

Nu kunne jeg konstatere, hr. Ole Sohn ikke mente, at jeg svarede klart i forhold til ILO. Det synes jeg faktisk, jeg gjorde. Vi er i den situation, at det Danske Internationale Skibsregister er blevet forelagt for ILO som det eneste register. Det er det eneste register, ILO nogen sinde har forholdt sig til, og man har forholdt sig kritisk til DIS-registret.

I den anledning vil jeg gerne have, at forespørgeren også forholder sig til spørgsmålet: Er det ikke rimeligt, når vi har sådanne skibsregistre, som simpelt hen er den måde, de større handelsflåder er organiseret på i nutiden, at et land beder om, at også andre landes registre bliver vurderet, sådan så vi får set den helhed?

Når jeg spørger på den måde, er det, fordi det ikke har været en helt enkel vej at komme igennem og nå frem til den drøftelse og en start på en analyse af det bredere skibsregisterfelt. Og jeg synes, at det er ganske afgørende for at bringe os i en situation, hvor vi sammen med andre søfartsnationer, som vi overhovedet ville bryde os om at blive sammenlignet med, kan blive vurderet i en fair sammenhæng.

Det vil den danske regering meget gerne; det har vi arbejdet med i ganske mange år, og derfor må jeg sige, at i stedet for at hævde, at Danmark ikke har taget hensyn til ILO's synspunkter, må man snarere sige, at vi har været blandt de mest aktive for ikke at sige den mest aktive regering i forhold til at få drøftet og løst eventuelle problemer.

Dér tror vi så ikke, at en isoleret ændring af § 10 alene er løsningen på problemet, men det vil netop indebære, at man også har en bredere drøftelse med ILO. Og det ser jeg meget frem til, at vi får hul på. Det ser ud til, at det kan lade sig gøre. Det ser mere positivt ud, end det har gjort, og det vil være til gavn ikke alene for dansk søfartserhverv, men også den gode del af det internationale søfartserhverv.

Så til spørgsmålet om kvaliteten, som jo ligger under det hele. Dér vil jeg gerne have lejlighed til at slå fast, at vi faktisk med DIS og med de regler, der er knyttet an til DIS og i vores anden lovgivning, har et register, hvor beskyttelsen af de ansatte følger den danske lovgivning. De har ret til betalt ferie, arbejdsmiljø, hviletidsbestemmelser og lignende. Det gælder alle ansatte på de skibe, ikke alene danske med bopæl i Danmark, men også alle øvrige, og sikkerhedsreglerne er også danske. Så det er faktisk et kvalitetsregister.

Så er der nogle enkeltskibe rundt omkring, der kan være i en situation, hvor de ikke lever op til det. Dem gøres der der så også en indsats for at få til at leve op til kvalitetskravene.

Jeg vil også gerne understrege én ting. Når hr. Ole Sohn nævner Scandlines, tænker vi sådan på passagerfærgerne, men det er jo faktisk ikke passagerfærgerne, der er tale om; der er tale om Scandlines' helt almindelige fragtvirksomhed, som foregår på vilkår, som al anden handelsflåde fungerer på, altså også på DIS' vilkår. Men når ordet Scandlines nævnes, så forestiller vi os jo allesammen Kaj og Bøje og passagerfærgerne og ikke, at det er et rederi, der også har en handelsflådedel. Passagerfærgerne er ikke omfattet af disse.

Så til spørgsmålet om antal og andel. Jeg vil gerne sige, at jeg næsten synes, det er at drive en debat ud over kanten af det saglige og påstå, at nogen skulle have haft den forudsætning for DIS-lovens vedtagelse, at andelen af danskere ombord på skibene skulle fastholdes. Formålet med DIS-registret var jo at kunne åbne for, at der kunne ansættes udlændinge på udenlandske overenskomstvilkår.

Så der er ikke nogen, der har haft den forventning, at andelen skulle fastholdes. Nej, men det har været afgørende for skabelsen af registret – det tror jeg alle var klar over på det pågældende tidspunkt, uanset om vi måtte vælge at være kritiske i forhold til det, modstandere af det eller tilhængere af det – at det var et spørgsmål om at sikre muligheden for at fastholde og gerne udbygge en dansk handelsflåde og derigennem fortsat sikre en høj andel af danske beskæftigede i en stor handelsflåde, således at beskæftigelsen kunne fastholdes.

Og der må jeg sige, at nu har der været lidt strid om tal og sådan noget, det er aldrig særlig frugtbart, men vi er i en situation, hvor vi sammenlignet med for 10 år siden, altså ved DIS-registret egentlige indførelse, har et samlet tab af antal arbejdspladser på godt og vel 4 pct. over 10 år inden for erhvervet.

Det, må jeg sige, er en udvikling, hvor man har fastholdt beskæftigelsen, samtidig med at vi må se inden for alle erhverv, at man selvfølgelig effektiviserer voldsomt. Den effektivisering kan vi altså takket være disse registre faktisk kun se som et fald i den samlede danske arbejdsstyrke på 4,3 pct. Om danske redere har levet op til intentionerne, synes jeg i øvrigt også – og der står jo i forespørgslens egen formulering, jeg citerer: »Hvor det ikke mindst fra rederside blev frem-