

[Fabricius]

hvor man mener at man måske også lige så godt kunne overflytte skibets management til Singapore. Og når det så er sket, flytter man befragtningen til Singapore, og så flytter man det næste led og det næste led til Singapore, og til sidst er der altså ikke noget dansk rederierhverv tilbage i større stil.

Hvis den udvikling får lov til at fortsætte, vil vi i løbet af få år miste mange, mange tusinde arbejdspladser, vi vil miste store valutaindtægter. Statskassen vil få færre indtægter på grund af et lavere beskatningsgrundlag inden for erhvervet osv. osv. Perspektiverne er meget ubehagelige.

Fra forskellig side er det forslag blevet rejst, at man i stedet for at lave et internationalt skibsregister skulle løse problemerne ved at lave nogle dyre, forkromede subsidieordninger. Det vil jeg godt advare lidt imod, for hvis man iværksatte nogle meget storstillede og meget forkromede subsidieordninger i stedet for, så ville de nok ikke på lang sigt have den samme effekt, og det ville nok mere tendere imod at skabe strukturproblemer i rederierhvervet end at løse problemerne. Derfor tror vi på modellen med et dansk internationalt skibsregister, og den tro er blevet bestyrket af den udvikling, som vi har set i Norge efter indførelsen af et internationalt skibsregister dér.

Må jeg sige kort i forbindelse med det norske skibsregister, at det adskiller sig fra den model, som vi gerne ser i Danmark, ved, at man ikke i Norge har lagt synderlig vægt på at bevare arbejdspladser til søs. Det er en modsætning til det, vi gerne vil i Det Konservative Folkeparti, fordi vi ser det som værende af meget stor betydning, at vi bevarer så mange danske arbejdspladser til søs som overhovedet muligt i forbindelse med oprettelsen af et dansk internationalt skibsregister. Det er også derfor, vi med glæde ser, at man lægger op til at ville kombinere det internationale skibsregister med et særligt skatteudspil, der kan reducere hyreudgifterne for danske søfolk, og det kan være med til at bevare danske arbejdspladser.

Vi lægger endvidere vægt på, skal jeg nævne ganske kort, at det også er dansk ret, der gælder på skibe i det internationale skibsregister, herunder også de arbejdsretlige regler.

Så skal jeg sige om de øvrige elementer i industriministerens lovpakke, at der jo er tale om lovforslag, som tilsigter en øget fleksibilitet på

særlige områder; det gælder ophævelsen af de vejledende bemanningsskalaer osv. Der er også tale om en omlægning af statens tilskud til rejseudgifter for danske søfolk. Det har også betydning. Endelig er der også et forslag om en tiltrængt modernisering af maskinmesteruddannelsen. Det er gode og perspektivrige forslag, men det er også forslag, som jeg mener man bør se i forbindelse med forslaget om oprettelsen af et internationalt skibsregister, for uden oprettelsen af et sådant register vil de ikke i sig selv kunne løse rederierhvervets problemer.

Hvis Folketinget ikke vil være med til at forbedre rederierhvervets konkurrencevilkår, kan vi godt allerede nu sætte historikerne i gang med at skrive det uigenkaldeligt sidste kapitel i beretningen om den danske handelsflåde, for så vil den ikke være ret meget andet end historie i løbet af alt for få år. Det er baggrunden for, at vi støtter industriministerens lovforslag.

Tommy Dinesen (SF):

Lad mig begynde med nogle generelle betragtninger om lovforslagene.

De 6 lovforslag er en opfølgning af den skibsfartspolitiske debat, som vi havde for en måned siden. Den tale, der blev holdt fra SF's side, rettede en kraftig kritik mod det såkaldte DIS, Dansk Internationalt Skibsregister. DIS bliver simpelt hen et paradys for alle danske skibsredere. Det vil nemlig komme til at betyde, at rederne kan aftale overenskomster med andre landes søfolk, og det vil sikkert i praksis betyde f.eks. asiatiske søfolk til hyrer, der ligger langt under, hvad danske søfolk har krav på i dag.

Der står godt nok i lovforslagene, at de danske regler vedrørende arbejdsmiljø, arbejdstid samt sociale love skal følges af DIS, som jo selvfølgelig beholder et Dannebrog i agterstaven og derved bevarer den goodwill, som dansk søfart har i udlandet.

Men i realiteten er det umuligt at beskytte andre nationers søfolk, eftersom der efter al sandsynlighed i et skib vil være en dansk kaptajn og maskinchef, og eftersom de er redernes repræsentanter, bliver de ikke gamle i rederiet, hvis de fortæller udenlandske søfolk om deres rettigheder i et skib under DIS.

Det siger sig selv, at har man mønstret eksempelvis en koreaner i et dansk skib under