

for i en artikel i Nordjyske Stiftstidende, og det fremgår af begrundelsen, at det er denne udtalelse, der er baggrund for det stillede spørgsmål.

Jeg finder derfor, at det – med henblik på at kunne besvare spørgsmålet fyldestgørende – er et helt naturligt sagsbehandlingsskridt at indhente en udtalelse fra bl.a. Frederikshavn politi, således at politiet nærmere kan kommentere den nævnte artikel. Jeg håber, at spørgeren kan være enig i dette.

Som anført i min foreløbige besvarelse af spørgsmål nr. S 985 vil jeg vende tilbage til sagen, når bl.a. politimesterens udtalelse foreligger.

Spm. nr. S 1161

Til økonomi- og erhvervsministeren (17/12 02) af:

Line Barfod (EL):

»Vil ministeren begrunde den særlige regel i DIS-loven (§ 10, stk. 2), der betyder, at overenskomster indgået af danske faglige organisationer ikke dækker ansatte på skibe registreret i DIS, hvis de ansatte ikke har bopæl i Danmark?«

Svar (8/1 03)

Økonomi- og erhvervsministeren (Bendt Bendtsen):

Begrundelsen for DIS lovens overenskomstbestemmelse i §10 må søges i selve baggrunden for loven. Som det fremgår af bemærkningerne til lovforslaget, var der forud for fremsættelsen af lovforslaget en massiv udflagning af danske skibe som følge af den internationale konkurrence-situation. Denne gjorde det vanskeligt for vest-europæiske redere at konkurrere globalt. En medvirkende årsag hertil var mandskabsomkostningerne. Mandskabsomkostningerne vil ofte være en af de mest betydende driftsomkostninger, som varierer med skibets flag.

DIS lovpakken fra 1988, herunder overenskomstbestemmelsen i §10, skulle styrke danske rederiers internationale konkurrenceevne ved at muliggøre ansættelse af udenlandske besætninger på lønvilkår, der var gældende i besætningernes hjemlande. Samtidigt gennemførtes skatteændringer, som medførte, at lønindtægter op-

tjent om bord på DIS skibe i realiteten blev skattefri. Dette medvirkede til at gøre også den danske arbejdskraft mere konkurrencedygtig.

Også i dag er danske redere udsat for en skarp international konkurrence. DIS loven er derfor fortsat afgørende for danske rederers internationale konkurrenceevne.

Bestemmelsen i § 10, stk. 2, vedrører overenskomster med danske faglige organisationer, mens stk. 3 omhandler overenskomster med udenlandske faglige organisationer.

Stk. 2 fastlægger som udgangspunkt et bopælskriterium for rækkevidden af overenskomster med danske faglige organisationer. Har en søfarende bopæl i Danmark, kan den pågældende, uanset hvilken nationalitet den pågældende måtte have, være omfattet af en sådan overenskomst.

Stk. 3 vedrører den situation, hvor der ikke er tale om en overenskomst med en dansk faglig organisation, og drejer sig derfor om en mulig rækkevidde af overenskomster med udenlandske fagforeninger – typisk filippinske. Her er der lagt op til, at overenskomsten kan omfatte personer, der er statsborgere i det land, hvor organisationen er hjemmehørende. Som et supplement til statsborgerskabet er indsat medlemskab af fagforeningen.

I praksis vil der ikke være tale om overenskomster med fx tyske fagforeninger, men som nævnt filippinske. Spørgsmålet om, hvorvidt en svensk søfarende ville være omfattet af en overenskomst med en tysk fagforening, er derfor teoretisk. Dette bestyrkes i øvrigt af, at Danmarks Rederiforening og Bilfærgernes Rederiforening har oplyst, at de ikke har overenskomster med tyske organisationer, som er omfattet af bestemmelsen.

Spm. nr. S 1162

Til økonomi- og erhvervsministeren (17/12 02) af:

Line Barfod (EL):

»Vil ministeren begrunde, hvorfor DIS-loven ikke åbner mulighed for, at danske faglige organisationer kan overenskomstdække f.eks. en svensk ansat på et DIS-registreret skib, når f.eks. en tysk faglig organisation kan overenskomstdække den samme svensker?«