

Som den søfartsnation, Danmark er, er det afgørende, at der skabes gode rammer for de skibe, der sejler under nationalt flag. Specielt i økonomisk trange tider forudsætter det, at danske skibe ikke er pålagt omkostninger og vilkår, som deres konkurrenter ikke er pålagt.

International skibsfart er som bekendt et meget konjunkturfølsomt erhverv, og dårlige markeder har sammen med en nærmest katastrofal dollarkurs ført mange rederier ud i en veritabel overlevelseskamp. Andre rederier er konstant på vagt for at være på forkant med situationen og foretage de justeringer, der måtte være nødvendige for også at kunne imødegå de farer, der lurar om det næste hjørne.

Samtidig er konkurrencen inden for skibsfarten taget til gennem de senere år, og i rederikredse er der en klar tendens til, at man hurtigt og uden tøven skiller sig af med urentable aktiviteter for at hindre, at de fører resten af virksomheden i uføre. Der findes i branchen flere aktuelle afskrækkende eksempler på, hvor vanskeligt det er at komme helskindet ud af et økonomisk jerngreb, som ikke mindst de senere års nybygningsprogrammer har holdt en række rederier i.

Den tid, hvor man kunne vinde ind på gyngerne, hvad man mistede på karrusellerne, er for længst forbi. I en sådan situation er det naturligt at reagere kortsigtet og vælge de nemme løsninger.

Vi i Venstre mener dog, at der er tilstrækkelig megen sund ballast i det maritime miljø til, at vi på længere sigt kan fastholde den stabile kurs, der har været ført siden 1988. Yderligere er rederiernes manørefrihed begrænset ved, at det er vanskeligt at skille sig af med urentable aktiviteter. Man kan f.eks. ikke afhænde en gastanker til en fornuftig pris, hvis bunden er slået ud af gasfragtmarkedet. Som et alternativ til en tabsgivende afhændelse og i håbet om et gunstigt marked og en gunstig dollarkurs forsøger mange rederier derfor via omkostningsminimeringer alligevel at holde skibet i drift, men selvfølgelig på, hvad man må kalde et lidt svagere blus.

DIS-registeret er i den henseende ikke noget billigt register, og det er derfor vanskeligt, men på længere sigt vigtigt at kunne holde fast på disse skibe. Uden den bestående mulighed for at forhyre billigere udenlandsk arbejdskraft ville det være umuligt. Er skibene imidlertid ude af DIS, bliver det så meget desto vanskeligere at vende udviklingen, når situationen bedres, og

helt umuligt, hvis det maritime miljø i den mellemtiliggende tid har ligget brak.

Det er dog samtidig vigtigt at bevare DIS som et kvalitetsregister. Man har søgt, men ikke kunnet finde eksempler på, at der i DIS findes sådanne slaveskibe, som det hævdes af diverse fagblade, men vi må under alle omstændigheder klart tage afstand fra rederier, hvis aflønning ligger under ILO's minimumsnormer på 371 US-dollars.

Hvis debatten medvirker til at skabe usikkerhed om DIS-ordningen, herunder om rederiernes mulighed for om nødvendigt at gå på svagt blus, vil det helt klart forstærke den udflygtningstendens, som vi allerede fornemmer er under opsejling. Vi må derfor konstatere, at der er behov for at tage yderligere skridt til at styrke danske skibes og dermed også DIS-registerets konkurrencesituation.

Idet jeg i øvrigt skal henvise til mine indledende bemærkninger, vil jeg sige, at det er vigtigt, at en beslutning om at nedsætte en arbejdsgruppe sigter på en fremadrettet debat, herunder tiltag, der kan styrke skibsfartens konkurrenceevne.

Af konkrete initiativer, som kan forbedre vilkårene for dansk skibsfart, skal jeg fremhæve etableringen af et bare boat-register. Man bør herudover se nærmere på mulighederne for at give rederierne konkrete lettelser med hensyn til eksisterende omkostninger af forskellig art som f.eks. bidrag, afgifter m.v., men i lige så høj grad ved at udvise større tilbageholdenhed med at pålægge rederierne nye forpligtelser. Der er her ikke blot tale om økonomiske forpligtelser, men også EU-inspirerede detailforskrifter, som ofte har langt mere vidtrækkende konsekvenser for en moderne flåde som den danske end for f.eks. de sydeuropæiske handelsflåder.

Fra Venstres side er vi glade over, at det er lykkedes at enes om en dagsorden. Vi tager det også som et udtryk for, at SF har indset nødvendigheden af, at der kun skal stilles fornuftige og realitetsbetonede krav til de danske rederier.

Niels Ahlmann-Ohlson (KF):

Da mit partis ordfører, hr. Kai Dige Bach, ikke kan være til stede i dag, skal jeg på hans vegne fremlægge følgende:

Det Konservative Folkeparti mener, at det er en udmærket idé med en national søfartsdebat, hvor udgangspunktet er, hvad Danmark kan gøre for at beskæftige danske søfolk i danske skibe. Det er jo også et aktuelt tidspunkt, nu