

[Skrumsager Skau]

I Venstre er vi enige i de forslag, ministeren har fremført i redegørelsen. Jeg lægger især vægt på forslaget om, at Danmark snarest får etableret et dansk internationalt skibsregister. I international eller europæisk sammenhæng er ideen ikke ny. Den norske socialdemokratiske regering satte et lignende system i kraft 1. juli 1987. Til dette register, NIS, har der været anmodninger om optagelse af i alt 113 skibe, hvor det viser sig, at ca. 1/3 af disse er skibe, der vender hjem, altså hjemflager. Vi har kunnet læse, at der også er danske redere, der er interesserede i at blive optaget i NIS.

Det kan nævnes, at både England og Frankrig har lignende systemer, der reducerer rederens omkostninger ganske betragteligt, uden at skibene forsvinder fra nationale regler eller områder. For disse lande er 2/3 af tonnagen forsvundet til bekvemmelighedsflag inden for de senere år.

Ved at oprette et dansk internationalt skibsregister vil fordelene være, at skibene fortsat er hjemmehørende i Danmark. Vi beholder dette vigtige led for værfterne, deres underleverandører og ikke mindst for beskæftigelsen, herunder også uddannelsen af vore søfarende. Endvidere vil skibenes indtjening blive beskattet i Danmark. Vi kan også forlange, at skibene opfylder de tekniske og arbejdsmæssige krav, Danmark har forpligtet sig til at kræve opfyldt. Mandskabsorganisationerne i Danmark kan med rederne finde sammen om overenskomster for de ansatte på skibene i DIS, eventuelt ud fra et nettolønssystem, som ligner det, man har fundet ud af i Sverige sammen med de svenske søfartsorganisationer, og som de også står bag.

Jeg håber, at industriministeren hurtigt efter denne behandling i Folketinget kan fremsætte et lovforslag, således at Dansk Internationalt Skibsregister kan se dagens lys allerede i begyndelsen af det nye år. Jeg vil gerne understrege, at det haster, for der foreligger forslag for langt den overvejende del af den resterende flåde om at forlade dansk register for at blive indregistreret under bl.a. Singaporeflag. Et eller to års tøven med hensyn til DIS kan hurtigt decimere dansk søfart.

De øvrige forslag, ministeren har med i sin redegørelse, bl.a. om ændring af besætningsloven i form af, at de faste skalaer bliver afløst af

individuelle bemandingsfastsættelser, imødekommer efter Venstres mening den hurtige teknologiske udvikling inden for dette område.

Vi er også villige til at se på afgifts- og beskatningsspørgsmålet, især vedrørende beskatning af dansk besætning på de skibe, der er registreret i DIS, ligesom vi i øvrigt er villige til at se på søfolks velfærd og ydelse af tilskud til udrejse i stedet for hjemrejse.

Vi føler også, at det er vigtigt at forbedre uddannelserne for de søfarende, ikke bare for maskinmestre, som der er bebudet et lovforslag om, men også for de øvrige personalegrupper.

Venstre ser også positivt på forskning og på udvikling. Jeg kan i den forbindelse nævne, at der er fuld tilfredshed med det allerede søsatte projekt, der hedder Delprogram 15 – Projekt Skib.

Det er ærgerligt, at det er i tolvte time, et flertal i Folketinget nu kan sikre en fortsættelse af Danmarks tusindårige søfartstradition, ikke for traditionens skyld, men for Danmarks og for den danske befolknings skyld. Det er sidste udkald for Dannebrog.

(Kort bemærkning).

Tommy Dinesen (SF):

Hr. Skrumsager Skau sagde, at der ikke var noget nyt i den tale, jeg holdt. Det ved jeg ikke, for det er første gang, jeg har holdt den her i Folketinget i hvert fald, det kan jeg da godt sige.

Det nye er overladt til rederne, for det drejer sig om, at nu får rederne lov til at lave nogle slavekontrakter – det var det, jeg sagde i min tale – der tilsidesætter samtlige arbejdsmiljøregler, og hvad ved jeg, i dette land. Det er det, der er det nye. Der er noget nyt i, at man f.eks. begynder at nedbryde faggrænserne og tager teknikken op. Det har vi måske været længe om inden for søfartsorganisationerne. Det er i hvert fald også nyt.

Men ellers vil jeg da godt sige, at det er uhyggeligt. Allerede i 1962 startede den daværende søfartsminister, Hilmar Baunsgaard, med at nedskære besætningerne. Der var f.eks. 44 mand på et skib på 244.000 t, og hvad skete der? Der skete det, at det blev sat ned. I dag kan man sejle rundt med skibe, der er 10 gange større, med 12–15 mand om bord. Der har været en rationalisering til rederne, som de ene og alene