

ikke. Udflygningen fortsatte, og der blev færre og færre danske søfolk om bord.

Sidst i 1980'erne havde vi så de første debatter om, hvorvidt man skulle have Dansk Internationalt Skibsregister. Man havde i forvejen et internationalt skibsregister i Norge. Forskellen på det danske og norske var, at der i det danske kom en skattefritagelse for dem, der var ansat om bord. Det kan man godt sige var en begunstigelse af rederne, for de skulle kun betale 2/3 af den hyre, som de før skulle betale, fordi skatten simpelt hen forsvandt.

Det havde man ikke gjort i Norge. I Norge havde man bevidst gjort det, at man ikke uddannede norske søfolk, og man står i den situation, at det har kostet 6.000-7.000 arbejdspladser i Norge, og det norske register er ikke særlig velanskrevet rundt om i verden.

Man håbede altså på – jeg vil da håbe, at baggrunden for, at især de borgerlige ordførere gik ind for Dansk Internationalt Skibsregister, var, at de regnede med det – at det kunne blive redningen.

Jeg var så en af dem, som ministeren kaldte dommedagsprofeter, og jeg vil da godt sige, at jeg mener, jeg har haft ret, for jeg har ikke den samme opfattelse som ministeren af, at der er kommet flere danske søfolk om bord.

Tværtimod regner man det – når man skal se, hvor mange søfolk der er om bord i danske skibe – noget anderledes ud i dag, end man gjorde før. Sagen er den, at man før i tiden kunne se, hvor mange der var på sømandsskat. Det tal havde man, man kunne se, hvor mange der var tilsluttet dér, og derfor vidste man helt nøjagtig, hvor mange der var om bord i de danske skibe. Men efter, at man har indført DIS, er der ikke nogen, der betaler skat, og så har man tilsyneladende ikke mulighed for at finde ud af, hvor mange der er – i hvert fald kun omtrentligt.

Man har også lavet lidt om på optællingen, fordi man i dag tager færgerne med, når man skal finde ud af, hvor mange der er. Det gjorde man ikke før, fordi de, der var ansat på de danske færger, ikke var under sømandsskatteordningen. Derfor er der lavet et lille nummer dér, synes jeg nok.

En anden ting, vi var imod med hensyn til Dansk Internationalt Skibsregister, var foruden skattefritagelsen, som jeg har nævnt, at man nu kunne indgå asiatiske overenskomster. Det har man sådan set altid kunnet til søs; før i tiden var der noget, man kaldte munkebådene, hvor der var kinesere om bord, og det var vel, fordi det

var skibe, som aldrig kom hjem, og som nok sejlede nogle steder, hvor temperaturerne og andet måske ikke var så godt for den almindelige hvide mand – var jeg lige ved at sige. Så det er ikke noget nyt, at man har asiatiske overenskomster, men det er første gang, man i Folketinget har vedtaget, at rederne skulle have lov til at indgå sådanne overenskomster.

Når rederne selv er interesseret i at bevare det danske flag, hænger det jo sammen med, at det danske flag ude omkring i verden er et godt flag – og sikkert et af de bedste. Man ved, at danske skibe er i orden, man ved, de kommer til tiden, man ved, at det er dygtige søfolk, der har været om bord og vel også er om bord, og det betyder igen – det er oven i købet en skibsreder, der har fortalt mig det – at skibe, der er hjemflaget i Danmark, ikke skal betale så meget i forsikring. Man får også bedre priser, den dag man sælger skibene; man får mere for dem, fordi de er mere velholdte.

Det, der er problemet for søfarten her og nu, er – i hvert fald når man læser nogle af aviserne – at der er en lav dollarkurs. Det er vi alle sammen klar over at der er; det kan man jo ikke undgå at vide, når man læser aviser eller hører radio og ser fjernsyn.

Der var dog en reder, som i Børsen for 14 dage siden meget frimodigt sagde, at det såmænd ikke gjorde så meget med den lavere dollarkurs, for man har selvfølgelig også sørget for, at alle de udgifter, man har ved at drive rederi, også er i dollars, og det vil sige, at udgifterne også bliver betydelig mindre. Han sagde også, at et skib, der for et års tid siden kostede 27 mio. dollars, kunne man i dag få for 21 mio. dollars. Så det er jo ikke bare sort det hele at være reder.

Man kan også sige, at når olieprisen falder – og det gør den, for den hænger jo sammen med dollarprisen – og er helt nede på 16 dollars pr. tønde, betyder det en hel del. Det betyder, at det er billigere i dag at fremdrive skibene, så også det er en udmærket ting for rederne.

Man kan da heller ikke komme uden om, at hyren selvfølgelig betyder noget, og dér må man jo erkende, at selv om en skibsassistent eller en matros om bord i et DIS-skib i dag vel har 300 dollars, er de selvfølgelig ikke så meget værd, som de har været før.

Jeg skal på vegne af samtlige partier i Folketinget fremsætte følgende: