

af at anlægge en sag i Danmark, når de ikke har en dansk fagforening til at hjælpe sig? Hvad vil hr. Kim Andersen foreslå, de udenlandske søfolk skal gøre for at få det, de har krav på?

(Kort bemærkning):

Ole Sohn (SF):

Til hr. Kim Andersen: Vi har flere gange behandlet DIS-loven, det er korrekt. Og vi har flere gange med skiftende regeringer fået det forslag til vedtagelse, som hr. Kim Andersen fremsatte igen med nye undersøgelser. Hver gang er det konstateret, og det står sort på hvidt, at ILO har opfordret den danske regering til at bringe DIS-loven i overensstemmelse med konventionerne.

Når hr. Kim Andersen kommer herop og redegør for, at dansk lovgivning er i overensstemmelse med de internationale regler, så er det åbenlyst usandt, og hr. Kim Andersen burde vide det. Men han vælger ikke at ville vide det.

Faktisk er det jo sådan, at den polske fagforening Solidaritet har anlagt sag ved Europa-Kommissionen og klaget over, at polske søfolk ikke har været ligestillet med danske søfolk på skibe under DIS-registeret. Det bliver sikkert danmarkshistoriens største underbetalingssag, der kommer, så jeg fatter simpelt hen ikke, at regeringen og hr. Kim Andersen ikke kan se, at der er noget galt med DIS-loven. Men man vil åbenbart være blind. Det er det, man kalder bevidst blindhed.

(Kort bemærkning):

Kim Andersen (V):

Jeg bliver nødt til at fastholde, at vi har nogle arbejdsvilkår med hensyn til arbejdsmiljø og sociale forhold i den danske handelsflåde, som er overordentlig gode set i en international sammenhæng. Det er de for dansk arbejdskraft, og det er de for udenlandsk arbejdskraft.

Det er jo heller ikke rigtigt, når der nu bliver sagt, at danske fagforeninger er afskåret fra at varetage udenlandske søfolks interesser, hvis de kommer til skade. Der er ikke noget til hinder for, at en dansk fagforening kan hjælpe, kan varetage udenlandske søfarendes interesser. Hvorvidt danske fagforeninger ønsker at gøre det, er jo så et spørgsmål for dem at tage stilling til, ligesom det er et spørgsmål om, hvorvidt foreningens medlemmer vil tage imod den hjælp. Det kan jeg jo ikke svare på.

Kl. 10.40

Jeg må bare slå fast, at vi har overordentlig gode lønforhold, arbejdsmæssige og sociale for-

hold i den danske handelsflåde, og det tjener altså ikke noget formål at udhule dem, hverken ved at ændre på aflønningsforhold eller organisationsforhold inden for den danske handelsflåde. Det fører kun en vej, nemlig ud på en glidebane, hvor man risikerer udfslagning, mistede arbejdspladser, mindre valutaindtjening til skade for Danmark og til skade for alle de mennesker, danske og udenlandske, som er beskæftiget i dansk søfart. Det kan vi som parti ikke gå ind for, vi ønsker den modsatte udvikling.

Niels Sindal (S):

Som det blev nævnt af ministeren, er Dansk Internationalt Skibsregister etableret i 1988 for at dæmme op for udfslagningen af danske skibe. Socialdemokratiet var på det tidspunkt imod, vi stemte imod. I dag 15 år efter erkender vi, at det har været en succes, det har betydet større tonnage, flere beskæftigede, stor valutaindtjening. Det er et faktum, vi erkender.

Men ingen roser uden torne. Et problem er, at det i DIS-lovgivningen angives, at overenskomster indgået af danske faglige organisationer kun gælder danskere. Det kan ses som værende i konflikt med ILO's konvention om retten til frit at organisere sig.

En anden torn er, at kun få rederier gør noget ud af at etablere uddannelsespladser om bord på skibene. I betragtning af de meget gunstige skatteforhold, derne har, kunne samfundet måske godt forvente noget beskæftigelse til gengæld.

Men om DIS kan det siges, at det blev understreget, da man indførte det, at det skulle sikre en dansk handelsflåde til gavn for beskæftigelse og valutaindtjening, og man må sige, at DIS i dag har gode muligheder for at konkurrere globalt.

Det har også været drøftet, hvor mange ansatte der er. Nu kan man jo vende statistikker på mange måder, men det er i hvert fald et faktum, at der ikke er færre ansat, tværtimod, der er flere ansat. Det er nok rykket fra færre menige til flere officerer, men der er flere ansatte i DIS-registeret i dag, end da det blev indført.

Den teknologiske udvikling gør jo også, at hvor et skib i 1960'erne måske havde 36 mand om bord, så har man i dag 14-16 mand til at udgøre sikkerhedsbesætningen.

Som det blev nævnt tidligere, er DIS en del af det, vi kan kalde den maritime klynge. Søfart er meget væsentlig for Danmark, ikke blot skibene, vi har rederier, befragtere, værfter. Vi har en tek-