

Retsudvalget har afgivet:

Betænkning og indstilling vedrørende Folke-tingets Ombudsmands beretning for året 2002. (Beslutningsforslag nr. B 50).

Eksemplarer vil blive omdelt.

Den første sag på dagsordenen var:

1) Forespørgsel nr. F 11:

Forespørgsel til økonomi- og erhvervsministeren:

»Hvilke initiativer agter regeringen at tage for at sikre, at loven om Dansk Internationalt Skibsregister (DIS) kommer til at leve op til gældende internationale konventioner, som Danmark har tiltrådt?«

Af Ole Sohn (SF) og Aage Frandsen (SF).

(Forespørgslen anmeldt 10/10 2003. Fremme af forespørgslen vedtaget 23/10 2003). (Eventuel afstemning udsættes til tirsdag den 18. november 2003).

Formanden:

Jeg gør opmærksom på, at afstemning om eventuelle forslag til vedtagelse vil blive udsat til tirsdag den 18. november 2003.

Begrundelse

Ole Sohn (SF):

Når vi har rejst forespørgslen om Dansk Internationalt Skibsregister, og hvilke initiativer regeringen agter at tage for at sikre, at DIS-loven bringes i overensstemmelse med internationale konventioner, ja, så skyldes det to ting.

Det skyldes dels, at denne regering jo har som et varemærke at holde, hvad den lover, dels at regeringen jo har gjort en dyd af at sige, at den overholder internationale konventioner. Men vi er altså i en situation her, hvor vi med hensyn til Dansk Internationalt Skibsregister kan konstatere, at Danmark bryder flere af ILO's konventioner, som Danmark har tiltrådt.

Vi har ved tidligere lejligheder drøftet DIS-loven, og vi har tidligere besluttet, at man skal prøve at lave analyser og redegøre for, hvordan man kan komme videre. Og regeringen har faktisk også i ILO-sammenhæng fået iværksat en undersøgelse af forholdene omkring registeret,

ikke bare det danske, men også andre internationale registre.

KL.10.05

På en konference i maj 2002 blev det i ILO slået fast med støtte fra den danske regering, at det var væsentligt, at man ikke havde lovgivninger, der brød med internationale arbejdstagerrettigheder, og derfor forestiller jeg mig, at forespørgslen i dag ligger lige på den flade, som man vistnok siger ude i det virkelige liv, og at økonomi- og erhvervsministeren herfra vil redegøre for, hvornår regeringen agter at efterleve sit eget valgløfte om at overholde internationale konventioner og i øvrigt også efterleve de anvisninger, man har fået fra ILO i denne forbindelse.

Besvarelse

Økonomi- og erhvervsministeren (Bendt Bendtsen):

DIS-loven blev vedtaget for mere end 15 år siden. Siden 1988 har DIS flere gange været drøftet i Folketinget, senest i 1999 i forbindelse med en forespørgsel til den daværende erhvervsminister. Der har i det hele taget i lovens levetid været opbakning til loven.

Inden jeg går ind på forespørgslen, synes jeg, det er nyttigt at huske på, hvorfor vi fik DIS-loven. Inden loven blev fremsat, så vi en omfattende udflagning af danske skibe. Der var overhængende risiko for massivt tab af danske arbejdspladser. Der var risiko for manglende valuta-indtjening og maritimt kompetencetab, som kunne få alvorlige konsekvenser for det blå Danmark inklusive de maritime følgeindustrier.

DIS-loven har også via overenskomstbestemmelsen i § 10 styrket danske rederiers internationale konkurrenceevne ved at nedsætte mand-skabsomkostningerne. Det skete jo bl.a. ved at åbne mulighed for at ansætte udenlandske søfolk på lønvilkår, som tager hensyn til leveomkostningerne i bopælslandet.

I dag ser vi så resultatet af DIS-loven. Målt i tonnager har den danske registrerede handelsflåde aldrig været større. Selv om antallet af ud-lændinge er steget, er andelen af danskere beskæftiget på DIS-skibe fortsat høj. For officererne har andelen af danskere ligget på ca. 80 pct. de seneste år. Hertil kommer beskæftigelsen i hele det blå Danmark, som er mange gange større end antallet af arbejdspladser på skibene.

Den danske handelsflåde er det næststørste eksporterhverv i Danmark målt på total valuta-

indtjening. Nettovalutaindsejlingen er over en 10-årig periode steget fra 6,4 mia. kr. i 1993 til ca. 10 mia. kr. i 2002.

Hver gang vi har drøftet denne sag i Folketinget, har den underliggende dagsorden været ønsket om at afskaffe overenskomstbestemmelsen i DIS-loven. Bestemmelsen bygger på et bopælskriterium. Det betyder, at danske fagforeninger indgår overenskomster for søfolk, danske eller udenlandske, som har bopæl her i landet.

De filippinske fagforeninger indgår overenskomster med søfolk med bopæl på Filippinerne. Dette har skiftende regeringer fundet var en naturlig fordeling af forhandlingskompetencen på et område, hvor f.eks. filippinere ikke har anden tilknytning til Danmark, end at de arbejder på et dansk skib.

I tillæg hertil og som en yderligere sikring er der med en række danske organisationer indgået en særlig aftale om beskæftigelse af fremmede søfarende. Jeg vil senere komme ind på den aftale.

Spørgsmålet går i dag på, hvilke initiativer regeringen agter at tage for at sikre, at DIS-loven kommer til at leve op til gældende internationale konventioner, som Danmark har tiltrådt.

De konventioner, som Danmark har tiltrådt, gælder også for DIS. DIS-skibe er undergivet dansk ret. Der gælder danske regler om sikkerhed, arbejdsmiljø og social beskyttelse. Jeg kan forstå, at spørgeren ikke mener, at DIS-loven lever op til gældende internationale konventioner, som Danmark har tiltrådt. Regeringen er ikke enig heri.

Lad mig tage udgangspunkt i ILO-konventionerne nr. 87 og nr. 98 om retten til at organisere sig og føre frie forhandlinger. Disse konventioner var omfattet af den gamle klage til ILO fra 1989 fra nogle danske organisationer. Folketinget har tidligere modtaget en orientering herom.

Siden DIS-lovens vedtagelse i 1988 har der løbende været en dialog mellem regeringen og ILO om DIS-loven i forhold til ILO-konventionerne nr. 87 og nr. 98. ILO's ekspertkomité har forholdt sig kritisk til DIS-loven.

Både den tidligere og den nuværende regering har været af den opfattelse, at en stillingtagen til DIS måtte bero på en bred drøftelse i ILO af internationale eller sekundære registre som f.eks. DIS.

ILO påbegyndte i foråret 2001 en særlig undersøgelse vedrørende udenlandske søfarendes

leve- og arbejdsvilkår i skibe registreret i internationale registre.

Resultatet af undersøgelsen viser efter regeringens opfattelse, at DIS er et kvalitetsregister. Det bekræftes også af en undersøgelse foretaget af Cardiffuniversitetet. Undersøgelsen viser, at DIS sammen med det norske internationale skibsregister, NIS, er blandt de bedste internationale registre i verden.

Resultaterne af ILO's undersøgelser blev drøftet på et trepartsekspertmøde i ILO i maj måned 2002. Mødet endte med, at man vedtog en fælles erklæring. I fælleserklæringen understreges vigtigheden af, at man både internationalt og nationalt tager initiativer mod brud på internationale standarder, som undergraver de søfarendes ret til gode arbejds- og levevilkår. Det gælder også retten til at føre frie forhandlinger og retten til at organisere sig. Det blev i den forbindelse præciseret, at formuleringen retter sig mod alle medlemsstater og ikke mod nogen bestemt regering.

Et vigtigt element i bedømmelsen af forholdene for danske skibe i DIS er beskæftigelsen af udenlandske statsborgere. Det er de såkaldte borgfredsaftaler. De er indgået mellem en række danske faglige organisationer og de tre rederiforeninger. Aftalerne har fungeret igennem flere år og er løbende blevet udbygget.

I dag er der bl.a. aftalt særlige procedurer i tilfælde af indgåelse af overenskomster med udenlandske fagforeninger og individuelle kontrakter med henblik på at sikre, at disse bygger på et internationalt acceptabelt niveau. Den såkaldte rammeaftale dækker i dag bl.a. spørgsmål om løn, arbejdstid, sygdom, ferie og pension.

Jeg kan også oplyse, at ifølge en ILO-undersøgelse fra 2002 ville en befaren filippinsk sømand pr. 1. januar 2002 efter en overenskomst med Danmarks Rederiforening få i alt 1.265 US-dollar pr. måned, mens en lokal aflønning på et filippinsk skib vil give en månedsløn ca. 140 US-dollar.

ILO er løbende blevet underrettet om de løsninger, der er blevet fundet i det fagretlige regi. Jeg kan oplyse, at ILO's ekspertkomité i en rapport til brug ved arbejdskonferencen i juni måned i år med interesse har noteret sig de indgåede aftaler.

Sammenfattende er det regeringens opfattelse, at det danske og internationale register også efter en international målestok er et kvalitetsregister. Regeringen lægger i denne forbindelse også vægt på den løsning, der er fundet af en

Kl. 10.10

række danske organisationer omkring beskæftigelse af udenlandske søfolk.

Det er regeringens vurdering, at DIS-loven lever op til de internationale forpligtelser, som Danmark har påtaget sig. Hermed deler regeringen den holdning, som skiftende regeringer har haft siden 1988. Regeringen vil naturligvis forsætte dialogen med ILO og fortsat orientere ILO om udviklingen.

Lad mig slutte af med at understrege, at DIS nu i 15 år har været en hjørnesten i dansk skibsfartspolitik. Regeringen finder det derfor yderst beklageligt, hvis debatten i dag og det, som er gået forud for denne debat, skulle så tvivl om det danske flag og modvirke den vækst, der har gavnet det danske samfund.

Globaliseringen og markedsudviklingen kræver stærke danske transportkæder med skibsfarten som et bærende element. Der er altså tale om et marked med en hård international konkurrence. Hvis vi i Danmark vil have del i væksten i den internationale transport og dennes følgeindustrier, så må vi bakke op om de vækstvilkår, der har været med til at skabe den internationale styrkeposition, som dansk skibsfart har i dag. I modsat fald vil vi se skibene forsvinde og tab af mange arbejdspladser også i land.

Økonomi- og Erhvervsministeriet udsender snart en søfartspolitisk vækststrategi om maritime kompetencer. Vækststrategien lægger op til en diskussion af, hvordan vi fastholder og også udvikler de maritime kompetencer i Danmark, så dansk skibsfart også fremover kan bidrage til vækst og velstand i det danske samfund.

Kl. 10.15

Forhandling

Ole Sohn (SF):

Det var en meget interessant besvarelse, ministeren her gav Folketinget. Den logiske konsekvens bør dog være, at regeringen foreslår, at samtlige de erhverv, der handler med omverdenen, der lever af den internationale handel, skal have særregler, at man skal sætte det fagretlige system ud af kraft af hensyn til dansk erhvervsliv og dansk valutaandtjening.

Jeg håber det ikke, men det er et spørgsmål, om det er regeringens forestilling, at når det nu har været sådan en kæmpe succes for dansk sø-

fart, hvorfor så ikke lave nogle tilsvarende restriktioner for andre erhverv, som også er afhængige af den globaliserede udvikling. Det vil jeg gerne høre ministerens svar på.

Det er jo helt afgørende, at man forholder sig til det, der er kernen i forespørgslen, nemlig om Danmark overholder de internationale konventioner, eller om vi ikke gør. Og det er en uomtvistelig kendsgerning, at Danmark af ILO har fået at vide, at Danmark bryder ILO-konventionerne nr. 87 og nr. 98, som Danmark har tiltrådt så langt tilbage som i 1955.

Den daværende regering, den daværende industriminister, Ib Stetter, var da også fuldt ud opmærksom på, at her gik Danmark planken ud, for under fremsættelsestalen i forbindelse med DIS-lovens tilblivelse gjorde han opmærksom på, at her var der tale om en nydannelse i det arbejdsretlige system, men det var nødvendigt af hensyn til de interesser, som den daværende regering ønskede at varetage.

Det, der er en kendsgerning, er, at konventionerne bliver brudt. ILO har ikke bare kritiseret det, de har direkte opfordret den danske regering til at træffe foranstaltninger til at ændre loven, så det sikres, at muligheden for uindskrænket at føre frivillige forhandlinger for alle søførende, ansat på skibe under dansk flag, atter bliver en realitet. Der er altså en direkte opfordring til at bringe dansk lovgivning i overensstemmelse med konventionerne, så ministeren forholder sig noget tvivlsomt til sandheden.

På den konference, der fandt sted i maj 2002, som ganske rigtig ikke alene koncentrerede sig om DIS-registeret, men var meget bredt funderet omkring alle registre, ja da understregede eksperterne på samme måde, i øvrigt med tilslutning fra den danske regering, »behovet for den stærkest mulige nationale og internationale indsats mod brud på internationale arbejdstagerrettigheder, inklusive bruddet på retten til foreringsfrihed, retten til at organisere sig og retten til overenskomstforhandlinger, som underminerer rimelige leve- og arbejdsvilkår for søfaren- de.«

Derfor mener jeg, at regeringen er nødt til at erkende, at den skal bringe dansk lovgivning i overensstemmelse med internationale konventioner, og derfor skal jeg på vegne af SF og Enhedslisten fremsætte følgende:

Forslag til vedtagelse

»Idet Folketinget konstaterer;

- at ILO ved flere lejligheder har kritiseret dele af loven om Dansk Internationalt Skibsregister (DIS) samt henstillet til regeringen at ændre loven i overensstemmelse hermed, opfordres regeringen til
- at afskaffe de lovbestemmelser i loven om Dansk Internationalt Skibsregister, som – i modstrid med ILO's grundlæggende konventioner om arbejdstagerrettigheder – forhindrer danske lønmodtagerorganisationer i at organisere alle arbejdstagere på danske skibe og forhandle og indgå overenskomst på deres vegne for derved at bringe loven om Dansk Internationalt Skibsregister i overensstemmelse med ILO's konventioner nr. 87 og nr. 98 om grundlæggende arbejdstagerrettigheder, og således at de almindeligt gældende fagretslige regler kan finde anvendelse.«

(Forslag til vedtagelse nr. V 21).

Formanden:

Der er nu fremsat følgende forslag til vedtagelse: (Se foran). Dette forslag indgår herefter i forhandlingen.

Kl. 10.20

Kim Andersen (V):

Så skal vi i Folketinget endnu en gang på foranledning af SF diskutere DIS, Dansk Internationalt Skibsregister.

Lad mig med det samme slå fast, at vi fra Venstres side ikke kan støtte det forslag til vedtagelse, som SF's ordfører netop har fremsat.

I Venstre glæder vi os ligesom ved tidligere forespørgsler over den virkning, som Dansk Internationalt Skibsregister har haft for dansk skibsfart, for det blå Danmark. Det glæder vi os over i dag som tidligere, hvor også andre partier har stået sammen om at sikre Dansk Internationalt Skibsregister, og vi gør det med samme argumentation og vægt, som den tidligere SR-regerings daværende erhvervsminister, fru Pia Gjellerup, gjorde, da vi så sent som i 1999 diskuterede DIS.

I Venstre glæder vi os over, at den danske handelsflåde aldrig nogen sinde har været større, end den er i dag. Vi glæder os over, at der i det, vi kan kalde det blå Danmark, er beskæftiget omkring 75.000-80.000 mennesker; hertil skal vi så lægge den afledte effekt i andre erhverv på land på omkring 35.000-40.000 mennesker, i alt

110.000-120.000 personer eller omkring 7 pct. af beskæftigelsen i den private sektor.

Vi har med andre ord med en succeshistorie at gøre, et erhverv, der udvikler sig i skarp international konkurrence på grund af ganske fornuftige rammeordninger, en søfartshistorisk tradition, dygtighed hos danske redere og søfarende. Det er for os at se udgangspunktet.

Herfra skal erhvervet have mulighed for at udvikle sig til glæde for beskæftigelsen og valutaandtjeningen og naturligvis også gode og velordnede forhold for de medarbejdere, der er beskæftiget i sektoren. Sådan er det jo også. Der er næppe andre nationers søfarende, der har bedre løn- og arbejdsforhold på deres arbejdsplads end det, som er gældende på dansk registrerede skibe.

For os i Venstre er DIS et kvalitetsregister, som det karakteriseres, og vi er ikke af den opfattelse, at vi med DIS ikke lever op til ILO-konventionerne. Tværtimod mener vi i høj grad, at de særlige forhold, vi har skabt herhjemme omkring DIS, er med til at sikre, at vi til fulde opfylder intentionerne i ILO.

Sammen med tonnageskatten, som den nye VK-regering indførte umiddelbart efter sin tiltrædelse, har Danmark i dag rammelovgivning og regler for søfartserhvervet, som gør, at vi er godt rustede i den internationale konkurrence. Så godt, at vi kan udvikle beskæftigelsen og tonnage og valutaandtjeningen, og det er for os at se det, det hele drejer sig om.

Jeg vil gerne have lov til på vegne af Venstre, Det Konservative Folkeparti, Dansk Folkeparti og Det Radikale Venstre at fremsætte følgende:

Forslag til vedtagelse

»Folketinget ønsker at skabe gode og stabile rammer for dansk skibsfart, som kan sikre fortsat vækst til gavn for det danske samfund.

Folketinget ser fortsat Dansk Internationalt Skibsregister som en hjørnesten i dansk skibsfartspolitik til bevarelse og udvikling af den danske handelsflåde og dennes internationale konkurrenceevne.

Folketinget opfordrer regeringen til at give Tinget en redegørelse om DIS sammenlignet med andre internationale registre.

Folketinget ser frem til at modtage den søfartspolitiske vækststrategi om maritime kompetencer og vækst, som Økonomi- og Erhvervsministeriet har udarbejdet.

Folketinget anmoder økonomi- og erhvervsministeren om løbende at orientere Folketinget om udviklingen i DIS, herunder om antallet af skibe, tonnagen, beskæftigelsen til søs og i land samt om valutaindtjeningen i rederierhvervet.« (Forslag til vedtagelse nr. V 22).

Kl. 10.25

Formanden:

Der er nu fremsat følgende forslag til vedtagelse: (*Se foran*). Også dette forslag indgår herefter i forhandlingen.

(Kort bemærkning).

Line Barfod (EL):

Jeg er godt klar over, at Venstre går meget op i penge, men jeg synes godt nok, at det var noget af det mest kyniske, jeg længe har hørt, at vi skal glæde os over, hvor godt det går. At man fremsætter et forslag til vedtagelse, hvor Folketinget skal orienteres om tonnage og valutaindtjening. Ikke ét ord om de mennesker, der kommer i klemme på grund af det her. Ikke ét ord om, at man som det eneste land i verden har lavet en lovgivning, der gør, at man ikke må organisere søfolkene fra danske fagforeningers side, ikke må hjælpe dem.

Har Venstres ordfører slet ikke set alle de ting, der er kommet frem i pressen i den sidste tid? Har Venstres ordfører slet ikke læst en eneste af de beretninger om f.eks. en filippinsk sømand, der er kommet til skade og ikke kan få erstatning, fordi de danske fagforeninger ikke kan organisere ham, ikke kan hjælpe ham, ikke har kunnet sørge for, han fik ordentlige rettigheder?

Er Venstre fuldstændig ligeglad med, hvor mange udenlandske søfolk der skal komme til skade og måske miste livet? Er man kun interesseret i at se på tonnage og valutaindtjening?

(Kort bemærkning).

Ole Sohn (SF):

Kan man ikke sige andet om Venstres forslag til vedtagelse, så kan man sige, at det osrer af dårlig samvittighed, for magen til udenomssnak skal man da lede længe efter.

Denne forespørgsel handler overhovedet ikke om, hvorvidt vi skal have en DIS-lov eller ej. Den handler ikke om dansk skibsfarts vilkår, indtjening. Der er da ingen i Folketinget, der ikke ønsker dansk skibsfart såvel som hele Danmarks øvrige erhvervsliv de bedste vilkår og held og lykke med deres forehavender.

Derfor vil jeg gerne bede hr. Kim Andersen svare på følgende: Kan hr. Kim Andersen bekræfte, at ILO har opfordret den danske regering til at bringe DIS-lovens § 10, stk. 2 og 3, i overensstemmelse med ILO-konventionerne? Det er sådan set ganske enkelt. Det er ikke et spørgsmål om, hvorvidt vi skal ændre DIS-loven. Det er et spørgsmål om, hvorvidt vi skal bringe den i overensstemmelse med de konventioner, som Danmark har undertegnet.

Kl. 10.30

(Kort bemærkning).

Kim Andersen (V):

Jeg vil meget gerne begynde med at svare hr. Ole Sohn, som har stillet forespørgslen. ILO har jo ikke bedt den danske regering om at bringe de danske regler i overensstemmelse med ILO-konventionen. ILO har bedt om, at alle lande sørger for, at deres regler på området er i overensstemmelse med ILO-konventionen. Der er ikke tale om en specifik henvendelse rettet til den danske regering. Det er en henstilling om at sikre, at de internationale regler på søfartsområdet overholdes af alle søfartsnationer, og at der er gode og ordnede arbejdsvilkår for de søfarende.

Det mener vi bestemt at vi lever op til fra dansk side, med eller uden DIS. Der er næppe andre flåder i denne verden, som giver deres medarbejdere, de søfarende, bedre arbejds- og levevilkår om bord end det, vi ser i den danske handelsflåde.

Til Enhedslistens ordfører vil jeg gerne sige, at hvis det er kynisk at glæde sig over, at det går godt i et erhverv, at der er beskæftigelsesfremgang, at der er gode sociale vilkår for medarbejderne, så har Enhedslistens ordfører og jeg forskellige definitioner af ordet kynisk. Så er det ikke helt så tungt for mig at blive kaldt kynisk. Men jeg mener bestemt ikke, at vi er gået til dette med en kynisk tilgang, tværtimod. Vi ønsker at sikre og udvide beskæftigelsen, vi ønsker, at der skal være de bedst mulige forhold, og det er også det, man har de fælles kontaktfora til at diskutere den slags sager i.

Med hensyn til den filippinske sømand vil jeg sige, at vi da jævnligt kommer ud for, at der sker ulykker, og at der er kedelige historier. Det er der på alle arbejdspladser, det er der også inden for søfarten, men de er i den danske handelsflåde langt færre end i de fleste andre handelsflåder.

(Kort bemærkning).

Line Barfod (EL):

Hr. Kim Andersen vælger bevidst at sige, at jeg skulle have sagt, at det skulle være kynisk at glæde sig over et erhverv. Det var slet ikke det, jeg gik ind i. Jeg sagde, at det er kynisk, at Venstre kun interesserer sig for tonnage og valuta-indtjening og overhovedet ikke ser på forholdet for de mennesker, det går ud over. Det nytter altså ikke noget, at Venstres ordfører prøver at sige, at der sker arbejdsskader i alle erhverv. Det er vi fuldstændig klar over, og det gør vi noget ved.

En væsentlig faktor i at nedbringe antallet af arbejdsskader og hjælpe folk til at få en ordentlig erstatning er fagbevægelsen. Mener hr. Kim Andersen, at det bedste, vi kunne gøre for at nedbringe arbejdsskaderne i Danmark, er, at vi også skal afskaffe fagforeningerne for alle dem, der arbejder på land, ligesom hr. Kim Andersen åbenbart synes, at det er helt i orden, at de udenlandske søfolk ikke skal have ret til at blive organiseret i danske fagforeninger, ikke skal have ret til at have nogle, der kan hjælpe dem, bl.a. med at sørge for, at de får erstatning, når de har været ude for en arbejdsskade?

(Kort bemærkning).

Ole Sohn (SF):

Nu er det måske ikke passende, at man indgår væddemål fra talerstolen. Men jeg vil gerne sige til hr. Kim Andersen, at ILO har opfordret den danske regering, specifikt på baggrund af en klage, som LO har indbragt for ILO, til at bringe DIS-loven – det er DIS-lovens § 10 – i overensstemmelse med de konventioner, Danmark har tiltrådt, meget præcist og specifikt. Kan hr. Kim Andersen bekræfte det?

Men når hr. Kim Andersen nu henviser til konferencen i maj 2002, hvor man kom med en generel bemærkning til alle, finder hr. Kim Andersen det så ikke lidt underligt, at en af rederiforeningerne har indklaget Specialarbejderforbundet for Arbejdsretten for at gøre opmærksom på, at man gerne vil have bragt overensstemmelse mellem DIS-loven og ILO-konventionerne, fordi loven siger, at det må man ikke? Er det ikke fantastisk, at en arbejdsgiverforening kan indklage en faglig organisation for at ønske at efterleve de internationale konventioner, som Danmark har tiltrådt? Det kan man blive dømt for i en arbejdsret. Finder hr. Kim Andersen det ikke en smule mærkværdigt?

(Kort bemærkning).

Kim Andersen (V):

Til fru Line Barfod: Vi mener ikke, at vi skal afskaffe nogen fagforeninger, og svaret på problematikken om at minimere antallet af arbejdsulykker er naturligvis ikke at afskaffe fagforeningerne.

Kl. 10.35

Men kendsgerningen er jo i denne sammenhæng, at de medarbejdere, der er bosat her i landet, er dem, der er omfattet af de danske overenskomst- og organisationsforhold og forhandlingsretten. Det er helt i overensstemmelse med de internationale løn- og arbejdsmarkedsvilkår inden for skibsfartsområdet, og det er hovedhjørnестenen i DIS-loven fra 1988, som er med til at sikre, at vi har et blåt Danmark i vækst og fremgang, som sikrer stadig større beskæftigelse til medarbejdere i den danske handelsflåde, som arbejder og lever under nogle af verdens bedste vilkår inden for søfarten. Det er da positivt, det er da godt.

Jeg må sige til hr. Ole Sohn, at i det forslag til vedtagelse, som jeg netop har fremsat, fremgår det jo, at Folketinget beder regeringen om at give en redegørelse om DIS-reglerne i sammenligning med andre internationale registre. Der vil det jo så komme til at fremgå, hvis ikke der er overensstemmelse mellem andre registre og de regler, der er i de internationale konventioner, og så de regler, der er beskrevet i DIS-loven.

(Kort bemærkning).

Line Barfod (EL):

Det er godt nok utroligt, hvad man skal høre, når man sidder her, at reglen om, at fagforeningerne ikke må organisere de udenlandske søfolk, skulle være hovedhjørnестenen i Det Internationale Skibsregister, og at det normalt skulle være sådan, at det kun er folk, der er bosat i Danmark, der er omfattet af overenskomster. Det gælder ikke på nogen andre områder. Der er ikke nogen andre lande, der har en sådan regel. Der er mange andre lande, der har internationale skibsregistre, men der er ikke andre lande, der har forbudt fagforeningerne at organisere søfolkene.

Det fører rent faktisk til problemer for de udenlandske søfolk. Det hjælper dem ikke meget, at de får et eller andet brev på dansk, som de ikke kan forstå, når de er kommet til skade, eller at de efterladte får et brev på dansk, de ikke kan forstå, og ikke har nogen organisation til at hjælpe sig. Hvordan i alverden skal de finde ud

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 udflykning, 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 udflykningen 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-

nologisk udvikling i Danmark, der gør, at vi er helt fremme, når det drejer sig om den globale udvikling inden for søfart. De højteknologiske skibe, der i dag produceres verden over, stammer ofte fra danske tegneborde. Altså betyder den maritime klynge noget for Danmark, og det mener jeg er væsentligt at diskutere i dag.

Ser vi på selve registeret og forespørgslen, ja, så er det rigtigt, som det har været nævnt, at der er lavet nogle undersøgelser, der viser, at det danske register er helt i top, også når det gælder sikkerhed og arbejdsmiljø. Det er også rigtigt, som det har været nævnt, at på konferencen i 2002, hvor man skulle diskutere, om der var brud på konventioner eller ej, hang det i luften som et fortolkningsspørgsmål bl.a. fra den danske regering.

I 1997 har rederne og søfartens organisationer haft en aftale om et kontaktudvalg, hvor man drøfter forskellige ting. Dette kontaktudvalg lever måske ikke helt op til sin, om jeg så må sige, rolle i forhold til at binde organisationerne og rederne sammen. Men man kan sige, at de faglige organisationer herigennem har mulighed for at kigge rederne over skuldrene, når de laver internationale overenskomster.

Det er også væsentligt for mig at understrege, at sølovens bestemmelser om hviletid, social beskyttelse og ferie er gældende for alle ansatte om bord på skibene. Søfarende, der ikke er danskere, har også ret til 5 ugers ferie. Det er også væsentligt for mig at understrege, at lønniveauet er dobbelt så højt som anbefalingerne i de internationale organisationer.

Kl. 10.45

Skibet er en global arbejdsplads, der flytter sig. Situationen ligner mest af alt den, man kender på industriområdet, hvor globaliseringen gør sit indtog. For at sikre dansk beskæftigelse må man acceptere, at noget af produktionen flyttes til udlandet. Man kan jo sige, at med DIS har man dog de maritime organisationers ret til at kigge over skulderen og til at følge forholdene.

Men vi må have klarhed med hensyn til den diskussion om ILO. Er ILO's anbefalinger legitime set i forhold til, at ILO ikke har kunnet påpege en direkte omgåelse af konventionerne, idet der er tale om organiseret arbejdskraft? Er der fortolkningsmuligheder? Kan ministeren give et svar på det?

Socialdemokratiet skal derfor fremsætte følgende:

Forslag til vedtagelse

»Folketinget opfordrer regeringen til at fremsætte forslag, der opfylder ILO's anbefalinger vedrørende Dansk Internationalt Skibsregister og i forbindelse hermed at fremlægge en analyse af de beskæftigelsesmæssige og økonomiske konsekvenser heraf.«

(Forslag til vedtagelse nr. V 23).

Formanden:

Der er nu fremsat følgende forslag til vedtagelse: (*Se foran*). Også dette forslag indgår herefter i forhandlingen.

(Kort bemærkning).

Ole Sohn (SF):

Jeg vil starte med at sige til hr. Niels Sindal, at jeg er fuldstændig enig i, at det blå Danmark, det maritime Danmark, spiller en utrolig stor rolle for dansk erhvervsliv og for valutaindtjeningen. Det har jeg konstateret at hele Folketinget, inklusive jeg selv, og jeg tror i øvrigt også Enhedslisten, når det kommer dertil, støtter.

Det andet, jeg vil sige, er, at jeg er utrolig glad for, at Socialdemokratiet nu for første gang i 15 år har erkendt, at der er problemer med DIS-loven, og jeg synes, det er flot, at man nu kommer med et forslag om, at regeringen skal fremsætte forslag, der opfylder ILO's anbefalinger, og det støtter vi selvfølgelig.

Derfor skal jeg blot bede hr. Niels Sindal om at bekræfte her fra talerstolen, at ILO på grund af den klage, som LO har indgivet til ILO, har meddelt den danske regering, at man opfordrer regeringen til at træffe foranstaltninger, der ændrer loven, så det sikres, at mulighederne for uindskrænkede og frivillige forhandlinger for alle søfarende ansat på skibe under dansk flag atter bliver en realitet.

Kan hr. Niels Sindal bekræfte, at en sådan anbefaling er kommet til regeringen?

(Kort bemærkning).

Line Barfod (EL):

Jeg vil gerne bekræfte, at også Enhedslisten synes, at søfarten og hele det maritime område er utrolig væsentligt for Danmark, og gerne vil gøre noget, for at vi kan bevare nogle gode forhold for søfartserhvervet.

Men for os er gode forhold for søfartserhvervet også at sikre, at de, der er ansat der og udfører arbejdet, har ordentlige vilkår, og vi tror altså på, at fagforeninger og organisationsret er et me-

get væsentligt instrument og helt afgørende, hvis man vil sikre, at der er ordentlige vilkår. For os er det ikke nok, at man har ret til at kigge over skulderen på, hvad arbejdsgiverne gør, vi mener altså, at man rent faktisk også skal have retten til at indgå overenskomster, for at man kan få et ordentligt arbejdsmarked. Det håber jeg da meget at Socialdemokratiet er enig i, det har da været min opfattelse hidtil, at det er det, Socialdemokratiet arbejder for for dem, der er ansat på land, og jeg går ud fra, at Socialdemokratiet mener, at de samme principper skal gælde for dem, der arbejder til søs.

(Kort bemærkning).

Niels Sindal (S):

Til hr. Ole Sohn: Nu ved jeg ikke, om jeg kommer i klemme, hvis jeg ikke kan citere tingene rigtigt, men sådan som jeg opfatter henvendelsen fra ILO, går den ud på at bringe forholdene i overensstemmelse med lovgivningen.

Det er netop derfor, jeg spørger ministeren, om der er en fortolkningsmulighed i forhold til ILO's anbefalinger, idet alle søfarende uanset nationalitet kan organiseres, og spørgsmålet er så, om den organisation, man kan have gennem hjemlandet, er i orden. Vi kan jo have et skib med tre, fire nationaliteter om bord, alle kan have en organisationsret i hjemlandet. Det er det, jeg har spurgt ministeren om, og det er der, jeg mener, at der er en fortolkningsmulighed, idet jeg ikke har kunnet finde en klar tilkendegivelse i forhold til ILO og svarene fra de forskellige regeringer.

Kl. 10.50

Til fru Line Barfod: Jo, selvfølgelig skal tingene være i orden, men mit eksempel med den globale arbejdsplads går jo ud på, at skibet flytter sig og arbejder ude i verden. Jeg kan sammenligne det med den situation, hvis jeg nu flytter en virksomhed ud, så er det altså også de lokale overenskomster, der gælder.

Nu har man betjent sig af et system her i 15 år, som umiddelbart ser ud til at virke med de små krøller, der er. Derfor stiller jeg så spørgsmålet: Kan det ikke tilfredsstillende ILO's konventioner?

I forhold til sømandsloven er man jo dækket. Man må ikke forveksle sømandsloven med det, der sker inden for DIS. Man er jo arbejdsskadedækket inden for sømandsloven. Det synes jeg er væsentligt at understrege.

(Kort bemærkning).

Line Barfod (EL):

Enhedslisten kan støtte Socialdemokratiets forslag til vedtagelse, men vi opfatter det klart sådan, at ILO mener, at man skal have ret til overenskomstdækning, og det undrer mig meget, hvorfor alle andre lande, der har internationale skibsregistre, kan være i stand til at håndtere problemet med, at der er flere nationaliteter om bord, og at man så ikke skulle være i stand til det på danske skibe. Det ville være mærkeligt, at man ikke kunne finde ud af det.

Så jeg kan simpelt hen ikke se, hvorfor det, at skibene bevæger sig rundt i verden, skulle udgøre et problem. Det kender vi jo også andre former for arbejdspladser der gør, uden at det betyder, at man er nødt til at undtage dem fra retten til overenskomstdækning.

Jeg er godt klar over, at der er forskel på sømandsloven og på overenskomster, men forskellen er jo, at hvis en fagforening har organiseret, at medarbejderne har en overenskomst, så har de bedre muligheder for at gå ind og sikre, at de krav, der er stillet i overenskomsten, er opfyldt, både omkring aflønning, omkring arbejdsforhold, uddannelseskrav osv., for så ved de, hvad de har for nogle medlemmer på de forskellige skibe og kan gå ind og forhandle med rederne. Det er altså noget andet end at have ret til at kigge over skulderen.

(Kort bemærkning).

Ole Sohn (SF):

Det, ILO meget præcist har sagt til den danske regering, er, at konvention nr. 87 om foreningsfrihed og beskyttelse af retten til at organisere sig, også skal være gældende for disse registre. De har præcist sagt, at konvention nr. 98 om retten til at organisere sig og føre kollektive forhandlinger skal overholdes.

Jeg troede sådan set, det var indiskutabelt for en socialdemokrat, at naturligvis skal sådan nogle konventioner overholdes.

Når ILO meget præcist har sagt til Danmark, at de ikke er overholdt, er der selvfølgelig kun ét at gøre, og det er at få ændret loven, sådan at den svarer til de konventioner, som man har ratificeret.

Jeg kan forstå, at ordføreren måske ikke helt synes, at det er vigtigt, men jeg er glad for, at man i vedtagelsen skriver, at det er vigtigt. Det er sådan set det, der er det afgørende.

(Kort bemærkning).

Niels Sindal (S):

Som jeg sagde til at starte med, er det for os meget vigtigt at få set på de forhold, der hersker omkring ILO og usikkerheden. Det er derfor, vi har fremsat forslaget, og det er derfor, vi siger til regeringen: Find ud af, hvordan ILO's konventioner skal opfattes i forhold til dansk lovgivning, og hvordan de eventuelt skal implementeres.

(Kort bemærkning).

Ole Sohn (SF):

Nu bliver jeg forvirret. Jeg har opfattet det, som hr. Niels Sindal læste op, sådan, at Folketinget opfordrer regeringen til at fremsætte forslag, der opfylder ILO's anbefalinger om DIS-registret. Det er jo ikke et spørgsmål om, at man skal undersøge noget.

Jeg går ud fra, at Socialdemokratiet har konstateret på samme måde som SF og Enhedslisten, at man ikke opfylder konventionerne, og at det er derfor, man opfordrer til, at nu må regeringen tage sig sammen. Det er en nyskabelse for Socialdemokratiet, det erkender jeg. Det glæder jeg mig over, og derfor kan vi også støtte det, der er skrevet i forslaget til vedtagelse.

Kl. 10.55

(Kort bemærkning).

Line Barfod (EL):

Enhedslisten kan være uenig med Socialdemokratiet i mange forskellige ting, men jeg troede dog, vi havde en fælles opfattelse af, at vi går ind for, at der skal være organiserede forhold på arbejdsmarkedet. Vi går ind for, at man skal have ret til at tegne overenskomster. Det er såmænd bare det, ILO har stillet krav om, at det skal man også have ret til i forhold til udenlandske søfolk.

Det går jeg ud fra at Socialdemokratiet også lægger i den vedtagelse, og det glæder mig faktisk, at Socialdemokratiet nu har fået øjnene op for, at der er et problem i forhold til disse registre. Det er et problem, der er påpeget af ILO, og som det fremgår af vedtagelsen, skal man så ændre den danske lovgivning, så den ligesom de øvrige internationale skibsregistre kommer i overensstemmelse med retten til at tegne overenskomst.

Formanden:

Vi går videre i ordførerrækken.

Colette L. Brix (DF):

Nu er det jo bestemt ikke første gang, vi har haft debatten her i salen, og jeg forestiller mig, at det heller ikke bliver den sidste.

Dansk Folkeparti konstaterer, at den danske konkurrenceevne efter indførelsen af DIS genskabtes, og vi fik sat en stopper for den udflagning, der fandt sted.

Jeg mener, at de her debatter bærer præg af, at SiD er fortørnet over ikke at kunne forhandle på vegne af udenlandske søfolk. Her er det vigtigt at tage med i overvejelserne, at de danske overenskomster, der bl.a. er udarbejdet med filippinske søfolk, hører til blandt de bedste aftaler, der er indgået set med filippinske søfolks øjne.

Vi må selvfølgelig gå ind og se på, hvorvidt de danske regler skulle være i strid med ILO-konventionerne. Så vidt jeg ved, har vi gjort det før, og hver gang har et flertal her i salen påpeget, at det er de ikke.

Set fra et erhvervsmæssigt synspunkt må vi altså erkende, at udviklingen i handelsflåden og danske rederier har været positiv.

Dans Folkeparti erkender, at andelen af menige danske søfolk i flåden er faldet, men antallet af danske officerer er højt, og helt generelt er beskæftigelsen på skibene steget. Sættes dette i relation til andre dele af erhvervslivet, giver det en form for mening. Vi er presset på konkurrencen i lønninger til menige ansatte.

Ydermere skal man aldrig glemme udviklingen på landjorden som følge af den positive udvikling generelt i erhvervet. Faktum er, at ændringen, der gennemførtes i 1988, startede en hjemflagnings af danske skibe. Lad nu ikke denne udvikling stoppe, ved at vi gennemfører ændringer, der grundlæggende rykker ved opfattelsen af det danske flag som kvalitetsflag.

(Kort bemærkning).

Ole Sohn (SF):

Det, der gør det danske flag til et kvalitetsflag, er, at vi er respekteret internationalt for vores ordholdenhed og for vores overholdelse af internationale konventioner. Det, der gør det danske flag en lille smule blakket i international sammenhæng, er, når vi bryder de konventioner, som vi har ratificeret.

Derfor vil jeg bare spørge Dansk Folkepartis ordfører, om Dansk Folkeparti har den opfattelse, at internationale konventioner også omkring arbejdstagerrettigheder ikke er et spørgsmål om, at man skal ødelægge dansk erhverv. Man skal

bare sikre, at de almindelige gældende regler på arbejdsmarkedet også bliver gældende inden for søfarten. Er Dansk Folkeparti imod det?

(Kort bemærkning).

Line Barfod (EL):

Da vi i vinter diskuterede arbejdsskadereform, talte ordføreren fra Dansk Folkeparti, hr. Bent Bøgsted, en del om, hvor vigtigt det var at gøre noget for at forebygge arbejdsskader og for at hjælpe dem, der fik arbejdsskader, og han gik en del op i at prøve at se, hvordan man kunne indrette systemet, så det blev bedre for dem, der havde arbejdsskader.

Der var mange ting, vi var uenige om, men det lykkedes bortset fra finansieringen at finde frem til et godt forslag. Det undrer mig derfor lidt, at når det drejer sig om udenlandske søfolk, mener Dansk Folkeparti ikke, at de danske fagforeninger skal have ret til at sikre gode overenskomstsforhold for at kunne forebygge en del af arbejdsskaderne og hjælpe de folk, der kommer ud for arbejdsskader. Hvorfor skal der være den forskel på udenlandske søfolk og danske søfolk? Hvad er ideen bag det?

Kl. 11.00

(Kort bemærkning).

Colette L. Brix (DF):

Til hr. Ole Sohn vil jeg sige, at der er snart så mange internationale konventioner og så meget, vi skal rette os efter alle mulige steder fra.

Men nu bor vi jo i Danmark, og det er en stor dansk industri, vi står og snakker om, og så er det, jeg siger: Kan vi ikke nogle gange kravle lidt ned ad stigen og så spørge, hvor det lige præcis er, vi er? Og er det nu så slemt? Har de søfarende fra andre lande det nu så dårligt? Mange af dem påmønstrer jo igen, de vil gerne arbejde på de samme skibe igen, så hvad er det, der er så galt? Jeg ved jo godt, hvad de tjener i deres egne lande.

Så vil jeg også godt lige sige noget om en ting, der undrer mig meget. Jeg kan ikke lade være med at citere Ole Ibsen, næstformand i Dansk Metal, som skriver i dag:

»Men rederne skal overholde dansk lovgivning, også for udenlandske søfolk om bord. Det gælder bl.a. 11-timers-reglen, ferieloven og social beskyttelse. Kravene til sikkerhed, forurensningsforebyggelse og arbejdsmiljø er de samme til DIS-skibe som til skibe, der er registreret i Dansk Nationalt Skibsregister.«

Så til fru Line Barfod angående arbejdsskadereformen: Selvfølgelig ønsker vi da ikke, at der er nogen, der kan komme til skade, men de kan jo godt søge erstatning; det er der ikke noget til hinder for. Det er besværligt, det giver jeg fru Line Barfod og hr. Ole Sohn ret i. Det er meget besværligt, men muligheden er der.

Men så vil jeg godt vende spørgsmålet om. Hvis f.eks. en dansk sømand tager job på et udenlandsk skib, har han de samme problemer. Når han får et brev fra en reder i Manila på rederens eget sprog – og det gør det første gang, det har jeg fået at vide – forstår han jo heller ikke, hvad der står. Det forsinker sagen i flere måneder, og sådan er det også i Danmark.

Hvis vi kunne få de sociale myndigheder til at arbejde lidt hårdere og lidt bedre for de udenlandske søfolk, når de stiller krav, vil jeg godt være med til det, for det er det, der mangler. Der mangler ikke noget i loven, den fungerer udmærket.

(Kort bemærkning).

Ole Sohn (SF):

Vi kan godt droppe de internationale konventioner og snakke om vores eget lille land, Danmark. Lad os gøre det.

Det simple spørgsmål er: Skal de almindelige regler, som er gældende på det danske arbejdsmarked – de regler, som gælder for smedemesteren, for entreprenøren, for slagteren, for butiksindehaveren, osv. – ikke gælde for søfarten? Det er sådan set det ganske enkle spørgsmål. De regler, som gælder for alle andre i dansk erhvervsliv, skal de ikke gælde for rederierhvervet? Det er sådan set det simple spørgsmål, og det kan man svare ja eller nej til.

Og hvis man svarer nej, så er spørgsmålet: Hvorfor skal der så ikke også laves særlige regler for andre virksomheder, hvor man har haft lidt besvær, fordi folk vil have ret til at organisere sig? Skal de virksomheder så ikke også have nogle særegener, som gør, at de kan blive fri for det, hvis det har betydning for dansk økonomi?

(Kort bemærkning).

Line Barfod (EL):

Det glæder mig da, at fru Colette L. Brix mener, at vi sammen skal prøve at gøre noget, så de danske sociale myndigheder bliver meget hurtigere og meget bedre til at hjælpe de udenlandske søfolk, der kommer til skade. Jeg synes, vi skal sætte os ned og se på, hvad vi kan gøre.

Så med hensyn til spørgsmålet om organisering: Når vi har diskuteret illegal arbejdskraft i Danmark og folk, der er kommet hertil fra andre lande, har vi jo haft en diskussion om, at det er vigtigt, at de bliver organiseret og arbejder på samme vilkår som danske arbejdere, så de ikke underbyder. Hvorfor skal der så gælde noget andet på skibene? Hvorfor skal der ikke også her være en ret for fagforeningerne til at organisere de udenlandske søfolk, så man kan sikre, at der er ordentlige forhold?

(Kort bemærkning).

Colette L. Brix (DF):

Jeg må sige det samme igen, jeg bliver simpelt hen nødt til at sige det: Hvem er det, der klager? Er det søfarten, der klager? Det har fru Line Barfod helt styr på, kan jeg se. Godt nok!

Kl. 11.05

Nu har jeg snakket med mange organisationer i den sidste tid, og der er også blevet lagt en hel masse materiale frem. Jeg tror, at den danske handelsflåde er et af de allerbedste arbejdssteder i verden for søfolk, så hvorfor skal vi lave noget om, når vi nu har succes? Indtjeningen er vokset, jeg tror, Danmark i 1998 fik 10 mia. kr. i nettovalutaindtægt, og det er jo trods alt en slat gysser.

Så er der også noget andet, jeg bliver nødt til at sige. Jeg har brugt meget tid på spørgsmålet, og jeg kan ikke lade være med at læse op her og nu, bare til orientering: Under de danske redere findes 6.108 officerer, hvoraf 5.693 er danske. Officererne er dem, der har med sikkerheden at gøre, og i 70 pct. af flåden er de overordnede danske, og det synes jeg da er positivt. Jeg kan også sige, at der er 7.769 menige søfolk, og deraf er 4.500 udlændinge, og de tal kan man fæste lid til.

Men det, der vil ske, er jo nøjagtigt det samme som i alle de andre store, internationale firmaer, vi har i Danmark. B&O er ved at flytte deres produktioner ud, og et stort tekstilfirma i Viborg er ved at flytte ud; selv pakkerummene flytter de ud til andre lande, fordi de danske lønninger ikke kan konkurrere med udlandets. Hvis vi begynder at indføre restriktioner og ændre en lov, som er vedtaget for 15 år siden, og som har fungeret i 15 år, vil det samme ske her.

Formanden:

Så er det hr. Ole Sohn for en sidste kort bemærkning.

(Kort bemærkning).

Ole Sohn (SF):

Jeg er ked af at sige det, men jeg tror simpelt hen, at Dansk Folkeparti har misforstået noget.

Jeg er fuldstændig enig; jeg tror ikke, der findes nogen andre landes søfartserhverv, hvor besætningen har det bedre end på danske skibe. Jeg har ikke kendskab til andet, og i den forbindelse har jeg intet at kritisere dansk søfart og rederierhvervet for, for de gør et glimrende stykke arbejde. Vi har i øvrigt verdens bedste uddannelse af skibsofficerer, det skal vi være stolte af, og det skal vi støtte. Det har jeg selv gjort i enhver sammenhæng og vil fortsat gøre det, og vi skal også sørge for at uddanne flere menige.

Det enkle spørgsmål er bare: Hvorfor skal der være andre regler om arbejdstagerrettigheder? Det er det, jeg ikke kan forstå. Vi er ikke engang imod, at det danske samfund giver og over årene har givet milliarder i støtte til Danmarks søfartserhverv for at holde lønningerne nede, og den er jo skattefritaget.

Vi giver enorm statsstøtte til det danske rederierhverv, men det er slet ikke det, vi diskuterer. Vi diskuterer bare, hvorfor de skal have statsstøtte, men ikke engang overholde de almindelige gældende regler, som slagter Jensen, B&O eller Lindøværflet skal overholde. Det er det eneste, enkle, lille spørgsmål: Hvorfor skal de have både statsstøtte og ret til ikke at overholde de regler, som alle andre i det danske samfund skal overholde?

Formanden:

Så er det fru Line Barfod for en sidste kort bemærkning.

(Kort bemærkning).

Line Barfod (EL):

Jeg kan oplyse fru Colette L. Brix om, at jeg taler jævnligt med ganske mange søfolk, og at der er søfolk, der klager, og søfolk, der ikke klager. Men det er sådan set ikke det, vi diskuterer nu. Det, vi diskuterer nu, er, hvorvidt man skal have ret til at organisere søfolkene, og hvorvidt de udenlandske søfolk skal have de samme rettigheder som de danske søfolk. Det er sådan set det, spørgsmålet går på.

Med hensyn til illegal arbejdskraft på arbejdspladser i Danmark har vi haft den store debat om, at det er vigtigt at sikre, at de har de samme arbejdsvilkår og de samme pligter og rettigheder som de danske lønmodtagere. Hvorfor skal der så gælde noget andet på skibene? Hvorfor

skal man ikke have de samme muligheder for at organisere de udenlandske søfolk, som man har på arbejdspladserne i Danmark?

(Kort bemærkning).

Colette L. Brix (DF):

Jeg må kvittere, for jeg blev rigtig glad, da hr. Ole Sohn og fru Line Barfod roste den danske søfart. Tak for det, det gjorde mig lidt rolig.

Så med hensyn til om alle skal have ens vilkår: Jeg ønsker, at flåden bliver her i Danmark, og jeg ønsker, at den forbliver intakt. Jeg og Dansk Folkeparti ønsker ikke og har aldrig ønsket udflagning af dansk skibsfart.

DIS-loven har fungeret i 15 år, og nu snakker man om, hvorvidt den er ulovlig eller ikke ulovlig. Det må prøves ved en domstol, og hvis den er ulovlig, må det siges til alle dem over hele verden, der laver deres egne regler, at det må man ikke. Men indtil da er vi sikre og faste i kødet. Vi rokker os ikke, DIS-loven er her, og vi stemmer for, at den skal blive her.

Kl. 11.10

Formanden:

Så kan vi gå videre i ordførerrækken.

Carina Christensen (KF):

Fra konservativ side vil vi gerne slå helt fast, at vi mener, at DIS-loven har været en succes. Udflagningen er stoppet, målt i tonnager har den danske registrerede handelsflåde aldrig været større, andelen af danskere beskæftiget på DIS-skibe er høj, og den danske handelsflåde er det næststørste eksporterhverv i Danmark målt på total valutaindtjening.

Vi deler fuldt ud regeringens holdning: at DIS-loven lever op til de internationale forpligtelser. Der har siden DIS-lovens vedtagelse i 1988 løbende været en dialog mellem de skiftende regeringer og ILO om DIS, og ILO's seneste undersøgelse af udenlandske søfarendes leve- og arbejdsvilkår i skibe registreret i internationale registre viste da også, at DIS er et kvalitetsregister.

Vi er tilfredse med, at regeringen vil fortsætte dialogen med ILO og løbende redegøre for udviklingen, og vi er også meget tilfredse med de løsninger, der er fundet frem til af en række danske faglige organisationer og de tre rederiforeninger om beskæftigelsen af udenlandske søfarende. Hensigten med disse aftaler er jo netop at sikre, at ansættelsesforholdene er på et internationalt acceptabelt niveau, og ILO er løbende ble-

vet underrettet om også disse løsninger og har noteret sig dem med stor interesse.

Vi ser fortsat Dansk Internationalt Skibsregister som hjørnestenen i dansk skibsfartspolitik til bevarelse og udvikling af den danske handelsflåde og dens internationale konkurrenceevne.

(Kort bemærkning).

Ole Sohn (SF):

Som jeg har sagt til de foregående ordførere, er jeg stort set enig, når der tales om glæden over dansk søfartserhvervs forhold, de gode indtjening, kvaliteten og alle de flotte ting, man kan sige. Men hvad er det, der gør, at Det Konservative Folkeparti mener, at man ikke skal overholde de anbefalinger og opfordringer, man har fået fra ILO til at bringe DIS-lovens § 10, stk. 2 og 3, i overensstemmelse med de konventioner, som Danmark har ratificeret? Det vil jeg gerne have et svar på.

Det andet er: Mener Det Konservative Folkeparti, at der skal være andre arbejdstagerregler for søerhvervet i forhold til, hvad der gælder for eksempelvis Odense Skibsværft?

(Kort bemærkning).

Line Barfod (EL):

Nu er det blevet sagt mange gange, at det danske søfartserhverv gør det utrolig godt, og det er jeg da enig i. Men søfartserhvervet er altså også et meget farligt erhverv. Der er en stor risiko for at komme til skade, og netop derfor er det væsentligt at have nogle stærke, faglige organisationer, der løbende holder øje med og arbejder for at forbedre sikkerheden og gør noget for at hjælpe de mennesker, der er om bord, bl.a. ved at stille krav til uddannelse og andet.

Hvad er det, der gør, at Det Konservative Folkeparti mener, at Danmark som det eneste land i verden af dem, der har et skibsregister, skal nægte fagforeningerne ret til at organisere de udenlandske søfolk og sørge for, at der er en god sikkerhed om bord?

(Kort bemærkning).

Carina Christensen (KF):

Først til hr. Ole Sohn vedrørende ILO: Som jeg ser det, har debatten i dag vist, at det åbenbart er et fortolkningsspørgsmål, og at SF's fortolkning er meget, meget anderledes end den, vi har i Det Konservative Folkeparti. Ministeren har redegjort nøjagtigt for forhandlingsforløbet, vi er meget, meget enige i hans fortolkning af for-

handlingsforløbet, og vi mener, at Danmark lever op til de regler, der er indført fra ILO's side.

Om der skal gælde andre regler for dansk søfart end for andre erhverv? Jeg synes slet ikke, man kan sammenligne tingene. Jeg vil sige, at vi er meget tilfredse med arbejdsforholdene i den danske handelsflåde, og som Venstres og Dansk Folkepartis ordførere er også vi faktisk meget stolte af arbejdsforholdene, og vi er meget glade for de aftaler, der er indgået ganske frivilligt mellem organisationerne.

Til fru Line Barfod: Jo, vi er selvfølgelig interesserede i, at der er nogle stærke, faglige organisationer, der kan organisere søfolk, der har bopæl her i Danmark. Men der er sikkert også ganske udmærkede fagforeninger i andre lande verden over, som vil være i stand til at organisere søfolk, der har bopæl i et andet land.

Kl. 11.15

Så bliver fru Line Barfod ved med at sige, at Danmark er det eneste land, som har disse bestemmelser. Mig bekendt er vi altså ikke det eneste land, der har det. Jeg mener, at også Norge har nogle ganske særlige regler på området, men det må hun jo redegøre for.

(Kort bemærkning).

Ole Sohn (SF):

Jeg er opmærksom på, at sprog, også det danske, indeholder en lang række fortolkningsmuligheder, men det kan næppe fortolkes ret meget, at ILO har bemærket sig den danske regerings redegørelse om DIS-loven. Det er ILO's opfattelse, at § 10, stk. 2 og 3, i loven af 23. juli 1988 om oprettelse af Dansk Internationalt Skibsregister repræsenterer en indblanding i de søfarendes ret til frivillige kollektive forhandlinger – det er da sådan set klokkeklart – og derfor opfordrer de til at bringe paragraffen i overensstemmelse med de konventioner, som Danmark har tiltrådt.

Det kan ikke fortolkes. Man kan lukke øjnene for det, og man kan sige, at vi vil optræde på nøjagtig samme måde som alle andre lande, der bryder internationale konventioner. Det kan man gøre, og det er også en fair holdning at sige: Vi blæser på de konventioner, vi har skrevet under på, der skal være særrettigheder. Men man kan ikke fortolke ILO's afgørelse.

Det var sådan set det, mit spørgsmål gik på, men jeg kan også spørge lidt mere generelt: Vil Det Konservative Folkeparti sikre, at konventionerne bliver overholdt, hvis det nu er sådan, at ILO har bedt os om at overholde konventionerne?

(Kort bemærkning).

Line Barfod (EL):

Fru Carina Christensen spørger, om det virkelig kan være rigtigt, at Danmark er det eneste land i verden, men det troede jeg sådan set Det Konservative Folkeparti selv havde undersøgt.

Jeg har interesseret mig noget for denne regel, for det undrer mig virkelig, at man har kunnet lave en regel om at forbyde fagforeningerne at tegne overenskomst og organisere folk. Det er temmelig usædvanligt i dansk ret.

Jeg har spurgt ministeren adskillige gange for at få et svar på, om der er nogen andre lande, men ministeren har indtil nu ikke kunnet komme med noget eksempel på, at der er andre lande. Ministeren er kommet med en række svar, hvor han prøver at skrive sig ud af det. Jeg er overbevist om, at der har siddet nogle dygtige jurister, som har skrevet lange, fine forklaringer med henvisninger til domme og andre ting, men der er ikke kommet ét eneste eksempel på, at der er noget andet land i verden, der har en tilsvarende bestemmelse, som forbyder søfartens organisationer at organisere udenlandske søfolk.

Man kan jo ikke lade være med at spørge sig selv: Når nu Det Konservative Folkeparti er så varm fortalere for dette forbud, skulle det så være A.P. Møller, der også her har fået en særbehandling, som de får på så mange andre områder? Er det det, der er forklaringen på, at Danmark som det eneste land i verden har indført en sådan regel?

(Kort bemærkning).

Carina Christensen (KF):

Hr. Ole Sohn vælger at gå herop endnu en gang og læse op fra sit stykke papir, men jeg må bare sige, at jeg holder fast ved, at vi fra konservativ side er hundrede procent enige i den redegørelse, ministeren har givet i dag, og i hans fortolking af ILO's krav. Det er klokkeklart for os, det er det åbenbart ikke for hr. Ole Sohn, men vi mener altså, at Danmark lever op til ILO's forpligtelser, og jeg kan også garantere, at for os er det meget vigtigt, at dialogen med ILO fortsætter. Den har sådan set pågået i 15 år, og vi er sikre på, at regeringen fortsat vil leve op til det.

Til fru Line Barfod: Vi er åbenbart ikke helt enige, så jeg foreslår, at vi afventer den redegørelse, som ministeren selvfølgelig har lovet at komme med.

Formanden:

Så er det hr. Ole Sohn for en sidste kort bemærkning.

(Kort bemærkning).

Ole Sohn (SF):

Jeg har ingen papirer med. Jeg læser ikke op, jeg stiller bare det enkle spørgsmål: Vil Det Konservative Folkeparti tilkendegive her fra Folketingets talerstol, at de vil medvirke til, at Danmark overholder alle de internationale konventioner, som vi har underskrevet? Ja eller nej?

Formanden:

Så er det fru Line Barfod for en sidste kort bemærkning.

(Kort bemærkning).

Line Barfod (EL):

Det må jo være nemt at svare på: bare ja eller nej.

Angående spørgsmålet om, hvorvidt Danmark har en bestemmelse, der er unik i forhold til andre lande, havde jeg også troet, at det var ret nemt for ministeren at svare ja eller nej. Så kom ministeren med nogle lange, lange udredninger, men der er ikke noget som helst eksempel på, at noget andet land har en tilsvarende bestemmelse, og så er det, jeg vil spørge Det Konservative Folkepartis ordfører: Hvis det nu viser sig, at Danmark er det eneste land, der har en sådan bestemmelse, kan det så ikke sætte nogle overvejelser i gang hos De Konservative om, hvad det er, man finder vigtigst: At overholde internationale konventioner og sikre, at de faglige organisationer har ret til at tegne overenskomster? Eller er man så meget i lommen på A.P. Møller og de store tilskud, man får derfra, at man vælger at fastholde den særregel, der forhindrer de faglige organisationer i at organisere de udenlandske søfolk og sikre dem ordentlige forhold?

Kl. 11.20

(Kort bemærkning).

Carina Christensen (KF):

Til hr. Ole Sohn vil jeg bare gentage, at fra konservativ side mener vi, at Danmark i dag lever op til ILO's konventioner, og vi vil med glæde fortsætte dialogen med ILO. Til fru Line Barfod vil jeg bare sige, at nu kan vi jo alle sammen sætte os ned og afvente redegørelsen. Vi vil i hvert fald se frem til den fra konservativ side.

Formanden:

Så kan vi gå videre i ordførerrækken.

Naser Khader (RV):

Det Radikale Venstre ønsker at skabe gode og stabile rammer for dansk skibsfart, som kan sikre fortsat vækst til gavn for det danske samfund.

Det Radikale Venstre ser fortsat Dansk Internationalt Skibsregister som en hjørnesten i dansk skibsfartspolitik til bevarelse og udvikling af den danske handelsflåde og dens internationale konkurrenceevne, og DIS er faktisk en radikal opfindelse. Det var Hans Larsen-Ledet, der i 1988 var hovedkraften bag DIS-registeret. Det Radikale Venstre er også opmærksom på rederierne og dermed DIS' betydning for det såkaldte blå Danmark, altså alle de øvrige industrier og erhverv i Danmark, hvis arbejde relaterer sig til søfarten.

DIS er lige så vigtigt i dag som i 1988. Konkurrenceevnen er afgørende. Der foregår generelt en internationalisering i dag, den foregår med særlig hast inden for rederibranchen, og de særlige forhold for rederierne skal ses i det lys. Rederibranchen er en international branche, som har let ved at etablere sig og flytte til udlandet, og tilsvarende er den svær at underlægge snævre nationale regler. Ca. 90 pct. af de danske skibe kommer ikke til de danske havne.

På arbejdstagersiden er der også sket en kraftig internationalisering, siden DIS blev indført i 1988. Andelen af danske søfolk i handelsflåden er faldet fra 75 pct. til 55 pct., men på den anden side er antallet af udenlandske søfolk steget. De udenlandske søfolk arbejder ikke uden regler på de danske skibe. De arbejder efter internationale overenskomstregler, men samtidig gælder dansk lovgivning, bl.a. vedrørende 11-timersreglen, ferieloven og social beskyttelse.

Alligevel stiller denne udvikling nye udfordringer op. Det Radikale Venstre er Folketingets internationale parti, og derfor er det væsentligt for os, at internationale konventioner bliver overholdt. Det er også væsentligt for Det Radikale Venstre at få klarlagt, om der er hold i beskyldningerne om, at loven om DIS er i strid med internationale konventioner.

Der er forskellige fortolkninger af dette punkt. Men vi skal have disse beskyldninger undersøgt, og derfor er vi i Det Radikale Venstre med i vedtagelsen i dag sammen med V, K og Dansk Folkeparti. Vedtagelsen opfordrer regeringen til at give en redegørelse om DIS sammenlignet med de øvrige internationale registre,

og det mener vi faktisk er en indrømmelse over for kritikken.

Samtidig vil jeg sige, at det gør et stort indtryk på os, når næstformanden i Dansk Metal, Ole Ibsen, udtaler, at DIS er verdens bedste register på alle områder, også når det gælder sikkerhed, arbejdsmiljø og indkvarteringsforhold, plus at arbejderne har anstændige løn- og arbejdsvilkår. Desuden udtaler Dansk Metal, at de vil gribe ind, hvis en reder groft underbetaler og undertrykker sin besætning.

Alligevel siger vi ja til en redegørelse om en sammenligning af DIS med de øvrige internationale registre, og når redegørelsen kommer, kan vi forholde os til den.

Kl. 11.25

(Kort bemærkning).

Ole Sohn (SF):

Jeg synes, at hr. Naser Khader holdt en fin tale om dansk søfart, og jeg er stort set enig i den. Jeg er specielt glad for, at hr. Naser Khader entydigt understregede, at Det Radikale Venstre ønsker at overholde alle internationale konventioner, også dem, der er gældende på søfartsområdet.

Nu er det sådan, at man sammen med V, K og Dansk Folkeparti har sagt ja til et vedtagelsesforslag, som indholdsmæssigt er identisk med de forslag som V og K er kommet med ved samtlige forespørgsler, der har været om DIS: Man skal undersøge spørgsmålet, og så skubber man det bare til side.

Derfor vil jeg spørge hr. Naser Khader: Hvis vi kan vise Det Radikale Venstre sort på hvidt, at ILO har behandlet klager over brud på ILO-konventionerne, og at ILO konkret har opfordret den danske regering til at bringe DIS-loven i overensstemmelse med ILO-konventionerne, vil Det Radikale Venstre så lade sig påvirke af en sådan dokumentation?

(Kort bemærkning).

Line Barfod (EL):

Jeg blev faktisk lidt forundret over at høre, at hr. Naser Khader syntes, det var så vigtigt at understrege, at DIS-loven var en radikal opfindelse, og gerne ville have æren for den. Jeg synes, det er lidt mærkeligt at tage æren for, at man har indført et forbud i dansk ret mod, at fagforeninger kan organisere udenlandske søfolk.

Men så kom jeg til at tænke over, at det jo også var De Radikale, der oprindeligt opfandt introduktionsydelsen, som den borgerlige regering nu har genindført under navnet starthjælp,

og som jo også stiller udenlandske statsborgere, der kommer hertil, anderledes end danske statsborgere. Og så tænkte jeg videre: Det kan jo være, der er en sammenhæng. De Radikale er jo også gået med til at forære nordsøolien til A.P. Møller, så det kan jo være, det er derfor, man også synes, man skal have en særregel om at forhindre fagforeningerne i at organisere søfolk.

Er det det, der ligger bag, må jeg spørge hr. Naser Khader? Eller er man simpelt hen gået med til noget, som man ikke helt kendte rækkevidden af, og som man nu vil være med til at ændre?

(Kort bemærkning).

Naser Khader (RV):

Først til hr. Ole Sohn: Det er ikke korrekt, når hr. Ole Sohn siger, at det forslag til vedtagelse, vi har i dag, er identisk med dem, der har været tidligere. Vi har faktisk fået en indrømmelse i afsnit 3, hvor der står:

»Folketinget opfordrer regeringen til at give Tinget en redegørelse om DIS sammenlignet med andre internationale registre«.

Det mener vi er en god indrømmelse, og det er det ene.

Det andet er: Selv om DIS er vores opfindelse, vejer brud på de internationale konventioner højere for os. Hvis det viser sig, at der er åbenbare brud på de internationale konventioner, er vi derfor nødt til at forholde os til det. Det kan vi ikke se bort fra.

Til fru Line Barfod: Jeg ved ikke, hvorfor fru Line Barfod sammenblander starthjælpen, som vi i Det Radikale Venstre er imod, med A.P. Møller og olien; jeg ved ikke, hvad det er for en sammenblanding. Dengang DIS blev lavet, var målet at bevare ikke bare danske arbejdspladser, men også en større dansk handelsflåde, på danske hænder, så jeg mener, at DIS havde sin berettigelse dengang. Men DIS har det også i dag, DIS er vigtigere end nogen sinde.

(Kort bemærkning).

Ole Sohn (SF):

Jeg kan oplyse hr. Naser Khader om, at den indrømmelse, som Det Radikale Venstre har fået med i vedtagelsen, har rod tilbage i 1996, hvor den danske regering henvendte sig til ILO og foreslog, at ILO iværksatte en undersøgelse af forholdene omkring andre landes skibsregistre, især deres internationale skibsregistre.

Denne undersøgelse har været foretaget, og man afholdt en konference i 2002, hvor eksper-

terne understregede i deres konklusion, at der er behov for den stærkest mulige nationale og internationale indsats mod brud på internationale arbejdstagerrettigheder inklusive brud på retten til foreningsfrihed, retten til at organisere sig og retten til overenskomstforhandlinger, som sikrer rimelige leve- og arbejdsvilkår for søfarende.

Kl. 11.30

Det, som DIS-loven præcis forhindrer, er, at man kan opretholde retten til at føre kollektive forhandlinger, så den indrømmelse, Det Radikale Venstre tror de har fået, beror på en undersøgelse, som blev iværksat i 1996. Resultatet foreligger i 2002, og det konstateres én gang til, at Dansk Internationalt Skibsregister ikke er et register som sådan, men at § 10, stk. 2 og 3, netop er et brud på ILO's konventioner.

(Kort bemærkning).

Line Barfod (EL):

De Radikale, kan jeg forstå, mener, at det er utrolig godt med en milliardstatsstøtte til rederne og derudover også den meget store støtte, der ligger i, at de slipper for, at danske fagforeninger kan organisere udenlandske søfolk.

Det har en konkret betydning for de udenlandske søfolk, må jeg sige til hr. Naser Khader. Der er f.eks. historien om »Thor Emilie«, skibet, der forliste, hvor skibsføreren var dansk, men de fem besætningsmedlemmer var filippinere, der druknede, og hvis efterladte har meget svært ved at få erstatning.

Hvis nu de havde haft ret til at være organiseret i danske søfartsorganisationer, så kunne det være, at der var blevet stillet nogle større krav til, hvilken uddannelse de skulle have, det kunne være, at der var stillet nogle større krav til viden om, hvad det var for en last, skibet sejlede med, osv.

Så det har betydning for de mennesker, der sejler, om de har ret til at være organiserede i danske fagforeninger eller ej, og derfor håber jeg, at De Radikale, når de får læst lidt mere på, hvad det egentlig er, ILO har sagt, vil være med til at støtte, at vi får ændret loven, således at danske fagforeninger får ret til også at organisere udenlandske søfolk. Jeg håber nemlig ikke, at det er blevet radikal politik, at udlændinge skal have ringere forhold end danskere.

(Kort bemærkning).

Naser Khader (RV):

Radikal politik er ikke, at udlændinge skal have ringere forhold end danske borgere. Som sagt,

hvis det viser sig, at der er brud på de internationale konventioner, så vil vi forholde os til det; det er det ene.

Det andet er et svar til både fru Line Barfod og til hr. Ole Sohn. Jeg ved godt, at I ikke bryder jer om DIS, og hvis det var op til jer, så havde I valgt at afskaffe DIS, men hvad siger I til det, som næstformand i Dansk Metal Ole Ibsen bl.a. skriver, nemlig at DIS-loven giver danske redere mulighed for at begrænse deres bemandingsomkostninger til et internationalt konkurrencedygtigt niveau, ved at besætningsmedlemmer ikke skal betale skat, og ved at udenlandske søfolk skal dækkes af lokale overenskomster, ikke danske; men rederne skal overholde dansk lovgivning, også for udenlandske søfolk om bord, det gælder bl.a. 11-timers-reglen, ferieloven, social beskyttelse, kravene til sikkerhed, forurensningsforebyggelse og arbejdsmiljø, som også er de samme til DIS-skibe som til skibe, der er registrerede i Dansk Nationalt Skibsregister.

Dansk Metal er også en fagforening, der kender til arbejderrettigheder.

Formanden:

Jeg må gøre opmærksom på, at forretningsordren ikke åbner mulighed for, at man tiltaler direkte.

Så er det fru Line Barfod for en sidste kort bemærkning.

(Kort bemærkning).

Line Barfod (EL):

Jeg må sige til hr. Naser Khader, at denne debat ikke drejer sig om DIS-registeret som sådan, den drejer sig om, hvorvidt udenlandske søfolk skal have samme rettigheder som danske søfolk.

Hvorfor mener De Radikale ikke, at udenlandske søfolk skal have ret til at være organiseret i danske fagforeninger? Hvorfor skal udenlandske søfolk være stillet ringere end danske søfolk? Det er bare det, vi spørger om. Hvorfor har De Radikale den holdning, at udenlandske søfolk skal stilles ringere end danske søfolk?

Formanden:

Hr. Ole Sohn for en sidste kort bemærkning.

(Kort bemærkning).

Ole Sohn (SF):

Det er primært for at rette en misforståelse, som har sneget sig ind hos hr. Naser Khader og tilsyneladende også hos en række andre ordførere.

Socialistisk Folkeparti har ingen planer om at afskaffe DIS-loven. Jeg gentager: Socialistisk Folkeparti har ingen planer om at ændre DIS-loven.

Vi har alene fokuseret på at få ændret DIS-lovens § 10, stk. 2, 3 og 4. Det er der, hvor der er konstateret brud på de internationale konventioner, og det er det; forespørgslen handler om, og intet andet.

Kl. 11.35

(Kort bemærkning).

Naser Khader (RV):

Jeg henholder mig til den forespørgselsdebat, som hr. Ole Sohn også havde i 1999, hvor jeg forstod, at SF er imod DIS-registeret.

Mit svar til fru Line Barfod på spørgsmålet om, hvorfor udenlandske søfolk skal stilles ringere end danske søfolk, er, at jeg ikke mener, at udenlandske søfolk stilles ringere end danske søfolk, fordi vi følger DIS-reglerne. Hvis nu det viser sig, at der er brud på de internationale konventioner, og man ikke sidestiller dem med danske søfolk, er vi som sagt åbne, så er vi parate til at se på det.

Formanden:

Så kan vi gå videre i ordførerrækken.

Line Barfod (EL):

Når danske søfolk har ret til at være organiseret i fagforeninger og udenlandske søfolk ikke har ret til at være organiseret i de danske fagforeninger, så har jeg svært ved at se andet end, at de er stillet ringere. Jeg håber, at De Radikale, når de ser på det, også vil nå frem til, at vi skal have ændret bestemmelsen.

Danske rederier har det godt. Der er tale om et erhverv, hvor beskæftigelsen er stigende, og ikke mindst hvor virksomhedsejerne tjener usædvanlig godt.

På den anden side kan det ikke være nogen hemmelighed for Folketingets medlemmer, at der er store problemer for de ansatte i søfarten, og at disse problemer hænger sammen med DIS-loven.

De seneste par måneder har vi alle modtaget bunker af eksempler på, hvordan verden ser ud for udenlandske søfolk på DIS-skibe. Man kan roligt sige, at virkeligheden er kommet tæt på lovgiverne, og det vil jeg godt rose SiD for.

Jeg vil ikke her gøre DIS-loven ansvarlig for alverdens ulykker om bord på DIS-skibene eller for den sags skyld for »Thor Emilie«s forlis, men

eksemplerne understreger, at der er behov for bedre kontrol med forholdene om bord og sikring af søfolkenes arbejdsforhold. Det er en opgave, som på andre arbejdspladser i vid udstrækning udføres af de faglige organisationer kombineret med offentlige tilsynsmyndigheder.

Men sådan er det ikke, når vi snakker om DIS-skibe. De danske faglige organisationer må ikke sikre udenlandske søfolks løn- og arbejdsforhold. Det følger af DIS-lovens § 10.

Ved fremsættelsen af forslaget til DIS-lov sagde den daværende industriminister:

»Jeg er opmærksom på, at disse regler betyder en nydannelse for det danske arbejdsretlige system.«

Og det tør nok siges, at der er tale om en nydannelse, som jeg nu hellere vil omtale som en misdannelse eller misvækst.

Sandheden er jo, at der er tale om en klokkeklar begrænsning i aftalefriheden på arbejdsmarkedet, en begrænsning, som bl.a. har ført til kritiske bemærkninger fra den internationale arbejdsorganisation ILO.

En følge af § 10 i DIS-loven er, at der er betydelige lønforskelle mellem udenlandske og danske søfolk, der arbejder side om side i skibene, i den udstrækning skibene ikke udelukkende er bemandede af lavtlønnede udlændinge. Til illustration har en filippinsk sømand en månedsløn på under 9.000 kr. for en 48 timers arbejdsuge plus 103 overarbejdstimer. Det er klart, at sådan en lønforskel fremmer redernes motivation til at udskifte danske søfolk med den billigere udenlandske arbejdskraft, hvilket da også er sket, mest tydeligt for de menige søfolks vedkommende.

Et mindst lige så stort problem som følge af den manglende adgang for de danske faglige organisationer til at tegne overenskomst for de udenlandske søfolk er, at det forhindrer de faglige organisationer i at forsvare søfolkenes lovmæssige rettigheder, f.eks. i forhold til arbejdsskadeloven.

Godt nok er de udenlandske søfolk dækket af dansk lovgivning, men uden hjælp fra en faglig organisation i Danmark er det mere end almindelig svært at sidde som arbejdsskadede i Filippinerne og gennemskue mulighederne for en arbejds-skadeerstatning.

Så der er flere gode grunde til at få ændret DIS-loven, så vi får gjort op med den forskelsbehandling, der i dag finder sted mellem udenlandske og danske søfolk om bord på DIS-skibe.

Formanden:

Så er det fru Betina Hoffmann som ordfører.

Kl. 11.40

Betina Hoffmann (KD):

Jeg vil gerne starte med at slå fast, at vi Kristen-demokrater finder det urimeligt, at nogle skal arbejde under dårligere vilkår i forhold til kollegaer, der ellers udfører samme stykke arbejde. Men når man går ind for frihandel, må man jo også acceptere, at der kommer arbejdskraft fra andre lande til danske arbejdspladser, og det er der for os at se intet fordækt i.

Til gengæld kan vi godt se en potentiel udnyttelse af arbejdskraft fra lande, hvor der er mindre grad af sikring af arbejdstagers rettigheder end for dem, der er bosiddende i Danmark. I hvert fald som der er mulighed for i DIS-loven.

Vi anerkender, at det er et problem, at der i øjeblikket er mulighed for at ansætte eksempelvis polske søfolk på dårligere vilkår i forhold til, hvad de burde have af rettigheder, når det er danske skibe, de arbejder på. Men det, at f.eks. polakker har dårligere arbejdsvilkår, belyser en langt større problemstilling omkring skæv fordeling af goder og muligheder og ressourcer generelt.

Vi skal ikke lukke øjnene for, at der i kølvandet på dette problem også skal ses på forhold såsom konkurrenceevne for danske skibe og redier og udflagning af skibe. DIS opstod jo netop på baggrund af en stor grad af udflagning af danske skibe. Det er jo sådan, at forholdene for arbejdstagere på danske skibe er relativt gode i forhold til på skibe fra andre lande, men det skal ikke sættes lig med, at det er godt nok.

Vi ser gerne, som vi også har sagt mange gange før på andre områder, at der kommer lovfæstede minimumsrettigheder på danske arbejdspladser netop for at undgå nogle af de skævheder, vi ser her. Et sådant forslag om minimumsrettigheder er et forslag, vi har arbejdet på gennem længere tid og fortsat vil arbejde for. Og vi ser, at der vil dukke huller op, ikke bare inden for skibsfart, men også på andre områder, så længe der ikke er nogen lovfæstede minimumsrettigheder på danske arbejdspladser.

Det er vores udgangspunkt i sådan en debat, og det er det, vi vil arbejde for.

Økonomi- og erhvervsministeren (Bendt Bendtsen):

Jeg synes, det har været en debat præget af et korstog imod det blå Danmark, og når hr. Ole

Sohn spørger, om man ikke kan sammenligne de øvrige fagretlige forhold på land med det, der foregår på søen i det blå Danmark, så vi jeg gerne sige, at man sammenligner æbler og pærer.

Det kan egentlig undre en ret meget, når man hører hr. Ole Sohn ved andre lejligheder i forbindelse med det maritime Danmark tale om, at man skal uddanne flere til søfartserhvervet. Men, må jeg spørge hr. Ole Sohn, hvad nu, hvis der ikke er nogen skibe at uddanne dem til?

Man hører her fra talerstolen, at SF ingen planer har om at ændre DIS-loven. Man har ingen planer om at ændre DIS-loven, blev der sagt. Men hvis nu der ikke er tonnage tilbage i DIS, hvad er DIS så værd?

Vi står altså med et register, der efter vores forhold er et kvalitetsregister med gode forhold for søfolkene om bord, og jeg vil gerne understrege, at regeringen ingen umiddelbare planer har om at ændre DIS-loven. Det ligger fuldstændig fast.

Jeg har i dag tilkendegivet, at vi vil komme med en redegørelse, hvor DIS sammenlignes med andre internationale registre. Det står vi selvfølgelig ved. Vi ved, at det er til gavn for Danmark, at vi har en stærk handelsflåde i Danmark, der bidrager med sit, som mange andre har sagt. Når man hører fru Line Barfod og hr. Ole Sohn i dag, så er man ikke uenig i det, det vil man også gerne. Men tingene hænger jo ikke sammen.

Jeg vil gerne sige, at regeringen har den helt stjerneklare holdning, at vi lever op til internationale forpligtelser i denne sag. Derom kan der ikke være nogen som helst tvivl. Der er heller ingen tvivl om, at Dansk International Skibsregister også efter international målestok er et kvalitetsregister. Vi lægger også vægt på de debatter og dialoger, der har været med en række danske organisationer omkring beskæftigelse af udenlandske søfolk, og vi vil selvfølgelig fortsat orientere ILO om udviklingen.

Kl. 11.45

Men jeg synes, det er utrolig beklageligt, at det, vi hører i dag, det, det drejer sig om fra hr. Ole Sohn og fru Line Barfod, er et såkaldt korstog mod det blå Danmark. Jeg synes, hr. Naser Khader udtrykte sig ganske, ganske præcist, da det fra talerstolen blev oplyst, at konkurrenceevnen er fuldstændig afgørende, at der er helt særlige forhold i en international branche, og at snævre nationale regler kan ødelægge det store billede. Det var kort fortalt, hvad hr. Naser Kha-

der sagde her fra talerstolen. Det kan jeg være fuldstændig enig i.

Hvis man tror, man ad den vej vil gavne dansk beskæftigelse både på vore handelsskibe og i hele den maritime branche i land, så er man fuldstændig galt afmarcheret med det korstog, man nu har indledt. Vi har et kvalitetsregister, vi har gode forhold for de folk, der befinder sig i det, og så har man nu en større ideologisk kamp om, hvem der skal organisere hvem på de skibe, der befinder sig i den internationale konkurrence. Det er kort fortalt det, det går ud på.

Vi har besvaret en række spørgsmål inden debatten i dag, og det kan vi jo gøre igen efterfølgende. Jeg vil bare henholde mig til den vedtagelse, der ligger, hvor vi understreger, at Dansk Internationalt Skibsregister er en hjørnesten i dansk skibsfartspolitik til bevarelse og udvikling af den danske handelsflåde og den internationale konkurrenceevne. Mere præcist kan det vel snart ikke siges.

Regeringen vil komme med en redegørelse om DIS sammenlignet med andre internationale registre, og vi ser også frem til at diskutere den søfartspolitiske vækststrategi om maritime kompetencer og vækst, som har været udarbejdet i Økonomi- og Erhvervsministeriet.

Jeg vil blot sige, at det jo har været en debat, hvor man prøver på at kæmpe en fagpolitisk kamp under hensyntagen til de bestemmelser, der ligger i ILO. Jeg vil bare sige, at det er en kamp, som kun peger i én retning: en torpedo mod det blå Danmark, som har en flot international konkurrenceevne, hvor vi fastholder danske søfolk på danske skibe. Det synes jeg at oppositionen skulle have tænkt en del over.

(Kort bemærkning).

Line Barfod (EL):

Jeg har stillet flere spørgsmål til ministeren for at prøve at finde ud af, om der findes nogle andre lande, der har lavet en tilsvarende regel, der forbyder fagforeninger at organisere udenlandske søfolk. Ministeren har ikke villet svare, han svarer udenom, og nu vil jeg så prøve at spørge ministeren her fra talerstolen: Har jeg ret i, at ministeren ikke har kunnet finde et eneste eksempel på, at noget andet land har lavet en tilsvarende regel i sit internationale skibsregister, som forbyder fagforeninger at organisere udenlandske søfolk?

(Kort bemærkning).

Ole Sohn (SF):

Normalt synes jeg altid, vi har en god og konstruktiv debat, men jeg mener, at ministeren går over gevind, når ministeren på talerstolen betegner et ønske om, at man bringer en dansk lov i overensstemmelse med internationale konventioner, som et korstog mod det blå Danmark.

Ministeren ved udmærket godt, at er der nogen i det her Ting, som arbejder for at styrke dansk søfartserhverv og har gjort det i samtlige de år, jeg har siddet herinde, så er det mig. Derfor finder jeg, at det er noget under lavmålet at begynde at kalde det et korstog mod det blå Danmark. Vi kan have uenigheder om, hvorvidt vi skal overholde internationale konventioner, men det andet synes jeg er at gå for vidt.

(Kort bemærkning).

Økonomi- og erhvervsministeren (Bendt Bendtsen):

Sagt til hr. Ole Sohn: Det er muligt, at der lige pludselig går lidt følelser i den her debat, for jeg vil nemlig også tilkendegive, at hr. Ole Sohn på en række områder har stor interesse for den danske handelsflåde. Vi har jo ofte i debatter været meget enige om uddannelse af søfolk, altså hvad vi kan gøre for at styrke de maritime kompetencer.

Kl. 11.50

Men når det er sagt, er jeg også nødt til at sige, at så forstår jeg ikke hr. Ole Sohns holdninger i denne sag. Jeg henholder mig til det, bl.a. hr. Naser Khader har været inde på, at man har et helt specielt forhold her med en international konkurrence, der nu gør det muligt for danske skibe under dansk flag at skabe danske arbejdspladser i land og også på søen. Og det er det, der undrer mig i den store sammenhæng.

Til fru Line Barfod vil jeg blot sige, at man kan sammenligne Danmark med mange andre lande på en række områder, og jeg vil henvise til, at jeg kommer med en redegørelse. Og skulle det ikke lykkedes ministeren at komme med et meget klart eksempel, så har jeg det utrolig godt med, at Dansk Internationalt Skibsregister er, som det er.

(Kort bemærkning).

Line Barfod (EL):

Det kan vel ikke undre, at en minister, der lige har foræret A.P. Møller nordsøolien i yderligere 40 år, også har det utrolig godt med at fastholde en bestemmelse, der giver A.P. Møller og de øv-

rige danske redere som de eneste i verden en forsikring mod, at fagforeningerne kan organisere udenlandske søfolk.

Men jeg synes alligevel, at man indimellem godt kan blive lidt overrasket over, hvor konservative De Konservative egentlig er. Jeg kan forstå, at man ønsker, at samfundet skal rulles tilbage til for 150 år siden før arbejderbevægelsens fremkomst, før vi opnåede de store sejre, vi har nået omkring at sikre faglige rettigheder osv.

Jeg er ikke helt sikker på, at man, hvis det virkelig skulle lykkes De Konservative, så egentlig ville være glad for det samfund, man opnår. For hver eneste gang, der bliver lavet undersøgelser af, hvad det egentlig er, der gør, at vi står så stærkt med konkurrenceevnen i Danmark, viser det sig, at det er, fordi vi har opnået så store resultater med arbejderbevægelsen, at vi har opnået så gode sociale forhold, at der er så højt et uddannelsesniveau osv.

Så måske skulle man, hvis man virkelig ønskede at styrke konkurrenceevnen, sikre, at de danske fagforeninger også kunne organisere de udenlandske søfolk, så vi også fremtidssikrer muligheden for et stærkt dansk søfartserhverv.

(Kort bemærkning).

Økonomi- og erhvervsministeren (Bendt Bendtsen):

Jeg synes i høj grad, at debatten i dag har vist, at det her er et spørgsmål om beskæftigelse på danske skibe over for nogle fagretlige principper, hvor man overhovedet ikke ser på den internationale konkurrenceevne.

Så kort kan det egentlig gøres. Og hvad er Dansk Internationalt Skibsregister værd for Danmark, for beskæftigelsen i Danmark, for beskæftigelsen i land for det blå Danmark, hvis der efterhånden ikke var nogen tonnager, hvis man går et andet sted hen og finder et andet flag at sejle under? Det er jo hele baggrunden for at etablere Danmarks Internationale Skibsregister.

Så kan man se på forholdene, nemlig hvordan danske søfolk og udenlandske søfolk har det under andet flag i forhold til at være under et dansk kvalitetsregister. Jeg synes, det må være et eller andet om, at man kan sejre sig ihjel eller et eller andet. Vi står her og prøver på i dette Folketing med et bredt flertal at udvikle det blå Danmark med kompetencer i en verden, hvor der fremover vil blive mere behov for at fragte gods på skib i forhold til på land.

Der skal Danmark selvfølgelig også være med og bidrage og have et godt og sundt regi-

ster. Jeg vil gerne fastslå her fra talerstolen, at regeringens mener, at vi helt klart overholder de forhold, som fru Line Barfod mener vi ikke overholder. Det er altså den måde, man kan anskue tingene på, men jeg vil blot sige, at vi ingen planer har om at ændre et godt kvalitetsregister, der giver gode forhold for danske søfolk, der tjener penge ind til Danmark.

Så var der bemærkningerne om Nordsøen. Jeg har kun et ord for dem: plathed.

Formanden:

Så er der en sidste kort bemærkning til fru Line Barfod.

(Kort bemærkning).

Line Barfod (EL):

Hvis ministeren har tid, vil jeg gerne spørge: Hvis der er så gode forhold, hvad er problemet så med at give de danske fagforeninger ret til at organisere de udenlandske søfolk? Hvis alting er fryd og gammen, hvorfor må de så ikke blive organiseret? Det er jo det, debatten i dag drejer sig om – hvorvidt danske fagforeninger skal have lov til at organisere udenlandske søfolk på samme måde, som fagforeninger i andre lande har ret til at organisere de udenlandske søfolk på deres skibe.

Hvis det hele er så godt, hvorfor må man så ikke få den ret? Og hvis man virkelig ønsker at udvikle kompetencerne, hvad vi er fuldstændig enige i man skal gøre, hvis vi skal sikre konkurrenceevnen, hvorfor så ikke sikre, at fagforeningerne får ret til at organisere søfolkene, så vi kan sikre, at de søfolk, der kommer ind, har kompetencerne. I stedet for at give sig til at konkurrere på fællesnævner, hvorfor så ikke løfte niveauet og sikre, at danske skibe kan være i front?

Kl. 11.55

Økonomi- og erhvervsministeren (Bendt Bendtsen):

Jeg kan forstå, at det her drejer sig om laveste fællesnævner. Så vil jeg da gerne sige, at DIS i hvert fald ikke er udtryk for laveste fællesnævner. DIS har jo netop i forhold til andre registre vist sig at være et kvalitetsregister, hvor også udenlandske søfolk har bedre forhold at arbejde under, også bedre lønmæssige forhold. Det her er en fagforeningskamp, man har valgt at tage, til skade for det blå Danmark.

Formanden:

Så tager vi fat på anden runde.

Ole Sohn (SF):

Jeg vil først lige kvittere for ministerens seneste kommentar, at følelserne selvfølgelig godt kan være med os. Men vi kan konstatere, at vi har en uenighed om nogle principielle spørgsmål, og at det mere er det end spørgsmålet om, at det er et korstog, vi er i gang med.

Jeg vil faktisk godt takke for debatten. Jeg synes, den har været interessant, for den har vist ting. Den har vist, at et enigt Folketing ønsker gode forhold for søfarterhvervet, det maritime Danmark, det blå Danmark. Det er der en fælles interesse for.

Jeg har ikke hørt nogen i Folketinget tale for, at DIS-loven skulle afskaffes, og dermed er netop det helt afgørende for, at skibe er under dansk flag, at vi giver et fantastisk og enormt stort skattetilskud i form af nettolønningerne, som er gældende under DIS-registeret. Det er der heller ikke nogen, der har anfægtet. Det er selvfølgelig det, der er med til at sikre, at dansk skibsfart har konkurrencevilkår, som gør, at det kan agere fornuftigt internationalt. Også her er der enighed. Det synes jeg er godt.

Jeg vil også gerne kvittere for, at regeringen kommer med en redegørelse om erhvervets fremtid og muligheder, for det er hævet over enhver tvivl, at søfarten bør spille en stadig stigende rolle i en globaliseret verden. Det er utrolig vigtigt af hensyn til trafikikkerhed, af hensyn til miljø, at vi får flyttet mere og mere gods fra vej til vand. Derfor skal vi selvfølgelig også sikre, at søfarten har gode rammebetingelser, at vi har gode uddannelsesvilkår både for menige og officerer, og at vi har gode konkurrencevilkår. Det var det ene, som jeg kan konstatere at der er enighed om.

Det andet er, at der er en principiel uenighed, og det er for så vidt også fair nok. Der er en principiel uenighed om, hvorvidt Danmark skal overholde de konventioner, som vi har tiltrådt. Det er der uenighed om, og det er fair nok. Derfor kan jeg heller ikke love hr. Kim Andersen, at spørgsmålet ikke vil blive rejst ved en senere lejlighed, hvis ikke regeringen får ændret de dele af DIS-loven, som hindrer, at konventionerne bliver overholdt, og det er § 10, stk. 2 og stk. 3.

Jeg vil også afslutningsvis sige tak til Socialdemokratiet, som har ændret signaler efter mange år, og som nu også mener, at dansk lovgivning skal ændres, så den efterlever ILO-konventionerne.

Jeg vil faktisk også gerne sige tak til Det Radikale Venstre, som fra talerstolen har givet tilsagn om, at de, hvis det viser sig, at det, vi har sagt fra talerstolen, og som ILO har skrevet gentagne gange til den danske regering, er korrekt, også vil se på sagen igen. Så sporer jeg jo et muligt flertal om ikke lige i dag så ud i fremtiden, sådan at vi både på den ene side sikrer reelle og fair arbejdstagerrettigheder i Dansk Internationalt Skibsregister såvel som andre steder, samtidig med at vi på den anden side fastholder muligheden for at sikre en økonomisk indsprøjtning til skibserhvervet, sådan at vi kan sikre fortsat gode konkurrencevilkår og dermed også være med til at sikre en god fremtid for det maritime Danmark.

(Kort bemærkning).

Kim Andersen (V):

Når jeg beder om ordet her i anden omgang, er det ikke for at trække tiden unødigt ud, men det er for at knytte en kommentar til et indlæg, som hr. Ole Sohn kom med lidt tidligere heroppefra.

Kl. 12.00

Jeg synes, det lyder noget salvelsesfuldt. Hr. Ole Sohn slår sig for brystet og siger: Er der nogen i dette Ting, der har villet sikre dansk søfart de bedste og gode vilkår, er det mig. Noget i retning af det, sagde hr. Ole Sohn.

Jeg synes, det lyder lidt hult: Hvem var det, der stemte imod DIS i 1988, da loven blev indført; da dansk skibsfart var på et absolut lavpunkt og vi så en markant udflagning? DIS-loven, som giver mulighed for, at de søfarende ikke betaler skat, og at rederen derfor kan udbetale en nettoløn, og som virkelig har skabt konkurrenceevne for rederne. Hvem var det, der stod bag den lovgivning? Var det ikke V, K og Det Radikale Venstre?

Hvem var det, der her for 1½ år siden indførte tonnageskatten, som virkelig bringer beskatningssystemet inden for rederierhvervet op i international topklasse, så danske redere kan fastholde deres konkurrenceevne? Var det ikke netop VK, der stod for det?

Jeg synes, det lød temmelig hult. Jeg mistænker sådan set ikke hr. Sohn for ikke at have de bedste intentioner i søfartspolitikken og i alle mulige andre politikker, men et er, hvad intentionerne er, noget andet er, hvad man med sin stemme gennemfører. I den her sammenhæng er der i hvert fald ikke sammenhæng.

(Kort bemærkning).

Ole Sohn (SF):

Jeg havde egentlig forestillet mig, at hr. Kim Andersen havde lidt større mulighed for at sætte tingene i sammenhæng. Tilsyneladende har hr. Kim Andersen slet ikke forstået, hvad det er, forespørgslen går ud på. Det er faktisk lige nøjagtigt, at DIS-loven indeholder § 10, stk. 2 og 3, som strider mod de internationale konventioner. Det sagde vi i 1988. Derfor stemte vi imod. Og når vi rejser forespørgslen i dag, er det lige nøjagtigt på grund af § 10, stk. 2 og 3, så der er sådan set en meget fin linje i det.

Tonnageskatten har jeg ikke sådan helt present; jeg er ikke skatteordfører. Men jeg husker så meget, at det ikke var den principielle modstand mod tonnageskatten, der gjorde, at vi stemte imod. Det er primært det – nu bevæger jeg mig ud i noget, som jeg givetvis ikke kan redegøre nærmere for – med den udskydelse af skat, som gør, at man faktisk bringer sig i en situation, hvor en del skat inden for erhvervet aldrig nogen sinde kommer til betaling; det er vi imod.

Formanden:

Så er det hr. Kim Andersen for endnu en kort bemærkning.

(Kort bemærkning).

Kim Andersen (V):

Må jeg ikke have lov at stille hr. Ole Sohn et forslag? Jeg vil gerne bede hr. Ole Sohn og SF overveje at danne en gruppe, en basisgruppe måske, med repræsentanter for folk, der har forstand på det her forretningsområde, folk fra Dansk Metal og for den sags skyld også gerne fra SiD, ja, måske endda hr. Ole Sohns åndsfælle hr. Berlau, hvor man kan lave en såkaldt businesscase over, hvad virkningerne vil være af hr. Ole Sohns og SF's forslag på dette område.

Jeg synes, det kunne være et interessant udviklingsarbejde, og jeg synes, hr. Ole Sohn skulle påtage sig den opgave sammen med folk med indsigt; en gruppe, der er paritetisk sammensat. Jeg vil med interesse læse deres konklusioner. Jeg er bange for, at der vil være et helt entydigt billede af, at virkningerne af hr. Ole Sohns politik på området vil være negativ indflydelse på dansk søfartserhverv, beskæftigelse og valuta-indtjening og med udflagning til følge.

(Kort bemærkning).

Ole Sohn (SF):

Det kunne da være meget interessant. Måske kunne man udvikle et nyt koncept for et maritimt matadorspil, som man kunne patentere og derved gøre sit otium bedre end som så. Jeg snakker gerne med SiD og Dansk Metal og for den sags skyld også med Danmarks Rederiforening. Og jeg er ret sikker på, at hvis man laver sådan en case, vil det største problem opstå på det tidspunkt, hvor man fjernede DIS-lovens skattetilskudsordninger, for det ville være mærkbart for konkurrenceevnen.

Jeg forestiller mig ikke, at dansk skibsfart har så lav en moral, at de siger, at hvis de faglige organisationer får mulighed for at organisere arbejdskraften som enhver anden del af samfundet, så udflager de. Så lav en moral tror jeg ikke rederne har. Det er muligt, at hr. Kim Andersen tror det. Jeg tror det ikke.

Kl. 12.05

Jeg tror, at det, der bekymrer rederne, er, hvis man fjerner nettølønsprincippet, og ikke at man får fairness i forhold til de faglige rettigheder. Men jeg kan forstå, at hr. Kim Andersen har en mindre tiltro til rederne end som så.

Formanden:

Hr. Kim Andersen for en sidste kort bemærkning.

(Kort bemærkning).

Kim Andersen (V):

Jeg vil gerne takke hr. Ole Sohn for det, som jeg her opfatter som et tilsagn om at få nedsat en sådan sagkyndig gruppe i SF-regi, og jeg glæder mig til at læse de analyser og det resultat, som denne gruppe vil komme med. Vi har en aftale.

Formanden:

Så er det fru Line Barfod som ordfører i anden omgang.

Line Barfod (EL):

Det kan jo nogle gange være lidt specielt, hvordan man opfatter debatterne herinde, og hvad man synes er legitimt at komme med af holdninger i debatten og at rejse i debatten.

Jeg kunne forstå på ministeren, at det nærmest er et skældsord, noget nedladende, hvis man fører fagforeningskamp og arbejder for arbejdernes rettigheder. Det kan man ikke fra ministerens side sådan helt synes er i orden. Hvis man derimod tillader sig at spørge ministeren,

om han fører A.P. Møllers kamp, arbejder for A.P. Møllers velfærd og milliardprofitter, så betragter ministeren det som plathed, som han slet ikke behøver at beskæftige sig med.

Sådan har vi jo hver nogle i samfundet, som vi kæmper for. Jeg foretrækker altså at kæmpe for arbejderne og dem, der har det sværest, mens ministeren helt klart kæmper for dem i toppen af samfundet.

Nu fik hr. Ole Sohn nærmest fremstillet det, som om DIS-registeret er vidunderligt og den evige lykke, og det skal der ikke ændres på, bortset fra man skal have ret til at organisere udenlandske søfolk.

Til det vil jeg gerne sige, at i Enhedslisten har vi den holdning, at det her med skattekonkurrence landene indbyrdes synes vi ikke er særlig smart. Vi synes sådan set, at vi skulle prøve at nå frem til nogle internationale aftaler, så man undlader at konkurrere indbyrdes på skattekonkurrence og på statsstøtte til erhvervene og i stedet for får nogle mere lige vilkår at konkurrere på. Det synes vi var det, man skulle arbejde på.

Det kunne jo være, at man skulle se på det i denne her lille studiekreds, som Venstre nu opfordrer til skal sidde og have rundbordspædagogik. Jeg synes da, det er fint, at de er kommet lidt længere i Venstre og har fundet ud af, at det kan være en god idé at sætte sig rundt om et bord og spørge: Hvad synes du? Det kan jeg forstå at Venstre opfordrer til at man skal gøre sammen med søfartserhvervet. Det kunne der sikkert komme noget spændende ud af.

Det kunne være, at man så i denne rundbordspædagogik kunne finde ud af, at noget af det, der faktisk øger konkurrenceevnen og styrker vilkårene i Danmark, er, at man sikrer, at der er ordentlige forhold; at man sikrer, at folk har en ordentlig uddannelse; at vi kan undgå f.eks. det eksempel, som SiD er kommet med i kampagnen, med matrosen fra Nigeria, som var forhyret om bord, som ikke havde den nødvendige søfartsuddannelse, og som derfor ikke vidste, hvordan han skulle håndtere fortøjningen og blev klemt ihjel.

Det kunne jo være, at man fandt ud af, at dansk søfart faktisk ville klare sig bedre i den internationale konkurrence, hvis vi havde fagforeninger, der kunne sikre, at de folk, der var om bord på skibene, havde den nødvendige uddannelse, og at der derfor ikke var risiko for at sætte nogen til at udføre et stykke arbejde, som de ikke havde uddannelse til, og som de derfor døde af.

Det er sådan set det, debatten her i dag handler om, og det glæder mig, at Socialdemokraterne er nået frem til, at vi nu skal til at følge ILO's konventioner. Jeg håber, det lykkes os at få flertal for den lovændring, der gør, at danske fagforeninger får ret til at organisere udenlandske søfolk, så vi ikke længere skal have den forskel på udenlandske og danske søfolk om bord på de samme skibe.

Hermed sluttede forhandlingen.

Formanden: Som tidligere meddelt vil afstemningen om de fremsatte forslag til vedtagelse først finde sted på tirsdag, den 18. november 2003.

Meddelelser fra formanden

Formanden: Jeg skal her udsætte mødet. Det genoptages i dag kl. 13.00.

Mødet udsat kl. 12.09

Mødet genoptaget kl. 13.00

Den næste sag på dagsordenen var:

2) Første behandling af lovforslag nr. L 69: Forslag til lov om ændring af lov om hjemmeservice. (Ændring af den bidragsberettigede persongruppe m.v.).

Af økonomi- og erhvervsministeren (Bendt Bendtsen): (Fremsat 7/11 2003).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Kim Andersen (V): Vores ordfører på dette forslag, fru Rikke Hvilshøj, kan ikke være til stede, så jeg har lovet at klare Venstres ordførertale i denne sammenhæng.