

valutaindtjening til glæde for Danmark og den danske søfartsnation.

Og derfor til slut: CD kan ikke stemme for det fremsatte forslag til vedtagelse.

Morten Helveg Petersen (RV):

DIS har mere end 10 år på bagen og har haft stor betydning for de danske rederierhverv, og DIS vil også fremover have en central og afgørende betydning for dansk søfart, hvis det står til Det Radikale Venstre.

Siden oprettelsen i 1988 er udviklingen inden for søfartserhvervet gået stærkt som i andre erhverv. Erhvervets struktur har ændret sig, og udviklingen er gået i retning af færre, men større skibe og hertil skal lægges, at ikke mindst den teknologiske udvikling er accelereret og har dermed stillet erhvervet over for store udfordringer.

Det er klart, at en diskussion om udvikling i beskæftigelsen også bør ses i lyset af den teknologiske udvikling. Adskillige ordførere før mig har været inde på, hvordan det er muligt i dag at have færre mennesker på store supertankere i forhold til tidligere. Det er klart, at det har konsekvenser for beskæftigelsen. Oprettelsen af DIS var efter Det Radikale Venstres opfattelse med til at sikre erhvervets overlevelse i Danmark og en rimelig beskæftigelsesmæssig udvikling på trods af lave udenlandske lønninger og på trods af konkurrenceforholdene i et erhverv, der i stor udstrækning er kendetegnende ved sin høje grad af globalisering.

Ser man på de konkrete tal, og sammenligner man den danske udvikling med udviklingen i de øvrige europæiske lande, kan man konstatere, at den danske beskæftigelse inden for søfart ikke er så ringe endda. Så er det endda sagt mildt. Godt nok er de danske sømænds andel af den samlede mandskabsstyrke på skibe under dansk flag gået ned, men numerisk er den danske beskæftigelse midlertidigt gået op. I dag er der mere end 3.500 ansat på skibe registreret i DIS. Dertil kommer så selvfølgelig beskæftigelsen hos underleverandører og backupfunktioner på land, og det anslås, at der i det samlede maritime komplekse er beskæftiget op mod 45.000 personer.

DIS er vigtig for dansk søfart også i fremtiden med hensyn til at sikre konkurrencedygtigheden. Dertil kommer selvfølgelig initiativer i retning af uddannelse, højere uddannelse, rekruttering til erhvervet, og i det hele taget er

der en proces i gang mellem erhvervets parter, som vi finder vigtig i Det Radikale Venstre.

Jeg skal til slut melde, at Det Radikale Venstre ikke kan støtte SF's forslag til vedtagelse.

Frank Aaen (EL):

Der spørges, om rederne har levet op til intentionerne bag DIS-loven. Der er ikke nogen som helst grund til at trække besvarelsen af dette spørgsmål i langdrag. Det har de ikke. Andelen af danske søfolk er faldet støt. Og der er ikke nogen diskussion om det andet forhold, om DIS-loven er i modstrid med internationale konventioner om faglige rettigheder. Det er den; det er heller ikke til diskussion.

Vi kan tilføje yderligere et område: På trods af massiv støtte til rederierhvervet fra det danske samfund modtager vi ikke noget retur i forhold til f.eks. værfterne. Værfterne er blevet svigtet af de danske redere i årevis. Langt hovedparten af alle skibe, der er bygget af danske redere, er blevet bygget på udenlandske værfter. I øjeblikket er man holdt helt op med at bruge danske værfter.

Der er ting her, som er fuldstændig indlysende, og det, man måske mere skulle overveje, er: Hvordan kan ét erhverv i den grad få så mange særfordele, uden at det i virkeligheden lever op til det, det selv siger det gerne vil opfylde af forpligtelser over for samfundet?

Altså hvis vi gennemgår skatteregler, erhvervslovgivningen, er jeg sikker på, at man ikke finder et eneste erhverv, som har så mange særfordele. Det er de gunstige afskrivningsregler, som vi heldigvis har reduceret lidt; det er lempelser for fragtskatter; det er en dobbeltbeskatningsaftale med Filippinerne, som af mærkværdige grunde er helt usædvanlig i forhold til alle dobbeltbeskatningsaftaler, fordi vi her har forpligtet os til ikke at beskatte, selv om hjemstaten – altså Filippinerne – heller ikke beskatte søfolkene på danske skibe; det er tilskud til uddannelser; det er tilskud det ene og det andet og det tredje sted; det er en meget gunstig skibsfinansieringsordning – lad mig erindre om hele diskussionen om overbelåning af skibe på de danske værfter. Overbelåningsreglen, den lov, eller rettere sagt mangel på lov, men den regel, der lå bag alle overbelåningerne, var en lovgivning, der var skrevet af rederne, var dikteret af rederne.

Hvis vi er i tvivl om deres magt, så synes jeg sådan set bare, man kan lytte til debatten i dag. Uden at genere nogen af de ærede ordførere,