med den deraf følgende forbedring af driftsomkostningerne for rederne.

DIS er et kvalitetsregister, hvor skibene er undergivet dansk ret. Man har hverken slækket på de sikkerhedsmæssige krav eller på kravet om social beskyttelse af de søfarende.

Den negative udvikling blev vendt. Såvel antallet af skibe som tonnagen under dansk flag er steget. Medregnes 36 skibe, der i dag er anmeldt til registrering, sejler der nu under dansk flag 527 privatejede handelsskibe på over 250 BRT, svarende til en tonnage på cirka 5,0 mio. t.

Ikke mindst er det lykkedes at fastholde beskæftigelsen af danske søfarende. Det fremgår af Søfartsstyrelsens monstringsstatistik, at der pr. 31. august i år var i alt 6.035 danskere, medens der på tilsvarende tidspunkt i 1988 var 5.946 danskere. I perioden 1985–87 faldt nettovalutaindsejlingen fra 4,3 mia. kr. til 2,8 mia. kr., dvs. et fald på 1,5 mia. kr. Udviklingen vendte i 1988, der gav et resultat på 3,3 mia. kr. Nettovalutaindsejlingen for 1989 blev på 4,1 mia. kr., svarende til en stigning på 46 pct. over en periode på blot 2 år.

Forventningerne til dansk skibsfarts fremtid afspejles af rederiernes nybygningsprogram. Danske rederier har nu et nybygningsprogram på 104 skibe og 2 borerigge til i alt 22,8 mia. kr. Nybygningsprogrammet tåler sammenligning med Storebæltsbyggeriet.

Indførelsen af det nye register har sammen med et forbedret fragtmarked uden tvivl været årsagen til, at rederne nu ser positivt på fremtiden. Indførelsen af DIS har levet op til forventningerne.

Efter min opfattelse er det ikke blot udviklingen i den danske handelsflåde, der skal sikre beskæftigelsen af danske søfarende, det er også et væsentligt element, at de søfarende får en tidssvarende uddannelse. Søfartsuddannelserne er derfor gennem de senere år i tæt samarbejde med erhvervet blevet gennemgribende moderniseret. Ved omlægninger er det lykkedes at opnå en bedre udnyttelse af ressourcerne, samtidig med at erhvervets behov er blevet tilgodeset. Lad mig nævne de mere markante ændringer:

Samtidig med DIS-lovens vedtagelse blev maskinmesteruddannelsen lagt om. Der ind-

[Industriministeren]

førtes afstigningsmulighed efter 1. årsprøve, så der dannes et grundlag for sønæringsbevis som maskinofficer i mindre skibe.

I 1988 blev kokkeuddannelsen omlagt til en overbygning af kokkeuddannelsen i land. Herved tilpassedes uddannelsen over en periode til udviklingen inden for handelsflåden, der havde medført en væsentlig reduktion i antallet af uddannelsespladser i skibene.

Med virkning fra 1. januar i år blev skibsassistentuddannelsen omlagt til 3 moduler.

Hensigten var med et kort 1. modul at give unge, der ønsker en søfartsuddannelse, mulighed for at få nærmere kendskab til erhvervet ved sejlads som skibsassistentelever, forinden et længere uddannelsesforløb gennemgås. Herved opnåedes samtidig en bedre ressourceudnyttelse.

I indeværende år er også uddannelsen til navigatør i handelsflåden blevet ændret til modulopbygning. Efter 1 års teoretisk uddannelse på navigationsskole kan der nu opnås rettigheder som vagthavende styrmand i skibe af enhver størrelse. Herved opnås der en bedre ressourceudnyttelse, og samtidig giver omlægningen en bedre udnyttelse af rekrutteringsgrundlaget.

Af frygt for den lange læsetid afstod en del tidligere fra at gå i gang med en 3-årig skibsføreruddannelse. Det har allerede vist sig, at udsigten til en kompetencegivende eksamen som vagtofficer efter 1. år har givet en ønsket øget tilgang til uddannelsen. Jeg er særlig glad for, at det med omlægningen af uddannelsen for gruppen af skibsassistenter i højere grad bliver muligt at gennemføre en officersuddannelse. Netop her er der tale om en gruppe med stor arbejdsløshed, som ved videreuddannelse får gode beskæftigelsesmuligheder. Som overbygning efter vagtofficerseksamen kan man enten i løbet af 10 uger forberede sig til sætteskipperseksamen, der giver ret til at føre skibe på op til 1.600 BRT, eller i løbet af 2 år forberede sig til skibsførerseksamen, der giver ret til at være overstyrmand og føre skibe af enhver størrelse.

Som led i regeringens afbureaukratiseringsplan skete der en kapacitetstilpasning i søfartsuddannelserne i 1989. Forud herfor var der i et fællesudvalg under Søfartens Uddannelsesråd og Uddannelsesrådet for Maskinmesteruddannelsen udarbejdet en behovsanalyse. I denne var bl.a. behovet for dimittender fra skibsfører-

uddannelsen anslået til 150 årligt, svarende til 450 årselever. Kapaciteten blev imidlertid for skibsføreruddannelsens vedkommende tilpasset den aktuelle søgning på ca. 250 årselever.

Som led i kapacitetstilpasningen besluttedes det at udfase den ene af de fire navigationsskoler, nemlig Københavns Navigationsskole, som bliver lukket ved udgangen af 1991. Der blev lagt vægt på, at der uanset lukningen i København lokalemæssigt på de tre tilbageværende navigationsskoler stadig er kapacitet til at udanne det i analysen anslåede antal elever.

Den seneste udvikling viser, at søgningen til skibsføreruddannelsen vil være stigende i de kommende år. Rederierhvervet har på grund af den positive udvikling fundet det nødvendigt at gå aktivt ind i at få øget tilgangen til officersuddannelserne. Rederierne under Danmarks Rederiforening har således fordoblet indtaget af officersaspiranter. Disse vil fra 1992 søge om optagelse på navigationsskolerne. Det er målet for skibsføreruddannelsen som for samtlige søfartsuddannelser at udanne alle kvalificerede ansøgere, der efter endt uddannelse vil kunne finde beskæftigelse i erhvervet.

For maskinmesteruddannelsen gælder, at det i behovsanalysen var anslået, at behovet ville være svagt stigende i de kommende år. Den aktuelle søgning til maskinmesterskolerne har da også i de seneste år været tiltagende. Det skyldes, at der inden for metalområdet ikke er fuld beskæftigelse. Unge håndværkere vælger derfor i højere grad at videreudanne sig til maskinmester, da beskæftigelsesmulighederne er gode såvel til søs som til lands.

I forbindelse med kapacitetstilpasningen blev skipperuddannelsen koncentreret ved skipperskolerne på Skagen og i Rønne samt på Fanø og Marstal Navigationsskoler. Der blev samtidig nedlagt såvel egentlige skipperkoler som såkaldte satellitskoler. Tilmeldingerne til fiskeskipperuddannelserne havde da gennem flere år været vigende. Det har efterfølgende været nødvendigt at meddele skolen i Rønne, at skolen i 1991 ikke kan opretholde statstilskud, udelukkende på grund af en totalt svigtende elevtilgang.

På søfartsskoleområdet blev kapaciteten tilpasset ved lukning af Sønderborg Søfartsskole. De foreløbige erfaringer peger i retning af, at kapacitetstilpasningen havde det rette omfang. Jeg kan i øvrigt oplyse, at skolen blev overtaget

[Industriministeren]

af Arbejdsmarkedsstyrelsen og anvendes som AMU-center.

Om skoleskibet »Georg Stage« kan jeg oplyse, at det drives af den selvejende institution Stiftelsen Georg Stages Minde. Beslutningen om »Georg Stage«s drift træffes derfor udelukkende af stiftelsens bestyrelse. Stiftelsen får imidlertid dækket sine udgifter dels af de bevilgede statstilskud, dels af private midler.

I en årrække frem til 1985 modtog stiftelsen et årligt statstilskud, som svarede til ca. 85 pct. af de godkendte driftsudgifter. Derefter har det årlige tilskud i lighed med tilskud til andre private søfartsskoler været fastholdt på et beløb svarende til det, der udbetaltes i 1985, nemlig 2,8 mio. kr.

Det er endvidere stillet stiftelsen i udsigt, at den vil få et uændret tilskud i 1991, men stiftelsen har oplyst, at man ikke vil stille sig tilfreds med et uændret tilskud, men har bedt om yderligere tilførsler. Der er i øjeblikket bestræbelser i gang for fra privat side at sikre skibets fortsatte drift.

Om skoleskibet »Danmark« kan jeg oplyse, at det netop er blevet gennemgribende renoveret. Efter et ophold i Frederikshavn, hvor eleverne har gennemgået værkstedsskoler og brandkursus og efterfølgende afholdt øvelsessejladser i danske farvande, er »Danmark« den 31. august 1990 afgået på det egentlige togt over Atlanten med 80 elever, heraf 12 piger, om bord. Togtet går til De Kanariske Øer, derefter til de tidligere dansk-vestindiske øer, hvor julen vil blive tilbragt, og efter jul sejler skibet til det amerikanske fastland, hvor byerne Savannah og Jacksonville vil blive besøgt, inden skoleskibet »Danmark« igen sejler til Europa via Azorerne. Skoleskibet forventes at have Kronborg om styrbord i begyndelsen af marts 1991.

Det er hensigten, at »Danmark« fremover anvendes til ét lignende togt hvert år. Når man ikke som hidtil anvender skibet til to årlige togter, er baggrunden, at uddannelsesbehovet bliver fuldt ud tilgodeset med ét togt, og at skibets drift må tilrettelægges sådan, at der tages hensyn til dets alder og de deraf følgende vedligeholdelsesbehov.

Skoleskibets togter skal ses som et led i uddannelsen af danske skibsførere, og det er erfaringen, at mange af eleverne fra »Danmark« med efterfølgende sejltilid i handelsflåden vil søge optagelse på navigationskolerne.

Selv om »Danmark« først og fremmest er et uddannelsesskib, er det ved den opmærksomhed, det vækker overalt i udlandet, et værdifuldt aktiv for dansk erhvervsliv.

Jeg vil afslutningsvis bemærke, at målet for søfartsupuddannelserne er at opnå høj effektivitet gennem fuld kapacitetsudnyttelse samt at opfylde søfartserhvervets uddannelsesbehov med henblik på at tilgodese den danske beskæftigelse og de indtjeningsmuligheder for dansk skibsfart, som oprettelsen af DIS har fastholdt og forbedret.

Forhandling

Tommy Dinesen (SF):

Først tak til ministeren for redegørelsen!

At det blev en hyldest til Dansk Internationalt Skibsregister, kommer ikke bag på undertegnede. Sagen er jo den enkle, at SF i sin tid, da vi diskuterede DIS, fremførte, at danske skibsledere ville være dumme, hvis de ikke hjemflagede, og selv om jeg har sagt mange ting om skibsledere, har jeg aldrig beskyldt dem for dumhed.

Det, SF har imod DIS, er muligheden for at tilsidesætte danske hævdvundne fagretlige regler, som fagbevægelsen har kæmpet for i snart 100 år. DIS-forslaget blev jo sendt til udtalelse i ILO, der udtalte, at DIS var i strid med en række ILO-konventioner, som Danmark har underskrevet. ILO er som bekendt FN's arbejdsmarkedsorganisation.

Man skal heller ikke glemme, at den såkaldte skattefritagelse for søfolk ikke er en fritagelse; det er tilskud på 350 mio. kr. direkte til rederne. Skattefritagelsen begynder nu også at vise sig i de kommuner, hvor der bor mange søfolk; før gik sømandsskatten til kommunen, men nu får kommunen intet og må i stedet sætte kommuneskatten op.

Da det borgerlige flertal vedtog DIS, fortalte de borgerlige ordførere med megen alvor, at hvis DIS ikke blev vedtaget, var det ude med dansk skibsfart i al fremtid, herunder også dansk søfarts muligheder for at overleve som et fag. De borgerlige ordførere garanterede endda, at der ville blive mange flere arbejdspladser til danske søfolk med DIS og ved hjemflagningen.

Som nogle måske husker, indgik jeg et vædemål med den daværende industriminister,

[Tommy Dinesen]

Nils Wilhjelm, om, hvorvidt der ville være flere danske søfolk i arbejde et år efter oprettelsen af DIS. Det var der ikke, men der er flere udlændinge på danske skibe end før, viser besvarelser af spørgsmål fra hr. Stillinger og fra mig til industriministeren.

Det er svært at få de konkrete tal – man ved knap nok, hvor mange der er i den danske handelsflåde – men nu har vi fået nogle tal. Der var dog ikke noget om, hvor mange udlændinge der var. Det er tilsyneladende efter, at sømandskontoret er nedlagt, at det er blevet så svært.

Et argument mere fra SF's side mod DIS var, at de goder, man tilbød danske redere for at hjemflage, på et tidspunkt vil blive overgået af andre lande. Og i dag tales der jo om oprettelse af Euros, altså EF-registre; desuden er Panama og Indien på vej med internationale registre, og i dagens aviser kan man se, at Luxembourg er på vej med et internationalt register.

Med hensyn til EF og det indre marked og skibsfarten er det ærlig talt forbavsende, så lidt Folketingets Erhvervsudvalg bliver orienteret, for der sker jo noget i EF. Her har man den samme diskussion, som vi havde i Folketinget, inden et flertal stemte for DIS, med akkurat samme argumenter som dem, vi kender fra dansk skibsfart. SF vil tage initiativ til, at der bliver en diskussion om EF og dansk skibsfart. Jeg bliver ikke forbavset, hvis Folketinget inden længe vil blive stillet over for krav bl.a. med baggrund i lempelser og Euros-registeret.

O.k., det var fortiden, som man jo kan blive klogere af. Lad os så gå videre i debatten og fokusere på fremtidens skibsfart, især den danske. Der er ingen tvivl om, at fremtidens skibe bliver højteknologiske, computerstyrede skibe med søfolk med en høj uddannelse, altså eksperter, uanset hvilket job de bestrider om bord. Pyramideordningen med en skibsfører med uindskrænket magt om bord vil snart være passé. Med få folk må man uddelegere ansvaret og stole på de forhyrede. Det betyder, at man i fremtiden får en såkaldt flad struktur med egne ansvarsområder.

Samtidig er det nødvendigt at tilpasse uddannelserne, således at de også kan bruges, hvis den søfarende vælger at søge arbejde i land. For et års tid siden vedtog Folketinget en anden uddannelse af skibsassistenter. SF var imod, fordi man fra før at skulle have gennem-

gået 5 måneders søfartsskoleuddannelse nu skulle gennemgå 5 uger på søfartsskole i første modul, så skulle ud at sejle i 6 måneder og derefter skulle bruge 15 uger til andet modul og så igen skulle ud at sejle, i alt 18 måneder for at blive befaren.

For det første mangler der arbejdspladser til søs til de 600–700 unge, der gennemgår søfartsskole eller sejler med skoleskibene, som jeg vil vende tilbage til senere. Sagen er den enkle, at de unge, der kommer på søfartsskole, tror, at de så også kan komme ud at sejle, men det er så godt som kun de små skibe, der tager disse unge med en alt for ringe foruddannelse. Det siges dog, at A. P. Møller har taget 40 skibsassistentelever om bord som overskydende, men andre redere svigter de unge. Staten ligeledes – der findes mig bekendt ikke én skibsassistentelev i nogen af statens mange rederier eller færger. Det er for dårligt.

De, der så får den nødvendige sejltid og bliver matroser eller skibsassistenter, kommer ind i et fag med ca. 30 pct. arbejdsløse. Det er spild af uddannelser såvel som mennesker, når muligheden for at få dem i arbejde er der. Det, der mangler, er muligheder for videreuddannelse til vagthavende styrmand, sætteskipper eller maskinmester. Fra søformidlingen i Korsør har jeg fået en del korrespondance, der klart viser, at der ikke er uddannede navigatører og maskinmestre, samtidig med at vi har arbejdsløse, der gerne vil uddanne sig, men ikke kan, fordi der ikke er kapacitet på uddannelsesstederne. Dette bør der rettes op på.

Jeg skal her fremdrage dele af den omtalte korrespondance for at dokumentere mine udtalelser om et andet og mere effektivt uddannelsessystem end det, vi har på nuværende tidspunkt. Selv om det koster penge at uddanne folk, så er behovet der. Jeg har været inde på disse ting før, men den bedste måde, jeg kan argumentere for det på, er nok ved at citere fra et brev fra Dansk Skipperforening af 1942, som er sendt til søformidlingen i Korsør:

»Da Dansk Internationalt Skibsregister blev oprettet, skabte det uvilkårligt flere arbejdspladser til søs; desværre har dette ikke rigtig udmøntet sig i flere danske søfolk i skibene. Årsagerne til dette er flere; her kan bl.a. nævnes følgende:

Reduktionen af den danske handelsflåde op gennem 80'erne; dette resulterede i ringe tilgang til erhvervet.

[Tommy Dinesen]

Reduktion i besætningsstørrelsen.

Lukning af søfartsskoler, navigations- og skipperskoler.

I dag er det vanskeligt at skaffe kvalificeret arbejdskraft til skibene; dette problem kan ikke løses fra dag til dag, men der både kan og skal gøres noget; vi kunne forestille os følgende:

Lovændring af DIS-området, forstået på den måde, at rederierne i større udstrækning pålægges at bruge dansk arbejdskraft.

Større kapacitet på søfartsskolerne.

Uddannelsen af unge mennesker foregår primært i coasterne (her er desværre en del rederier/skibe, der bruger folk fra Fjernøsten og Polen; om dette er på grund af økonomi eller det simpelt hen er på grund af manglende tilgang, skal vi lade være usagt). Vi kunne forestille os, at der blev ansat 1 eller 2 ubefarne matroser/skibsassistenter i de større skibe.

Hvad angår filippinske og polske søfolk, er vi klar over, at mange af dem ikke opfylder kravene til mønstring; vi ved det, men kan dog ikke bevise det.

Den bestående arbejdsstyrke af navigatorer mangler efteruddannelse; her mangler simpelt hen økonomi; hvor der før i tiden var afgiftsfri kurser på navigationsskolerne, er dette nu blevet en hård forretning. Dansk Skipperforening af 1942 har i årevis kæmpet for at få del i de midler, der med rund hånd bliver kastet ud til alle mulige former for uddannelse; et så valuta-skabende erhverv som dansk søfart har ingen muligheder.

Men skal dansk skibsfart bevares, skal der gøres noget; politikerne er nødt til at holde sig vågne i timerne.«

Jeg kunne også have citeret andre breve, bl.a. fra Kjær & Kjær Shipping i Marstal, hvor man har 9 mindre skibe, og hvor man heller ikke har kunnet skaffe officerer, men det skal jeg undlade på nuværende tidspunkt.

Hvad skal skoleskibene »Danmark« og »Georg Stage« bruges til i fremtiden? Skoleskibuddannelsen består jo af 5 måneders undervisning i land og om bord i skibene, men i søfartskredse er der delte meninger om deres berettigelse. Det viser sig nu, at de store rederier ikke vil mønstre de unge, der har gennemgået en uddannelse i et af vore flotte sejlskibe, som mange lande misunder os, og så kan de ikke rigtig bruges til deres oprindelige formål, nemlig at give unge mennesker en god og solid

start på en karriere til søs. Hvis de danske rederier ikke er interesserede i at mønstre de unge, der har gennemgået en uddannelse om bord i statskoleskibet »Danmark« eller »Georg Stage«, så skal der findes på noget andet. Disse to sejlskibe er og skal fortsat være ambassadører for dansk søfart og erhvervsliv i udlandet. De har i hvert fald SF's støtte.

Lad mig afslutningsvis præcisere, hvad vi gerne så der kom ud af denne debat: først og fremmest en plan for det fremtidige behov for søfolk i danske skibe, deres uddannelser samt behovet for uddannelsessteder frem til år 2000. Uddannelsen skal tilrettelægges således, at der ikke opstår alt for store flaskehalse i systemet. Der skal f.eks. være muligheder for videreuddannelse. Med hensyn til økonomien i de tanker og forslag, vi her har fremlagt, er SF ikke uvilligt til at overføre de AUD-midler, søfolkenes indbetaler, til brug for uddannelse af samme. Formålet er at bevare dansk skibsfart og en dygtig dansk sømandsstand i fremtiden, og det kan jeg forstå at der senere vil komme et dagsordensforslag om, og det kan i hvert fald kun glæde SF.

Løvig Simonsen (S):

Debatten i dag skal ikke alene vise, hvor dansk skibsfart er set i forhold til industriministerens redegørelse fra 1987 og de deraf afledte og vedtagne lovforslag, men nok så meget prøve på at afdække de problemer, som dansk skibsfart og her ikke mindst de søfarende vil få i fremtiden. Samtidig er det vigtigt, at vi også får skitseret nogle løsningsmuligheder, der kan blive grundigere belyst i en kommende redegørelse om dansk skibsfart i år 2000.

Dansk skibsfart står i dag langt bedre end i midten af 1980'erne; udflytningen er stoppet med de bedre konjunkturer og oprettelse af Dansk Internationalt Skibsregister. Socialdemokratiet var ikke tilhænger af oprettelse af DIS. Her var vi i klar overensstemmelse med søfartens organisationer, som naturligt nok frygtede øget ledighed; i værste fald kunne man forestille sig hele danske besætninger udskiftet med billigere udenlandske søfolk. Så galt gik det heldigvis ikke; det gik måske bedre, end man havde frygtet, men lad mig understrege, at indtil nu har vi kun set DIS i medvind, dels som tidligere nævnt på grund af de bedre konjunkturer og de bedre skatteregler, dels og ikke

[Løvig Simonsen]

mindst på grund af den høje uddannelsesmæssige standard, som vore skibsbesætninger er kendt for. Vi i Socialdemokratiet vil naturligvis fortsat følge udviklingen i DIS nøje, og lad mig gøre det helt klart, at vi vil gøre det i tæt samarbejde med søfartens organisationer.

Dernæst vil jeg tage fat på det, der efter min opfattelse er det væsentligste i dag, nemlig uddannelsesspørgsmålet og i den forbindelse uddannelseskapaciteten, som ministeren også var inde på i sin redegørelse. Et godt udgangspunkt for denne del af debatten er Nils Franckes artikel i Erhvervs-Bladet fredag den 9. november, hvor han bl.a. beskæftiger sig både med det nuværende globale udbud af og den globale efterspørgsel efter kvalificerede søfarende og det fremtidige behov frem til år 2000.

Det fremgår af den statusrapport, som er udarbejdet af instituttet for arbejdsmarkedsundersøgelse på Warwick University i England, at det øjeblikkelige antal søfarende i dag på verdensplan udgør 400.000 officerer og 840.000 menige, og det øjeblikkelige behov er opgjort til 450.000 officerer og 600.000 menige, hvilket vil sige, at vi allerede i dag har en manko på 50.000 officerer, men til gengæld et overskud på mere end 200.000 menige søfolk i verdens handelsflåder. Samtidig forventes der også en stigning i handelsflåden på 33 pct. på globalt plan, hvilket vil indebære et merbehov på 90.000 officerer og for de menige en stigning svarende til 8 pct. eller 50.000 personer. Selv om behovet i Danmark ikke er akut, mener Danmarks Rederiforenings direktør, at man er nødt til at finde ud af, hvordan man kan øge tilgangen og uddannelsen af danske officerer. Uddannelsen »skal forbedres i takt med den teknologiske udvikling på skibene. Det drejer sig ikke om, at der skal bygges nye skoler, men om at åbne for flere spor på de eksisterende skoler.« Det siger Knud Pontoppidan fra Danmarks Rederiforening. Det er ikke alene synspunkter, som deles af søfarendes organisationer, men en problematik, som man allerede har taget hul på, og hvor man bl.a. har iværksat projekt Damask, der har til formål at kortlægge maskinmestrenes kvalifikationsbehov med henblik på at tilvejebringe et fremadrettet grundlag for udformning af grunduddannelse og videreuddannelse. Projektet er gennemført med økonomisk støtte fra forskellige styrelser og med tilskud fra såvel Jern- og Metalindustri-

ens Uddannelsesfond som Danmarks Rederiforening.

Der er naturligvis flere interessante afsnit at udforske i rapporten, men jeg vil tillade mig kun at nævne nogle få, som jeg finder det væsentligt at fremhæve i debatten i dag. For det første viser rapporten, at selv om flertallet af maskinmestrene arbejder i land, har 67 pct. af samtlige maskinmestre praktiseret til søs, og at der er en tendens til, at den gennemsnitlige tid, som man tilbringer i søerhvervet, er faldende; 21 pct. af de adspurgte maskinmestre, der udtrykker ønske i spørgeskemaundersøgelsen, arbejder i øjeblikket i søerhvervet, men i den samme undersøgelse gav kun 10 pct. af samtlige maskinmestre udtryk for ønske om et job til søs ved et eventuelt jobskifte.

Så selv om flertallet af maskinmestrene stadig har praktiseret til søs, ser den fremtidige udvikling ikke lovende ud og da slet ikke set i forhold til den undersøgelse, der blev omtalt i Erhvervs-Bladet. Gransker man yderligere i Damask, kan man godt få den opfattelse, at arbejdsgiverne synes mere fikserede på søerhvervet ud fra den traditionelle opfattelse af maskinmestrenes tilknytning hertil, end maskinmestrene selv er.

Her er vi nok ved en af hovedbarriererne for den fremtidige rekruttering og fastholdelse af danske maskinmestre i søerhvervet. Hvad der er gældende for denne besætningsgruppe, vil sikkert også være gældende for de øvrige grupper, nemlig at ikke mindst arbejdsgiverne på dette område tænker og planlægger for traditionelt. Det er derfor vigtigt, at ministeren i sin kommende redegørelse belyser dette aspekt særdeles grundigt, således at der kan opbygges tidssvarende og fremtidsrettede uddannelser, så vi bevarer danske besætninger på danske skibe.

Jeg siger ikke, at de kortsigtede løsninger, som indtil nu er sat i gang, ikke har været mulige og ikke skulle have været anvendt her, hvor man havde en akut mangel. Men når man ser længere fremover, er det de langtrækkende perspektiver, der er brug for. Det er det, fordi de investeringer, der skal foretages på dette erhvervsområde, og den teknologi, der udvikles, kræver et dygtigt mandskab såvel på broen som i maskinrummet og på dækket.

Derfor tror jeg, at industriministeren og Folketinget har en opgave her, hvor det gælder om

[Løvlig Simonsen]

at bevare vore traditioner, men til gengæld gøre op med erhvervets eventuelle konservatisme. Herunder skal vi også undersøge, om de nuværende ledelsesformer om bord er i overensstemmelse med de fremtidige krav, ja, man burde vel egentlig foreslå Danmarks Rederiforening at få lavet en analyse af dens egne fremtidige behov, også på direktionsniveau, for at se, hvordan de nuværende lederes kvalifikationer matcher fremtidens behov.

I forbindelse med uddannelse og uddannelsesbehovet er det også nødvendigt at se på vores uddannelseskapacitet både på vore søfartsskoler og på vore skoleskibe. Det er jo ikke ministeren ukendt, at vi i Erhvervsudvalget har modtaget en henvendelse fra Svendborg Navigationsskole omhandlende en sammenlægning af de to skibsførerklasser pr. 1. januar 1991, angiveligt fordi disse to klasser har et elevtal på henholdsvis 13 og 14 elever. Samtidig gøres der opmærksom på, at det er et engangsfænomen. Jeg behøver vel ikke at fortsætte, men vil bare henvise til, når vi taler om en god og fremadrettet uddannelse, at der så også er tale om et sammenhængende uddannelsesforløb, der først og fremmest må tilgodesee elevernes behov. At slå to afgangsklasser sammen i det sidste halve år af deres uddannelse er en urimelig disposition, som ministeren snarest bør rette.

Når det drejer sig om vore skoleskibe, har ministeren også modtaget en henvendelse fra Stiftelsen Georg Stages Minde. Jeg synes, det er ganske betegnende, at Søfartsstyrelsen har meddelt fra ministeren, at der fortsat er behov for undervisning af vordende skibsassistenter i skoleskibe, men at man ikke har set sig i stand til at forhøje statstilskuddet. Dette skal ses på baggrund af, at stiftelsen selv har indsamlet 1 mio. kr., hvilket er al ære værd, men det, der er hovedpointen her, er, at der skal skaffes klarhed over, om vi fortsat vil have det nuværende antal skoleskibe, og hvorledes vi i bekræftende fald sikrer økonomien for dem.

Jeg forlanger ikke, at ministeren skal svare i dag, men jeg forventer, at det vil blive afklaret i forbindelse med den kommende redegørelse. Indtil da må de nuværende skoleskibe, såvel statsskoleskibet »Danmark« som »Georg Stage«, have økonomiske muligheder for at fortsætte, hvilket ikke synes at være en uoverkommelig opgave.

Endelig skal jeg tillade mig at henlede opmærksomheden på en henvendelse vedrørende kirkeskat, hvoraf det fremgår, at der tilbageholdes kirkeskat, som ender i redernes lommer. Jeg skal ikke kunne sige, om det forholder sig sådan eller Danmarks Rederiforening er ved at spare sammen til en kirke, men jeg anmoder om at få opklaret dette forhold og om, at det i givet fald bliver rettet.

Til slut skal jeg anmode industriministeren om i den kommende redegørelse at kulegrave de eksisterende uddannelser, herunder at beskrive de barrierer, der er i forhold til de fremtidige opgaver og muligheder for danske søfarende, at beskrive den nuværende og fremtidige uddannelseskapacitet på vore uddannelsesinstitutioner for søfarende, herunder skoleskibe og deres økonomiske muligheder fremover, og at samarbejde med såvel arbejdstagere som arbejdsgivere om opgaverne, så der bliver tænkt både fleksibelt og i helheder. For jeg er overbevist om, at industriministeren ikke er af den opfattelse, at løsningen på de nuværende problemer og fremtidige muligheder er, at de søfaren- de går i land.

Kai Dige Bach (KF):

Da Dansk Internationalt Skibsregister og lovpakken omkring DIS, som det kom til at hedde, blev vedtaget i 1988, var det på den alvorlige baggrund, at Danmark var ved at udspille sin rolle som søfartsnation.

I oktober 1987 var 38 pct. af tonnagen udflaget, og allerede i april 1988 var der tale om en 50 pct.s udflagnings. Det gik stærkt, og det ville det være blevet ved med. Panama, Bahamas, Storbritannien og Singapore var de foretrukne lande at flytte skibe til for at kunne være internationalt konkurrencedygtig.

Gennemsnitsalderen på de udflagede skibe var lavere end for dem, der blev stående i Dansk Skibsregister. Hertil kom yderligere nybygninger indkøbt direkte til registrering under et andet flag. Det var moderne tonnage, der gik tabt for Dannebrog.

Danmark har altid haft stolte traditioner til søs, og en national handelsflåde er vigtig af hensyn til beskæftigelse og valutaintjening. Ikke mindst beskæftigelsen indgik i sin tid i diskussionen om den DIS-lovgivning, som ikke alle var lige begejstrede for.

[Kai Dige Bach]

Initiativtageren til forespørgselsdebatten i dag, hr. Tommy Dinesen, udtalte således i 1988 her i salen:

Det er »ikke, fordi SF har skiftet holdning til disse lovforslag, der bomber dansk fagbevægelse 100 år tilbage, nej, det er af hensyn til de eventuelle forskere og journalister eller andre, som på et senere tidspunkt i danmarkshistorien måtte undre sig over, at den danske sømandsstand i efteråret 1988 uddøde næsten totalt.« (Folketingets forhandlinger 1987-88, 2. samling, sp.227).

Heldigvis kom hr. Tommy Dinesens manglende tillid til den danske sømandsstands kvalitet og konkurrencedygtighed ikke til at slå til. Anderledes ret havde hr. Larsen-Ledet, da han udtalte:

»Vi bør i Danmark også spekulere over, at det danske skattesystem og skatteniveau i stigende grad er blevet en konkurrencefaktor, der kommer til at give problemer.« (Sammesteds sp. 234).

DIS blev vedtaget af alle i dette Ting med undtagelse af Socialdemokratiet og SF. DIS gav dansk søfart en konkurrenceevne med international slagkraft. Nettoindsejlingen er heldigvis også steget fra det laveste, 2,8 mia. kr. i 1987, til 4,1 mia. kr. i 1989, og den er stadig stigende.

DIS har fastholdt beskæftigelsen også af danske søfolk, til trods for at de nye bemandingsregler gav mulighed for færre om bord i de enkelte skibe. Lovpakken er faktisk blevet en succes.

Andelen af danskere i skibe er på over 80 pct. målt efter de officielle påmønstringstal. I virkeligheden er procenten nok nærmere 85, hvis man inkluderer det samlede antal beskæftigede, det vil sige alle om bord eller hjemmeværende, frem for blot det antal personer, der er påmønstreret.

Til hr. Tommy Dinesens første indlæg kan jeg sige: Skibsfart er jo international og skal arbejde på internationale konkurrencevilkår. Jeg tror ikke, man kan foretrække danskere. Kort sagt: Jeg tror ikke på en ny køb dansk-klausul.

Det skal siges, at beskæftigelsessituationen ikke uventet er bedst for skibsofficererne. Men her tror jeg så til gengæld også, at den fremover vil blive endnu bedre. Der vil blive endnu flere danske skibe, der vil sejle udelukkende med danske officerer. Skibsfart bliver som i indu-

strien og det øvrige samfund mere og mere et spørgsmål om uddannelse og kvalifikationer. Derfor er det vigtigt at holde fast i skibsfartsuddannelserne.

Et moderne skib uanset størrelsen er fyldt med teknik, der forudsætter en ajourført uddannelse. Denne uddannelse, må vi indstille os på, vil blive mere og mere teknisk individuel, altså faktisk det modsatte af det teamwork, der i dag læres på de dejlige sejlskoleskibe. Skoleskibene skal bevares, men reelt nok vil de i fremtiden sikkert mest være god PR og et præsentabelt visitkort for Danmark og de danske søfartstraditioner, og så har de i øvrigt en solid efterskolefunktion.

Danske redere har i øjeblikket bestilt over 100 skibe for mere end 22 mia. kr. Det er klart, at der skal være kvalificerede danskere til bemandingen. Søfartsuddannelsernes indhold og kapacitet skal tilgodese erhvervets behov og beskæftigelsen af danske søfarende og skibsfartens indtjeningsmuligheder.

Alt i alt er det godt, at de mange stærke advarsler om DIS er blevet gjort til skamme, og at dansk søfart på lige vilkår kan klare sig internationalt, men det kan vi også kun, hvis vi følger med i uddannelsen.

Derfor skal jeg slutte med på vegne af alle Folketingets partier at fremsætte følgende:

Forslag om motiveret dagsorden.

»Idet regeringen opfordres til fortsat at tilrettelægge søfartsuddannelserne således, at de til stadighed i henseende til indhold og kapacitet tilgodeser erhvervets behov, beskæftigelsen af danske søfarende og indtjeningsmulighederne for dansk skibsfart,

og idet regeringen pålægges inden 1. juli 1991 at fremlægge en redegørelse om behovet for søfarende i danske skibe, deres uddannelse samt behovet for uddannelsessteder frem til år 2000, går Folketinget over til næste sag på dagsordenen.«

(Dagsordensforslag nr. D 13).

Første næstformand (Henning Rasmussen):

Der er nu fremsat følgende forslag om motiveret dagsorden: (se foran). Dette forslag indgår nu i forhandlingen.

Stillinger (SF):

Jeg skal ikke yderligere forlænge debatten ret meget, da vores ordfører, hr. Tommy Dinesen, har forelagt SF's synspunkter. Det, som mit indlæg primært vil tage sigte på, er specielt uddannelsen af danske søfolk i fremtiden. Det er en vigtig ting at diskutere, hvilket også de foregående to ordførere har omtalt, ikke blot i forhold til DIS, men også i forhold til EF og det indre marked.

Regeringen taler tit og flot om værdien af uddannelse. Det er der selvfølgelig ikke nogen der kan være uenig med regeringen om, men problemet for regeringen er, at den oftest kun taler om vigtigheden af uddannelse, for jeg synes, regeringen ofte glemmer, at uddannelse koster penge, og det ved regeringen også godt. Men vi må også erkende, at det meste af regeringens politik på uddannelsesområdet har været massive besparelser, også inden for søfartsområdet. Jeg vil såmænd blot lige nævne to eksempler, som allerede har været omtalt både af hr. Løvig Simonsen og af hr. Tommy Dinesen.

Det første er, at Industriministeriet på trods af de klart påviste behov for flere uddannede inden for søfartsområdet og specielt inden for officersområdet har nedlagt en navigationsskole. De undersøgelser, som SF's ordfører, hr. Tommy Dinesen, omtalte, påviser klart, at der bliver et behov for flere officerer, og behovet bliver markant i fremtiden, det vil stige meget.

Det kan man så undre sig over er regeringens svar på, at der bliver et større behov for flere officerer. Regeringen gør det sædvanlige: nedlægger en navigationsskole. Enhver ved, hvor vanskeligt det er at få genopbygget en skole, der først er nedlagt. Derfor virker det på den baggrund noget uklogt og faktisk helt uforståeligt, at man har nedlagt denne navigationsskole i København.

Det andet problem, jeg vil nævne, er et problem, som hr. Løvig Simonsen også nævnte. Det er noget helt konkret nede fra min egen lille by, Svendborg. I disse dage har Svendborg Navigationsskole fået besked på, at man skal lægge to 3.-klasser, skibsførerklasser, sammen den 1. januar 1991, og det er altså blot ganske få måneder før selve eksamen og midt i den hektiske eksamenslæsningsperiode. Begrundelsen skulle være den, at der skulle spares nogle tusinde kroner. Det virker ærlig talt, undskyld udtrykket, fuldstændig tåbeligt.

Det er altså regeringens uddannelsespolitik inden for søfartsområdet, at for at spare nogle få tusinde kroner vil man ødelægge 25 unge menneskers muligheder for at færdiggøre deres eksamen bedst muligt. Det er altså ikke den vej, man skal gå. Jeg håber da også, at ministeren vil ændre den udmelding fra Søfartsstyrelsen om de få besparelser, der vil være, således at de unge mennesker på Svendborg Navigations-skole kan færdiggøre deres uddannelse.

Overordnet skal mit indlæg blot være en appel til industriministeren om at være langt mere opmærksom på uddannelser og deres vigtighed end vores undervisningsminister og måske lave knap så mange besparelser. Det er vigtigt at ud-danne danske søfolk.

Jeg vil også her gøre opmærksom på, at den teknologiske udvikling, som vi får i fremtiden, gør, at efteruddannelsesbehovet for nuværende skibsførere og navigatører vil stige markant. Det håber jeg også regeringen vil indse. Det er ikke nok at bruge flotte ord; der skal også handling til.

Så vil jeg lige fremhæve en ting fra ministerens tale. Det var de tal, som vi fik om stigningen i ansatte inden for handelsflåden. Hr. Kai Dige Bach var nærmest overdådigt overstrømmende over den enorme stigning, der havde været. Både hr. Tommy Dinesen og jeg har mange gange forsøgt at få fat i de rigtige tal for, hvor mange der egentlig er ansat på danske skibe. Det har af en eller anden grund været uhyre vanskeligt, men nu har vi så i dag tilsyneladende fået de rigtige tal. Det er ikke sikkert, det er det, men det håber vi.

Det, som vi kan læse af tallene, er, at den kolossale stigning i antallet af danske søfolk altså er på 90 på 2½ år. Det var dog ganske imponerende, men det var ikke helt de tal, vi hørte, dengang man talte om den fantastiske fremgang, det ville være for danske søfolk, når vi fik DIS, men nøjsomheden er jo ret udbredt i regeringen.

I tilknytning til dette vil jeg sige noget om de andre, der er ansat. Jeg ved godt, at det åbenbart er uhyre vanskeligt at finde frem til, det tager sikkert flere måneder, men jeg vil da forbedre ministeren på et spørgsmål. Når nu vi næsten ingen stigning har haft på 2½ år, altså kun 90 søfolk, på trods af denne lovning og af denne fremgang for dansk skibsfart, kunne jeg godt tænke mig at spørge ministeren: Hvor mange

[Stillinger]

fremmede søfolk er der kommet på danske skibe, siden man indførte DIS? Det var ikke noget, vi hørte så meget om i 1988, men det kunne da være ret interessant at høre, hvad der er sket. Det må være utrolig mange tusinde.

I lovpakken fra 1988 var der, som vi alle sammen ved, en skattefritagelse for søfolk – eller rettere sagt: Søfolkenes skat gik i redernes lommer. Det har ikke været rart, skulle jeg hilse og sige fra Svendborg Kommune, at undvære de 19 mio. kr., som søfolk gav i skat i Svendborg. Det, som jeg i al ydmyghed og beskedenhed her til slut vil håbe på, er, at den compensation, som man hidtil har fået, vil fortsætte, således at man ikke er nødt til i de byer, hvor man har mange søfolk, at lade skatten stige helt urimeligt.

Jens Peter Jensen (V):

Som ordfører for Venstre vil jeg gerne takke forespørgerne for, at forespørgslen er fremført, for det har givet ministeren anledning til at komme med en fornem redegørelse, der viser ministerens store engagement i hele dette vigtige anliggende.

Jeg kan ganske støtte det forslag til dagsorden, der beder om en redegørelse inden 1. juli 1991. Jeg gør ingen røverkule af mit politiske hjerte, hvis jeg på baggrund af den aktuelle turbulente politiske situation udtrykker håb om, at det bliver den samme minister, der kommer med redegørelsen.

Annette Just (FP):

Jeg vil da også gerne starte med at takke for, at forespørgslen overhovedet er stillet, for det kan da lyde, som om der er behov for at få det diskuteret og ikke blot her, men også i udvalget.

Ministeren har sagt mange pæne ting om det, og jeg skal prøve på ikke at gentage alt det pæne, men prøve på at sige, hvad der dog i det mindste måske kan vise sig at være en lille smule forskel på.

Jeg har prøvet på at finde ud af, hvor mange skibe det egentlig talt drejer sig om, for det synes jeg var meget rart at vide, så vi fik en lille smule begreb om det. Vi har sådan noget som ca. 500 skibe af en sådan størrelse, som vi taler om her, og ca. 90 pct. af tonnagen er faktisk inde under DIS. Det vil sige, at det er en ret stor del af vores skibstonnage, vi taler om: 90 pct. Hvad var det, der skete for et par år siden? Der

skete det, at vi alle sammen kunne se, at de var ved at udflage af skattemæssige årsager og mange andre gode grunde. Hvad er der så sket til i dag? Ja, de tal, jeg har kunnet skaffe frem til i dag, viser, at der er sket en betydelig hjemflagnings. 15 pct. på 2 år synes jeg egentlig talt er en betydelig hjemflagnings. Der er flere undervejs.

Men hvad var det så med skolerne? Ja, der er jo bestemt ingen arbejdsløshed, når man taler om styrmænd og maskinmestre – det har flere af talerne også være inde på – men der er givet udtryk for, at der er mangel på uddannelse netop på disse to felter. Derfor synes jeg også, at det er helt fint, at vi har denne diskussion, så vi kan sikre, at det ikke skal komme an på, at der er en lille mangel på, at man kan blive uddannet til det. Det kan jo ikke nytte noget, at man har en masse menige stående, som gerne ville uddanne sig, og at de så ikke har mulighed for det, og at de så står som arbejdsløse. Det synes jeg også lyder ret urimeligt.

Men vi skal være sikre på, at det bliver en såkaldt programmeret uddannelse, således at vi uddanner de unge til noget, som de kan bruge. Det synes jeg absolut skal med, og det føler jeg også er med i det forslag til dagsorden, der er fremsat af samtlige partier i dag. Der er i hvert fald en mulighed for, at vi kan få lavet et oplæg til en sådan programmeret uddannelse, som der er et så stort behov for.

Så bliver der talt om skoleskibe, ikke kun af nostalgiske grunde, men måske lidt. Jeg har prøvet på at undersøge, hvad det egentlig talt hjælper. Jeg indrømmer, at det er smukt, når de ligger på vandet og jeg kigger på dem, men der må dog også være en anden grund. Jeg har fået bekræftet, hvad jeg håbede, at det faktisk er en god grundskole for alle, der gerne vil til søs, men der også er mange, som bruger det som en oplevelse, som et frikvarter i deres uddannelse. Det er måske – jeg vil ikke sige noget om det, for jeg har undersøgt det nærmere – noget af det, man skal kigge på. »Georg Stage« og skoleskibet »Danmark« er en pryd for Danmark, ingen tvivl om den sag, men vi skal jo heller ikke helt falde hen i nostalgiske tanker, vi skal også se på, at de unge får en fornuftig uddannelse.

Da vi var med til at sige ja til oprettelse af DIS, var det, fordi situationen var den, at et stigende antal danske skibe blev udflaget til andre nationers flag. Der var et simpelt behov for at bevare skibene under dansk flag og bevare dan-

[Annette Just]

ske arbejdspladser. Nu er vi i den situation, hvor det ikke er skibe, men andre virksomheder, der udflages. Ikke mindst EF's indre marked kan betyde en kraftig stigning i antallet af virksomheder, som flygter fra det skattetunge Danmark til mildere himmelstrøg i andre EF-lande. Derfor må tiden også være inde til, at vi må have et internationalt erhvervsregister, hvorved vi kan fastholde vore virksomheder på dansk jord. Alt for længe har vi talt om, at skatteåget er for tungt her i landet, ikke mindst for vores livsnødvendige erhvervsliv. Alle erkender i dag, hvilken positiv betydning DIS har haft for vores skibsfart. Det ville være flot, om vi også kunne bruge disse erfaringer på resten af erhvervslivet. Jeg håber, at ministeren vil tage det med.

Larsen-Ledet (RV):

Dansk skibsfart undergår stor forandring ligesom skibsfarten i andre søfarende nationer. Kravene til sømændene ændrer karakter. Højt teknologisk udviklede elektroniske skibe kræver en anden viden, end dampskibe og sejskibe gjorde ved århundredskiftet, og derfor er uddannelse og efteruddannelse et af nøgleordene for besætningerne på danske skibe. Det har også noget at gøre med sikkerhed og præcision og dermed det gode renommé, som dansk søfart generelt har, og som det er vigtigt at bevare.

Jeg vil også gerne benytte lejligheden til en enkelt kommentar til rederne og bl.a. udtrykke tilfredshed med, at danske rederer har levet op til de tilsagn, der blev givet for godt 2½ år siden, da vi i Folketinget vedtog, at der skulle oprettes et dansk internationalt skibsregister. Det, rederne sagde på daværende tidspunkt, hvor vi havde mange forhandlinger, var, at det var deres opfattelse, at man som minimum ville holde status quo, altså holde den samme beskæftigelsesgrad, som der var på daværende tidspunkt, måske med mulighed for en stigning; men det eksakte var status quo. Det var det, man gav udtryk for dér.

Det blev også understreget på daværende tidspunkt, at der ikke deri lå nogen som helst juridisk binding af Rederiforeningen, for det kunne der jo ganske givet ikke, men der forelå altså en vurdering. Vi har fra radikal side noteret os, at skibsrederne har haft evnen til at vurdere, og at de tilsagn, som de har givet, faktisk er blevet opfyldt i praksis. Jeg vil også gerne si-

ge, at hvis det modsatte havde været tilfældet, havde vi fået en helt anden politisk diskussion i dag end den, vi har fået.

Vi kan selvfølgelig tilslutte os det foreliggende dagsordensforslag. Jeg vil gerne sige, at skoleskibene efter radikal opfattelse ikke kun skal være en turistattraktion. Det er de, og det er flot, og det kan vi godt lide, og alt det dér, men efter vor opfattelse er de også læresteder, og jeg tror, de er med til at give baggrund for en sømandsuddannelse. Det er i hvert fald noget, som vi fra radikal side, hvis vi kommer til at diskutere det, vil hævde og arbejde for.

Sonja Albrink (CD):

Først vil jeg sige tak for initiativet til forespørgslen.

Generelt har Dansk Internationalt Skibsregister indfriet forventningerne. Handelsflåden er vokset betydeligt. Fra 1. juli 1988 til 1. juli 1990 er den vokset fra 6 mio. tons til ca. 7 mio. tons. Det er en ganske betydelig vækst. Samtidig er der også en stigende beskæftigelse, og hvad der er vigtigt i den forbindelse, handelsflåden står i dag for en beskæftigelse på ca. 8.800 danskere og 1.700 udlændinge. Det kan sammenholdes med, at der i årene inden Dansk Internationalt Skibsregister forsvandt ca. 1.000 arbejdspladser om året. Af de 1.700 udlændinge er mange nordiske. Balancen mellem danskere og udlændinge er ikke anderledes, end den traditionelt altid har været i Danmark, svarende til ca. 85 pct. danskere og 15 pct. udlændinge.

Der er hjemflaget ca. 100 skibe. Det kan være skibe, der tidligere har ført dansk flag, men det kan også godt være nye skibe købt i udlandet og sat under dansk flag.

Dansk Internationalt Skibsregister har været en succes både på tonnagesiden og på beskæftigelsessiden. Valutamæssigt er Dansk Internationalt Skibsregister også en succes, idet danske rederier indsejlede 25 mia. kr. i fremmed valuta sidste år.

Nybygningsprogrammet er på over 100 skibe og ca. 4 mio. tons, svarende til en værdi af 23 mia. kr., hvoraf ⅓ på danske værfter. Dette kan illustreres med, at de samlede ordrer ved danske værfter svarer til værdien af en Storebæltsbro. Der er ordrer til udgangen af 1993, forlyder det, og man kan derfor sige, at hvad der er godt for søfarten, er også godt for værfterne og godt for den maritime sektor, der tæller mellem

[Sonja Albrink]

40.000 og 50.000 mennesker. Danmark har EF's tredjestørste handelsflåde.

Om rekruttering og uddannelse vil jeg sige, at der er arbejdsløse inden for de meniges rækker. De meniges uddannelse er for nylig blevet lagt om; den er nu delt op i tre moduler, og så vidt man kan vurdere i dag, er kapaciteten på menige ca. 600 om året. Så man bruger ikke for mange.

Der kan være grund til at se på kapaciteten. Ikke alle skolepladser er i øvrigt lige dyre. En skoleplads på et skib er dobbelt så dyr som i land, og det sidste tog med »Georg Stage« har vist ikke givet mere end ca. 10 elever hyre.

Det, der er mangel på, er officerer. Der er fem spor på navigationsskolerne, og her mener jeg, at vi bør have otte. Der er ingen arbejdsløshed blandt vore officerer, men vi skal have flere ind på navigationsskolerne, og det er derfor vigtigt, at der bliver tilstrækkelig kapacitet på navigations- og maskinmesterskolerne.

Vi skal også rekruttere; projektet »Til søs til sommer« medvirkede hertil. Skolerne besøges, og vi har et godt samarbejde med Søfartsstyrelsen om at lave de rigtige brochurer.

Der er to måder at blive officer på: Man kan først blive matros og derefter komme på søfartsskole og navigationsskole eller maskinmesterskole. Man kan også komme direkte fra skolen, f.eks. en 10. klasse udvidet, og blive ansat i et rederi, hvor man så får sin grunduddannelse, hovedsagelig på Køktved. Derefter ud at sejle i et af rederiets skibe i 12 måneder, hvorefter aspiranten går på navigations- eller maskinmesterskole. En sådan uddannelse koster 400.000-500.000 kr.

Rederierne har i 1990 taget ca. 125 styrmandsaspiranter og 125 maskinaspiranter, og det vil sige, at rederierne har investeret ca. 125 mio. kr. om året i søfartsuddannelserne. Søfarten får ikke del i AUD-midlerne, og jeg mener, at her måske var et problem, man skulle tage og kigge på.

Internationalt er der i dag en mangel på ca. 50.000 officerer. Der uddannes kun 15.000 om året, så uddannelsen kan som sagt bruges overalt i verden. Vi uddanner ikke folk til arbejdsløshed.

CD ser med spænding på den redegørelse, industriministeren har bebudet at hun vil komme med, og jeg skal slutte med at sige, at CD også kan stemme for det fremsatte dagsordensforslag.

Lysholm Christensen (KRF):

Baggrunden for denne forespørgsel er vedtagelsen af oprettelsen af DIS i 1988, og det er meget glædeligt, at vi her 2 år efter kan konstatere, at ordningen har indfriet forventningerne på en lang række punkter.

Det er jo ikke nogen helt almindelig lille købmandsforretning, vi her snakker om, for det er virkelig noget, som har betydning for Danmark i form af beskæftigelse, eksportindtægter osv. Der er virkelig store perspektiver i denne branche.

Nu skal jeg ikke komme med en hel masse tal, det er der andre ordførere der har gjort udmærket, men blot nævne, at der altså er kommet flere skibe under dansk flag, betydelig større tonnage under dansk flag. Der er et stort nybygningsprogram undervejs. Vi har i kølvandet af DIS-ordningen fået omlagt en række uddannelser.

Så er der spørgsmålet om antallet af danske søfolk. Der er jo lidt strid om, hvor mange det egentlig er, der er kommet i arbejde. Det er formentlig ikke noget at råbe hurra for, men det går da den rigtige vej.

Der er altså grund til at være tilfreds med udviklingen over disse 2 år og være tilfreds med den ordning, der blev indført her, men der udstår vel stadig væk et par små problemer.

For det første vil jeg nævne skoleskibene. Det er for mig at se en ganske udmærket grunduddannelse, vi har på skoleskibet »Danmark«, først og fremmest som grunduddannelse for søofficerer; men det kan også være en ganske god uddannelse og modning for unge mennesker, som vil ind i andet erhverv, så det sætter vi stor pris på. Vi vil heller ikke underkende den store reklameværdi, der ligger i, at skoleskibet »Danmark« sejler rundt og får en god omtale i store havnebyer. Det er i hvert fald en ting, som det er vanskeligt at sætte kroner og øre på, men som uden tvivl har stor betydning for omtalen af Danmark ude i det fremmede.

Kristeligt Folkeparti så gerne, at skoleskibet »Georg Stage« kom i drift igen, og vi mener, at der bør gøres en fornyet indsats for at få det skib gjort sejlklart igen.

Så er der for det andet tilgangen til officersuddannelsen og de øvrige skibsfartsuddannelser. Det er jo et vitalt led i hele handelsflådens virke, at uddannelserne er i orden, og det vil være yderst beklageligt, hvis skibene ikke kan

[Lysholm Christensen]

bemandes med danske søfolk, fordi uddannelserne ikke står mål med hensyn til kapacitet, kvalitet og tilpasning til nutidige krav. Her er der et område, som skal have en særlig bevhæng, hvis vi skal leve op til de krav, der stilles under denne DIS-ordning.

Så vil jeg endelig for det tredje nævne problemet i forbindelse med søfolks kirkeskat. Det forlyder, at der er en for stor tilskyndelse til, at man udmelder sig af folkekirken. Nogle har fremført, at pengene måske havner i rederens lommer. Ved selvsyn har jeg konstateret, at danske sømandskirker – ja, det er kun en enkelt, jeg har besøgt, men jeg har i hvert fald konstateret, at i New York gør man et ganske fint stykke arbejde i den danske sømandskirke, et arbejde, der bliver meget værdsat af søfolkene. Derfor kunne jeg tænke mig at spørge industriministeren, om man kunne overveje en ordning, hvorefter søfolks kirkeskat blev kanaliseret ud til det folkekirkelige arbejde, som gøres ved sømandskirker rundt omkring i danske havne.

For god ordens skyld skal jeg blot sige, at Kristeligt Folkeparti naturligvis støtter det fremsatte dagsordensforslag.

Industriministeren (Anne Birgitte Lundholt):

Der er kommet en del meget positive bemærkninger, som jeg som minister for området er glad for, specielt med hensyn til uddannelsesaspektet. Vi arbejder jo for øjeblikket kraftigt for at få øget antallet af uddannelsespladser specielt på de skoler, hvor vi kan se, at der er et behov, dvs. alle dem, der fører til officersbeskæftigelse.

I hr. Stillingers indlæg – et heftigt indlæg, vil jeg sige – blev der bl.a. tordnet imod, at vi lukker Københavns Navigationsskole med udgangen af 1991. Jeg vil godt sige, for at slå det helt fast allerede på nuværende tidspunkt, at det er fortsat agten, at Københavns Navigationsskole bliver lukket, og den vil forblive lukket. Det, vi forsøger for øjeblikket, er at skabe nogle ekstra spor på de resterende navigationsskoler, således at vi både får mere ud af pengene og også sikrer, at der fortsat er en overlevelse og ikke mindst et rekrutteringsgrundlag på de tre resterende navigationsskoler i landet. Det tror jeg de fleste mener er den bedste udnyttelse af midlerne.

Så har der været en hel del bemærkninger om beskæftigelsesstatistikken, og det har vi jo også haft mange diskussioner om i Erhvervsudvalget. Der er stillet mange spørgsmål om, hvorvidt det nu er et stort eller et lille tal, der er kommet til i anledning af DIS. Jeg synes, det væsentligste tal viser, at beskæftigelsen var for stærkt nedadgående, lige indtil vi vedtog DIS, og på trods af nogle bemandingsregler og nogle nye skibe, der gør, at man er i stand til at sejle med et mindre antal – en rationalisering, som også foregår i enhver virksomhed til lands – er der alligevel sket en stigning. Når vi ikke kan opgøre det, er det naturligvis, fordi opgørelsesmetoderne er skiftet samtidig med disse omlægninger.

Men bortset fra det vil jeg dog tilbagevise, at der, uagtet at man ikke kan sammenligne det, udelukkende er tale om en stigning fra 5.900 til 6.035 beskæftigede, for jeg vil gøre opmærksom på, at alene det, at Bornholmstrafikken er udgået af statistikken med ca. 300 danske søfolk, viser, at stigningen er større. Og der er givet en del andre usikkerheder, som gør, at den endog er endnu større.

Et andet spørgsmål, der indgik, vedrører den udenlandske beskæftigelse. Vi har set det glædelige, at der er en stigning i den danske beskæftigelse, men det er også korrekt, at der er en stigning i den udenlandske beskæftigelse, og det har den helt naturlige årsag, som man ikke må se væk fra, at når et skib indflager, så benytter man jo ikke lejligheden til at fyre samtlige ansatte om bord på dette DIS-skib. Det vil sige, at der naturligvis i forbindelse med en indflagning også må komme en del udenlandske officersbesætninger med ind.

Det, vi håber på, og det, vi stiler efter og gerne vil opnå med en mere effektiv, men også en forøget uddannelsesindsats, er at sørge for, at når der sker udskiftninger, så har vi det kvalitative tilbud i udbud af arbejdskraft, der gør, at rederen i forbindelse med disse udskiftninger både ønsker at vælge danske officerer og også kvalitetsmæssigt kan se sin fordel i at vælge danske officerer.

Det er denne politik inden for hele uddannelsessektoren, som jeg med glæde har konstateret at der er en næsten total enighed om i Folketinget i dag. Det er jeg glad for, og det vil jeg gerne arbejde videre med, således at jeg også kan give den omtalte redegørelse inden den 1. juli næste år om forholdene på disse områder.

(Kort bemærkning).

Løvig Simonsen (S):

Jeg er meget glad for ministerens tilsagn om at arbejde videre ud fra den debat, der har været her i dag. Jeg synes også, den var konstruktiv; ingen diskussion om det. Men der er jo stillet nogle spørgsmål, som ministeren ikke helt har svaret på, og det synes jeg godt man kunne få om ikke en klar tilkendegivelse, så måske en holdningstilkendegivelse frem om.

Det ene var spørgsmålet om skoleskibet »Georg Stage«. Nu ved jeg godt, at søfartsuddannelsen ikke kun er disse to skibe, men vi ved også, hvor stor en respekt vi har for disse to skibe, hvor meget vi holder af dem. Derfor ville det være rart lige at få at vide, hvilken holdning ministeren har til den henvendelse, der er kommet vedrørende »Georg Stage«.

Så vil jeg også nævne dette med kirkeskatten, og det var flere jo inde på. Nu ved jeg godt, at industriministeren ikke er kirkeminister, men jeg har et brev her af 7. juli fra kirkeministeren, hvor han gør opmærksom på, at han vil tage sagen op med industriministeren. Vi kunne måske få opklaret, om det er sket.

Det sidste – og det ligger mig utrolig meget på sinde, og jeg præciserede det også i min ordførertale – er den redegørelse, som ministeren nu skal udarbejde, og som vi alle er enige om. Her går jeg ud fra, at ministeren inviterer både søfartsorganisationerne og rederne for at have deres synspunkter med til den redegørelse, vi skal have her i Folketinget.

Tommy Dinesen (SF):

Alle ordførerne har nævnt, at DIS har været en succes, og det er det selvfølgelig også at dømme ud fra hjemflagningen, som jeg har gentaget. Det er rigtigt, og vi er aldrig fra SF's side gået imod, at der ville ske en hjemflagning.

Men jeg kan altså ikke hidse mig op til det helt store over, at der er kommet 90 arbejdspladser med baggrund i, at man har givet rederne et tilskud på 350 mio. kr, og det er endda årligt. Det er ikke den store succes.

Jeg ved da godt, at det vil betyde, at vi får mere i valutakassen, får en større indtjening, når vi har fået skibene hjem, men ministeren vil ikke sige, hvor mange arbejdspladser det har givet til udlændinge. I forbindelse med de spørgsmål, som jeg har stillet, har vi fået besked om, at det har givet godt og vel 1.200 arbejdspladser til

udlændinge, og det var ærlig talt ikke det, ordførerne sagde i sin tid, da vi diskuterede DIS.

Til hr. Kai Dige Bach vil jeg sige, at det var da godt, hr. Kai Dige Bach kunne finde et sted, hvor han kunne angribe mig; og jeg har måske overdrevet lidt, det skal jeg ærligt indrømme. Men hvis rederne ikke tager danske søfolk, så får jeg da ret. Så er der ikke nogen sømandsstand tilbage i dette land. Nu har jeg jo holdt så mange taler om det her, og der var altså lidt dér.

Der er også nogle ting, jeg ganske givet har fået ret i: at dette med DIS ikke var endeligt, og at det stadig ville blive diskuteret i ILO, om det er rigtigt. Og det gør det jo. Det har jeg også sagt. Jeg har altså ret på nogle områder. Men som sagt mener jeg ikke, at 90 arbejdspladser er det helt store.

Det har været rart at se, at der er enighed om, at skoleskibene skal fortsætte. Men det afhænger også af, om Folketinget vil sige til rederne, at de skal bruge dem, der er uddannet på skoleskibene. For det, der er galt nu, er jo, at rederne ikke vil bruge dem. Og det ved jeg så ikke om man vil. Vil man komme med et eller andet fra Folketinget, eller hvordan har man tænkt sig at klare den sag?

En ting, som jeg godt kunne tænke mig at man brugte nogen tid på i Søfartsstyrelsen eller på søfartsskolerne, var f.eks. at finde ud af, hvor mange af de unge der går på søfartsskolerne i dag, der kommer ud at sejle, hvor stor muligheden for, at der er hyre til dem, er, således at man fik indsnævret det til, at vi kun uddannede dem, der er behov for. Det samme kunne man gøre med skoleskibene. Det tal, jeg har hørt for skoleskibenes vedkommende, er, at 33 pct. af dem, der er med på et togt, fortsætter til søs. Om det tal er rigtigt, det må vi så finde ud af. Men det gør det jo i hvert fald lidt sværere at bibeholde skoleskibene, som vi har dem i dag. Det, der er hurdlen her, er selvfølgelig, om rederne vil bruge de uddannede.

På søfartsskolerne er man jo begyndt at tage første og andet modul samtidig frem for det første modul alene, hvor man kun får fem uger. Fra SF's side har vi hele tiden sagt, at det er for lidt, når man sender folk ud på det, der er den farligste arbejdsplads i hele landet, nemlig søfartserhvervet. Når man slår de to moduler sammen, er det selvfølgelig, fordi nogle af de unge mener, at de så har en større mulighed for at komme ud at sejle. En undersøgelse af dette mener jeg også at man bør lave.

[Tommy Dinesen]

Men ellers vil jeg gerne sige tak. Det er glædeligt, at Folketinget kunne enes om en dagsorden med baggrund i en forespørgsel fra SF.

Industriministeren (Anne Birgitte Lundholt):

Jeg beklager både til hr. Lysholm Christensen og til hr. Løvig Simonsen, at jeg glemte at besvare et par af de konkrete spørgsmål. Det vil jeg gerne gøre her.

Med hensyn til kirkeskatten er jeg opmærksom på, at der er et problem, idet der rent faktisk skatteteknisk kan være en fordel ved at melde sig ud af folkekirken. Det er et problem, jeg også har hørt om fra søfolk, og jeg har også selv været inde på den tanke, om vi eventuelt kunne kæde søfolkenes kirkeskat sammen med sømandskirkerne. Så den tankegang er jeg helt enig med hr. Lysholm Christensen i, og vi vil arbejde videre med den sag.

Hvad angår »Georg Stage« og de konkrete forslag, der har været fremme om den, vil jeg ikke give noget tilsagn i dag om hverken det ene eller det andet. Men jeg vil dog nævne én ting uden i øvrigt at åbne for en ny debat om det. Det er, at der har været ført en pressekampagne, som er gået på, at »Georg Stage« ikke kan klare sig for det tilskud, som øvrige private sørtsskoler får.

Men jeg vil gøre opmærksom på, at man i denne pressekampagne har glemt, at det reelle problem for »Georg Stage« slet ikke er det daglige driftstilskud, men derimod, at »Georg Stage« ikke opfylder Østersøkonventionen og sandsynligvis ikke i sit skrog har plads til de installationer, der skal være i den, for at den kan opfylde konventionen. Det vil jeg gerne uddybe, når vi senere på året kommer til at diskutere »Georg Stage«. Så der er flere ting i den sag.

Med hensyn til redegørelsen er det en helt naturlig ting, at vi inddrager alle parter.

Første næstformand (Henning Rasmussen):

Det er en lille smule beklageligt, at der kun er ro i salen, når formanden rejser sig op og ser alvorlig ud.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Forslag om motiveret dagsorden nr. D 13 af Kai Dige Bach (KF), Løvig Simonsen (S), Tommy Dinesen (SF), Jens Peter Jensen (V), Annet-

te Just (FP), Larsen-Ledet (RV), Sonja Albrink (CD) og Lysholm Christensen (KRF) (se foran) vedtoges med 104 stemmer (S, KF, SF, V, FP, RV, CD, KRF og Bjørn Elmquist (UP)) mod 1 (Glistrup (FP)).

Hermed sluttede forespørgslen.

Den sidste sag på dagsordenen var:

6) Første behandling af lovforslag nr. L 58:

Forslag til lov om ændring af færdselsloven. (Ønskenummerplader).

Af Knud Lind (FP) og Nør Christensen (CD) m.fl.
(Fremsat 1/11 90).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Første næstformand (Henning Rasmussen):

Jeg vil gerne henstille, at man henlægger de videre forhandlinger uden for salen, hvis man vil forhandle.

Justitsministeren (Engell):

Lovforslaget, som er fremsat af Fremskridtspartiet og Centrum-Demokraterne, har Folketinget tidligere taget positivt imod i en lidt anden udformning end den, der nu foreligger som forslag fra de to partier.

Forslaget om indførelse af ønskenummerplader indgik oprindeligt i det færdselslovforslag, som regeringen fremsatte i sidste folketingsår, og som Folketinget vedtog i maj måned. Men forslaget om ønskenummerplader blev i sin tid taget ud, fordi der under behandlingen i Retsudvalget opstod spørgsmål om, hvorvidt ønskenummerplader bør kunne sælges på auktion. Det har der nu været lejlighed til at se nærmere på, og jeg kan oplyse, at der efter Justitsministeriets opfattelse ikke skulle være noget til hinder for en sådan ordning.

I det forslag fra Fremskridtspartiet og CD, som skal behandles i dag, er der da også åbnet mulighed for at etablere en auktionssalgsordning; ellers er forslaget indholdsmæssigt i overensstemmelse med de tanker, der tidligere har været fremme.