

Men det er et både-og, som det også er blevet sagt i debatten lige før, for 10-mands-reglen eller partsrederierne, som har fået den utrolig uheldige virkning – og det bliver der også peget på i Funderrapporten – at man derved ikke får bygget flere coastere, og at de faktisk er ved at fase sig selv ud. Det er en meget uheldig virkning; Fremskridtspartiet har peget på den flere gange. Vi er enige i, at vi skal have flere coastere, og vi skal have mest mulig trafik over på disse skibe. Der er ingen grund til at ligge og rasle rundt på landevejene hele tiden.

Vi er også enige i, at det ikke skal kunne misbruges, men hvis jeg må sige det lidt forsigtigt, så har jeg faktisk så meget tillid i hvert fald til ministeren og såmænd da også folk i Skattedepartementet, så jeg tror, at det kan lade sig gøre at lave regler, så det ikke kan misbruges. Jeg tror faktisk, det kan lade sig gøre, uden at man behøver at være så utrolig forsigtig, som nogle gerne vil være. Men selvfølgelig skal der ikke være misbrug.

Sagen er, at der skal være muligheder. Der skal være mulighed for, at vi kan få investeret i coastere, der skal være mulighed for, at vi sideløbende også kan bruge bareboatregisteret, der skal være mulighed for, at danske søfolk kan blive uddannet, således at vi får de bedste. Der skal være mulighed for, at vi kan få udbygget DIS, således at det også kan bruges til transport i det indre marked, og det er selvfølgelig inklusive inden for Danmark. Der skal faktisk være mulighed for, at Danmark bliver ved med at være den søfartsnation, som vi har kunnet være stolte af igennem mange århundreder.

#### Frank Aaen (EL):

Der er meget, Enhedslisten kan støtte både i Funderrapporten og i ministerens redegørelse og naturligvis en masse omkring uddannelse og en hel del andre forslag.

Vi vil også gerne gå ind i en drøftelse af mulighederne for at lave en dollarfond, der kan udjævne de udsving, der kommer på grund af de svingende dollarkurser, og det gør vi selvfølgelig dels ud fra – de andre ordførere har været inde på det – at vi gerne vil give hjælp til beskæftigelsen i erhvervet, dels fordi vi er meget optaget af de miljømæssige aspekter, hvor det her er den mest fornuftige form, når det gælder godstransport.

Dog vil jeg godt sige, at det er lidt, synes jeg, beklageligt, at der både fra organisationer og fra Folketinget og fra politikere og hele vejen rundt

er en meget positiv vilje til at gøre en hel masse, og så må vi alligevel notere os, at når det så kommer til, om rederne vil give tilsagn om, at det også fører til mere beskæftigelse af danske søfolk, så bliver de unægtelig noget mere uldne i betrækket. Det er ikke klare meldinger, vi får, og jeg synes sådan set, at der burde være lidt mere tilsagn og lidt mere handling fra rederne, når vi taler om at sikre beskæftigelsen af danske søfarende.

Altså, det får jo næsten karakter af, når vi læser om det, at det skulle være en slags naturlov, der gør det besværligt at give garantier for beskæftigelsen. Og vel er det et internationalt erhverv, men det er jo ikke bare noget, der er reguleret af naturlove, det er jo noget, nogle redere beslutter sig for eller lader være med at gøre, og vi synes sådan set, det ville være fint, hvis rederne lidt klarere meddelte, at de ønskede at øge beskæftigelsen af danske søfolk.

Som vi var inde på i de korte bemærkninger, ser vi et meget stort problem med DIS-lovens § 10. Vi synes, det er meget uheldigt, at man lægger op til at bevare paragraffen på trods af den kritik, der er af den i ILO og i Europarådet, og jeg kan ikke forstå, hvorfor vi skal holde fast i en bestemmelse, som i den grad griber ind i allerede indgåede kollektive overenskomster. Vi så det i 1988, da DIS blev oprettet, og vi vil se det nu igen, hvis man kommer igennem med, at der ikke bliver nogen ordentlige aftaler, inden man eventuelt fjerner § 4.

Alle internationale organisationer, der har udtalt sig om de her ting, påpeger, at det er forkert at have regler, der på den måde bryder med fagforeningsfriheden og retten til kollektive overenskomster, herunder også at vi altså har lavet en regel, der gør, at danske organisationer kun kan repræsentere personer med fast bopæl i Danmark og f.eks. ikke må optage udenlandske søfarende, som f.eks. ved at melde sig ind i en dansk organisation kan komme ind under en kollektiv overenskomst.

Vi synes, man skulle have lyttet lidt mere til, at samtlige danske søfartsorganisationer ønsker den her paragraf ophævet. Vi har ikke – som ministeren og Socialdemokratiets ordfører før var inde på – den tiltro til, at man på 2 år kan forhandle sig til rette med et udgangspunkt, der hedder, at man skal have et internationalt accepteret niveau, når vi ved, at det, der er tale om internationalt, er lønninger i størrelsesordenen 500 dollar pr. måned. Jeg vil også godt sige i forlængelse af debatten fra før, at en 2-årig