

kurrerer med skibe fra andre lande. Hvis Danmark skal klare sig i denne globale konkurrence, skal vi have internationalt konkurrencedygtige vilkår, og det er DIS-loven udtryk for. Samtidig står dansk skibsfart fortsat for kvalitetskibsfart, og forholdene om bord på danske skibe måler sig med vore konkurrenters.

Når det drejer sig om den foreliggende tekst, kan jeg kun igen sige, at lovforslaget sikrer en mindre præcisering i lovbestemmelsen, som er tilfredsstillende for Kommissionen. De, som ønsker noget andet og mere end denne præcisering, sender et signal om, at de ikke ser et problem med, at danske skibe forlader et dansk register. Og jeg vil gerne sige det fuldstændig klart: En sådan kurs støtter regeringen ikke. Det vil føre til tab af valutaindtjening, tab af arbejdspladser både i land og til søs og tab af de maritime kompetencer, der er nødvendige for at sikre vækst i hele det blå Danmark.

Hr. Ole Sohn stillede spørgsmål under forhandlingerne her i dag om, hvad der ville ske i en konkret sag. I hr. Ole Sohns tilfælde var der tale om en polsk sømand, og hr. Sohn spurgte, hvordan vilkårene ville være. Hvorvidt man kan siges at have bopæl i Danmark efter EU-retten, vil bero på en konkret vurdering af, om en person kan siges at have sin primære interessesfære i Danmark.

Vi henviser i lovforslagets bemærkninger til en konkret afgørelse fra EF-Domstolen, Da Veiga-sagen, som vedrører en portugisisk sømand, der i flere år havde arbejdet om bord på et hollandsk skib, og han havde indgået kontrakt med en hollandsk arbejdsgiver og havde tilbragt sine ferier i Holland. EF-Domstolen kom frem til, at en række forhold omkring sømandens ansættelse gjorde, at han i realiteten måtte anses for at have opgivet sin portugisiske bopæl og at have bopæl i Holland.

Det at arbejde om bord på et DIS-skib vil ikke i sig selv indebære, at man anses for at have bopæl i Danmark, så det må bero på en konkret vurdering fra sag til sag. Hvis arbejdsgiveren og den ansatte er uenige om, hvorvidt bopælskriteriet er opfyldt, kan sagen afgøres på den sædvanlige måde, nemlig ved en retssag ved de danske domstole, som fru Colette L. Brix så ganske rigtigt og tydeligt fremhævede det. Så jeg vil sige til hr. Ole Sohn, at det jo i sidste ende kommer an på en konkret vurdering af, hvorvidt bopælskriteriet må anses for at være opfyldt.

Hr. Niels Sindal rejste så det spørgsmål, som jo sådan set på mange måder er et meget logisk

spørgsmål, nemlig spørgsmålet om, hvorfor man ikke forsøger at få den her sag løst ved nogle trepartsforhandlinger og ved dialog. Det, vi kan se ud af høringssvarene, og det, der har været erfaringerne indtil videre, er, at der er meget ringe udsigter til at finde en løsning, der kan accepteres af alle i erhvervet. Derfor tror jeg heller ikke, at en trepartsdrøftelse er vejen frem. Erhvervets parter er ikke og kan ikke blive enige om en løsning, der på samme tid både sikrer konkurrencedygtige skibe i DIS og imødekommer LO og 3F's ønske om, at de skal kunne forhandle lønnen for alle om bord, uanset hvor de søfarende kommer fra, og uanset hvad de får i løn på andre tilsvarende fremmede skibe.

Vi har altså vurderet i regeringen, at det væsentligste lige nu var at sørge for at lave den her mindre, tekniske justering, så vi undgår en traktatkrænkelsessag.

Hr. Frank Aaen har også været inde på forholdet til ILO og den kritik, der har været derfra. Det er korrekt, at der har været kritik fra ILO. Oprindeligt gik kritikken på, at DIS-lovens § 10, stk. 2, var i strid med ånden i ILO-konventionerne. Siden 1989 har ILO faktisk opfordret skiftende regeringer til at ændre loven, men i hele perioden har skiftende regeringer valgt at leve med ILO's kritik. Efter den nuværende regerings opfattelse er muligheden for at have forskellige overenskomster i DIS-loven nødvendig for at kunne opretholde DIS-registeret og dansk søfarts konkurrenceevne, og regeringen mener også, at lønforholdene på danske DIS-skibe de facto fuldt ud tåler at blive holdt op imod lønforholdene på andre sammenlignelige fremmede skibe.

Jeg tror, at de, som sidder og følger debatten på tv, måske vil sige: Hvad er det, de diskuterer? Hvad handler det om? Det handler om, at vi har en masse skibe, der sejler rundt omkring i verden. Spørgsmålet, vi diskuterer, er faktisk, om det at arbejde om bord på et dansk skib betyder, at man så i alle livets forhold skal behandles, som om man havde bopæl i Danmark. Efter vores opfattelse er det at arbejde om bord på danske skibe ikke det samme som at opholde sig i Danmark og have bopæl i Danmark.

Kl. 15:22

Mere end 90 pct. af indtjeningen fra danske skibe kommer fra sejlads i udlandet, og der er oftest tale om skibe, der aldrig anløber dansk havn. Der er intet galt i, at personer, som ikke bor i Danmark – f.eks. filippinere, som bor og lever på Filippinerne – har en løn, der afspejler, at