

Uddrag fra Lov om Dansk Internationalt Skibsregister (1988)

Løn- og arbejdsforhold

Paragraf 10 stk.1: Kollektive overenskomster om løn- og arbejdsforhold for ansatte på skibe i dette register skal udtrykkeligt angive, at de kun gælder for sådan beskæftigelse.

Paragraf 10 Stk. 2: Kollektive overenskomster som nævnt i stk.1, der er indgået af en dansk faglig organisation, kan kun omfatte personer, som anses for at have bopæl i Danmark, eller som i medfør af indgåede internationale forpligtelser skal sidestilles med danske statsborgere.

Paragraf 10 stk.3: Kollektive overenskomster som nævnt i stk. 1, der er indgået af en udenlandsk faglig organisation, kan kun omfatte personer, der er medlemmer af den pågældende organisation eller personer, der er statsborgere i det land, hvori den faglige organisation er hjemmehørende, for så vidt de ikke er medlemmer af en anden organisation, men hvilken der er indgået overenskomst med som nævnt i stk. 1.

Paragraf 10 Stk. 4: Lov om arbejdsretten finder tillige anvendelse i sager, hvor en udenlandsk organisation er part.

Kilde: Christian Tortzen, En sømand han må lide, Pantheon 2007

Fælles Kurs' ordfører Henrik Berlau. Debat i folketinget 12.oktober 1987 i forbindelse med 1.behandlingen af DIS-lovforslaget i Folketinget:

Formålet med lovene er i et og alt at tjene rederens interesser. Blandt rederne er der ét stort selskab, som er altovervejende og ikke har økonomiske vanskeligheder. Rederne får hjælp nok i forvejen. Hertil kommer, og det fremgår ikke af lovforslaget - at det indeholder kraftige overtrædelser af ILO-konventioner, som Danmark har ratificeret i 1951 og 1958: Retten til at organisere sig og føre forhandlinger. Jeg ved godt, at denne regering har et meget afslappet forhold til ILO-konventioner . . . men det er jo det, Folketinget skal tage stilling til. Rederne vil udnytte arbejdskraft fra fattige lande, og når man regner back-up folkene med bliver det 17.000 danske søfolk, som skal på understøttelse. I danske skibe bliver det overenskomster på det lavest mulige niveau, som kommer til at gælde. Danske skibe bliver slavelejre - i modstrid med, hvad ILO, FN og andre organisationer har kæmpet for i årevis.

Kilde: Christian Tortzen, En sømand han må lide, Pantheon 2007

Note 1: ILO er den Internationale Arbejdsorganisation, som er oprettet i FN-regi. Gennem denne organisation har en række af verdens lande, inklusive Danmark, underskrevet konventioner som fastsætter visse accepterede internationale regler, standarder og overenskomster.

Note 2: Henrik Berlau indtog igennem flere årtier betydelige poster inden for Sømændenes Forbund.

Debatindlæg fra Knud Pontoppidan, direktør i Dansk Rederiforening i Politiken 5.2.1988

Rederierhvervet (altså ikke rederne eller nogle af dem) ønsker at beskæftige danskere om bord. De søfarendes organisationer er naturligvis interesseret i at fastholde de nuværende ca. 11.000 arbejdspladser – og om muligt genvinde de tabte på skibe, der flages hjem.... Et konkurrencedygtigt dansk flag vil ikke blot kunne bremse udflagningen, men også gøre det muligt at hjemtage skibe, der i dag sejler under fremmed flag. Der vil således skabes et realistisk grundlag for fortsat høj beskæftigelse af danske søfolk på skibe

under Dannebrog. Der er faktisk grund til at tro, at det samlede antal danske arbejdspladser ombord i skibene vil stige. Uden søfartspakken vil en stor del af dem, der er tilbage, forsvinde.

Kilde: Christian Tortzen, En sømand han må lide, Pantheon 2007

Kronik: Støtten til danske rederier skal genovervejes: Hvad er det værd at have skibe under dansk flag stort set uden danske søfolk ombord? Berlingske 13.7.2020

Af Kurt Rye Damkjær (kaptajn og tidligere rektor for Svendborg International Maritime Academy, SIMAC), Niels Tolstrup aktiv inden for shipping og ejer af Strategic Advising, Ole Ingrisich - konsulent og tidligere havnedirektør i Esbjerg.

...Siden etableringen af DIS er der kommet flere forskellige støtteordninger til, som fortsat har reduceret rederiernes omkostninger ved at have skibe under DIS. Støtteordningerne har i det alt væsentlige været i form af skatte- og afgiftslempelser. Men lige meget har det hjulpet i forhold til det, som oprindeligt var målet med at indføre DIS. Det er tvivlsomt, hvor dansk skibsfarten med Dannebrog agter er, fordi mange skibe sejler med dansk flag uden dansk besætning. Den tekniske drift ligger eksempelvis i Indien eller Singapore, og den kommercielle drift i Singapore eller Dubai. Det danske islæt, ud over rederiets adresse i København, er ofte minimal...

...Man kan stille spørgsmålet, om man i virkeligheden har gjort rederierhvervet en bjørnetjeneste? DIS har altså ikke bidraget til at øge den danske beskæftigelse, tværtimod. Derudover har det heller ikke sat skub i en udvikling, hvor danske rederier har differentieret sig selv i forhold til den konkurrence, man møder i dagligdagen. Der er grund til at stoppe op og få stillet de oplagte spørgsmål. Får vi som samfund tilstrækkeligt udbytte af den støtte, der nu er ydet i mere end 30 år? Hvorfor har ingen sat spørgsmålstegn ved, om det er fornuftigt at fortsætte med milliardstøtten, når beskæftigelsen er faldet med mellem 40.000 og 50.000 personer og beskæftigelse af dansk arbejdskraft på skibene med ca. 50 procentpoint?...

...Hvis man fortsat ønsker at støtte de maritime erhverv, bør man sikre, at støtten går til erhverv med medarbejdere, der er bosat i Danmark, og som betaler dansk skat. Her er oplagte kandidater de danske virksomheder, som skal udvikle teknologierne til et grønnere maritimt erhverv og infrastruktur. Derudover mener vi, der er en lære, som samfundet kan drage nytte af, når vi igen skal til at udfase de forskellige corona hjælpepakker eller de kommende EU-hjælpepakker...

Debatindlæg fra Jacob Meldgaard, formand for Danske Rederier i Berlingske 18.7.2020: Det giver ganske enkelt ikke mening at kigge på Danmark som et lille isoleret land

Danmark er en stolt søfartsnation. Det har vi været siden drivkraften på handelsskibene var sejl ... En af grundene, til at Danmark har fastholdt positionen som globalt førende søfartsnation, er netop de særlige skatteforhold for danske søfolk på danskflagede skibe. Set i rederisammenhæng er DIS dog ikke en særlig ordning, for alle globale konkurrenter har tilsvarende ordninger - heriblandt flertallet af EU-lande. På den måde er DIS-ordningen adgangsbilletten til global søfart.... Rederierne er Danmarks største eksporterhverv med en rekordhøj eksport på over 207 mia. kroner i 2019. Den eksport gavner det danske samfund. Samtidig frygter jeg for, hvad der ville ske med hele den maritime klynge og alle de tilknyttede arbejdspladser, hvis vi...ikke havde DIS-ordningen... Af de søfarende på dansk flag er 44 procent danske. På offshore-skibe er hele 61 procent danskere. Vi ville aldrig kunne rekruttere de danske søfolk, som det kræver

at drive alle skibene. Det giver ganske enkelt ikke mening at kigge på Danmark som et lille isoleret land, når vi konkurrerer med rederier over hele kloden.