

[Tommy Dinesen]

Nu lukkes der altså op for noget nyt: at udenlandske skibe kan blive indskrevet i Danmark. Det kan man så sige er udmærket, men giver det nogen arbejdspladser? Det tror jeg ikke det gør, for i forvejen er der udlændinge om bord, og ifølge DIS-loven skal der kun være en dansk kaptajn.

Hvad får man så ud af at få EU-skibe ind under DIS? Ja, i sidste ende kan man få nogle store udgifter, for efter to år får de udlændinge, der er om bord i de skibe, der nu bliver danske, ret til alle de sociale ydelser, som vi har i Danmark; og det er selvfølgelig i orden, når de er på et dansk skib, men man skal bare være klar over, at de også er fritaget for beskatning.

Jeg ved ikke, om det er en lovliggørelse af noget, som nok ikke er lovligt, der er ved at ske her, nemlig at Royal Arctic Line – det, der før i tiden hed Den Kongelige Grønlandske Handel – som jo sejler med grønlandsk flag, sejler under DIS. Jeg vil godt spørge ministeren, om det er det, der ligger i dette her, for så er det således, at de danske søfolk, der er om bord, vil blive stillet noget bedre. Man må nok spørge sig selv, hvor det står i loven, at skibe, der er hjemskrevet i Grønland, er under DIS.

Jeg synes også, at DIS-loven er ved at blive gennemhullet. Det er sådan, at Post- og Telegrafvæsenet, som er hjemskrevet f.eks. i Korsør, nu også er begyndt at komme ind under DIS. Man kan sige, at det vel også kan være lige meget, men det er det ikke, for for det første sejler de ikke ret meget på langfart, og for det andet giver det altså et dårligere skatteprovenu til den by, hvor de er hjemskrevet, eftersom de ikke betaler skat til hjemkommunen.

Jeg vil godt her appellere til ordførerne og især til ministeren om, at man snart siger til de danske skibsredere, at der ikke er blevet levet op til det, som vi for 2-3 år siden diskuterede omkring DIS, nemlig at der skulle komme flere arbejdspladser. Det er sådan i dag – og det er sørgeligt, at en socialist skal sige det – at det eneste ordentlige menneske, havde jeg nær sagt, der findes, er A.P. Møller, hvad det her angår; han er en af de få, der bruger danske søfolk. Det samme gælder Pär Henriksens Mercandia. Alle andre har skiftet danske søfolk ud, selv i dag, hvor man godt kan sige, at danske søfolk – når de ikke betaler skat – også er to tredjedele billigere end dem, der sejler under det, der hedder DAS.

Hvad har man så fået ud af det? Der er ikke så mange danske søfolk i dag, som der var før. Det er meget muligt, at der kommer flere skibe, og det er også meget muligt, at der kommer flere navigatører, men alle leder efter arbejdspladser, og hvorfor tager vi så ikke nogle af dem, der er, i stedet for at få udlændinge ind på danske skibe? Det forstår jeg ærlig talt ikke.

Vi er i hvert fald imod dette her lovforslag, det kan jeg godt sige allerede nu, og vi vil selvfølgelig stille nogle spørgsmål om det i udvalget.

Kim Behnke (FP):

Fremskridtspartiet var meget aktive i debatten i sin tid for at få indført et Dansk Internationalt Skibsregister, og derfor glæder vi os også over, at skibsregisteret nu kan komme til at omfatte skibe fra øvrige EU-lande.

Blot for en ordens skyld: Jeg tror, at hr. Tommy Dinesen overser to faktorer i kritikken af Dansk Internationalt Skibsregister:

For det første vil hr. Tommy Dinesen kunne konstatere, at den tonnage, der er under dansk flag, er langt større i dag, end den var, før vi fik Dansk Internationalt Skibsregister. Hvis vi ikke havde fået det, var der klar udsigt til, at der ville være sket en fortsat udflagning, og det kunne så have haft den konsekvens, at de eneste rederier, der havde været tilbage, måske var de to rederier, som hr. Tommy Dinesen selv nævnte, nemlig A.P. Møller og Mercandia. Men hvis vi ikke havde haft andre end de to rederier under dansk flag, havde vi været ilde stedt.

Det er ikke kun et spørgsmål om, hvor mange søfolk der er forhyret på skibene, det er også et spørgsmål om, at der er en lang række andre fordele ved skibe under dansk flag. Rederierhvervet er fortsat en af vores allerstørste indtægtskilder; det sejler penge ind til det danske samfund.

Det andet forhold, som jeg mener hr. Tommy Dinesen overser, er, at den teknologiske udvikling har betydet, at man i dag kan sejle med verdens største containerskibe med en besætning på 12-13 mand, inklusive dem, der er ansat i kabyssen. Det er så få, der skal til i dag, og derfor kan hr. Tommy Dinesen ikke gøre sammenligninger uden at tage hensyn til, at den teknologiske udvikling rent faktisk har betydet, at mindre besætninger kan betjene større skibe.