

nationale konventioner, Danmark har underskrevet.

Så må man tage konsekvensen af det og meddele, at vi ikke længere føler os bundet af de internationale konventioner. Vi kan jo ikke have en situation, hvor vi har en lov, som strider mod internationale aftaler, som vi har ratificeret, og samtidig følge de internationale konventioner. Vi må enten følge loven og sige: Vi blæser på vores internationale forpligtelser, eller også må vi ændre loven.

Og den eneste måde, dansk søfart har en fremtid på, er ved at kvalificere arbejdskraften. Danmark kan inden for særhervet som inden for alle andre områder kun klare sig med en veluddannet og velkvalificeret arbejdskraft.

Formanden:

Fru Gitte Seeberg som ordfører.

Gitte Seeberg (KF):

I Det Konservative Folkeparti har vi den opfattelse, at søfarten er en væsentlig del af det danske erhvervsliv og en branche, som der skal værnes om, ikke alene for søfartens egen skyld, men også på grund af det bidrag, søfarten yder det danske samfund. Der er tale om et erhverv, der bidrager ganske betragteligt på valutasiden: 10-11 mia. kr. årligt – hvilket også Venstres ordfører var inde på – som holder et større antal danskere beskæftiget, og som bidrager med mange sideaktiviteter og megen afledt beskæftigelse.

DIS-loven blev vedtaget i 1988 i erkendelse af, at skulle dansk søfart have en chance for at overleve i den internationale konkurrence, var det nødvendigt at give de danske rederier nogle særlige vilkår, idet de danske lønninger lå over udenlandske lønninger. Og midlet til sikring af dansk søfarts overlevelse blev, at rederierne fik lov til at beholde den indkomstskat, de ansatte skulle have haft, og samtidig blev det muligt at ansætte udenlandske søfolk på skibene.

Hvad enten man kan lide det eller ej – og det kan forespørgerne jo ikke – har disse tiltag rent faktisk gjort, at vi stadig har en stor dansk flåde. Alternativet ville have været, at vi ville have set langt flere skibe sejle under udenlandske flag, og det ville have været en katastrofe for Danmark.

Derfor er jeg også helt enig i det, som erhvervsministeren var inde på i sin indledning, nemlig at loven fuldt ud har levet op til de forventninger, man havde til den i sin tid.

Nogle partier vil gerne have det til at se ud, som om de danske rederier udnytter den udenlandske arbejdskraft, og det kan selvfølgelig aldrig udelukkes, at der er enkelte brodne kar i branchen – det gælder her, som det gælder alle mulige andre steder – men langt de fleste steder er der ordnede forhold.

Den overvejende del af de udenlandske søfolk er filippinere, og her er der rent faktisk indgået en overenskomst mellem Rederiforeningen og de filippinske organisationer. Og man kan næppe tale om udnyttelse, da disse søfolk er ansat på langt bedre vilkår, end de ellers ville have haft mulighed for.

Som bekendt arbejdes der også på at indgå overenskomster med andre lande, og det skyldes ikke indsatsen fra arbejdsgiverside, at dette ikke er sket, men af mangel på samme arbejderanden udenlandsk arbejdskraft efter de samme regler, som jeg tidligere nævnte.

Venstres ordfører var også inde på beskæftigelsen, og jeg kan kun tiltræde det, der blev sagt, nemlig at da DIS-loven blev vedtaget i 1988, var der omkring 4.000 ansatte, og nu er der over 9.000 i beskæftigelse.

Ser man på antallet af danskere alene, er beskæftigelsen her steget med omkring 2.000. Og der er kommet flere danske officerer i flåden, hvorimod man af tallene kan se, at udlændingene hovedsagelig befinder sig blandt de menige. Dog er der også blandt officererne udenlandske søfolk.

Men uanset hvordan man læser tallene, og uanset hvordan man må konkludere, så er antallet af beskæftigede danskere inden for branchen rent faktisk steget. Derfor taler hr. Ole Sohn også mod bedre vidende, når han siger, at antallet af danskere er faldet, og at der er sket et fald i beskæftigelsen.

Vi har selvfølgelig alle en interesse i, at virksomhederne også ansætter dansk arbejdskraft, men det gør de jo også i dag, som jeg lige har sagt. Men skal arbejdskraften være attraktiv for virksomhederne, kræver det, at arbejdskraften er kvalificeret til at løse de opgaver, der er om bord på danske fartøjer, og det kræver uddannelse, for den almindelige, ufaglærte arbejder kan i dag ikke konkurrere med den udenlandske arbejdskraft.

Jeg ved godt, at SF og SiD ikke bryder sig om at høre det, men af hensyn til overlevelsen er det simpelt hen nødvendigt at ansætte udenlandsk arbejdskraft, da dansk søfart ellers ikke