

(Kort bemærkning).

Kofod-Svendsen (KRF):

Ja, jeg er enig i hr. Ole Espersens sidste betragtninger.

Justitsministeren (Ninn-Hansen):

Jeg vil gerne sige tak for tilslutningen både til det forslag, jeg har fremsat, og til det forslag, der er fremsat af Socialdemokratiet og SF. Der var, sådan forstod jeg det, tilslutning fra alle sider bortset fra Fremskridtspartiet. Det undrer mig måske noget, at Fremskridtspartiet vedrørende fri proces ikke ville være med til noget, der nærmest må betragtes som en ajourføring.

Jeg håber ikke, at det fra Fremskridtspartiets side er udtryk for en modstand imod, at personer, der af økonomiske grunde ikke er i stand til at føre en retssag, skulle kunne få støtte til den. Jeg synes, det ville være uheldigt, hvis vi havde et samfund, hvor man direkte forhindrede folk i at få deres ret, derigennem at de ikke skulle kunne få den støtte, de kan få i dag og har fået i mange år igennem fri proces, til at føre en retssag.

Jeg skal i øvrigt ikke uddybe nærmere, hvad der er sagt. Der fremkom nogle udmærkede bemærkninger om hele retshjælpsordningen. Deri er jeg enig.

Min udmærkede hidtidige kollega i regeringen hr. Nør Christensen havde nogle bemærkninger om en jævn stigning. Det synes jeg ofte man kunne ønske: at man i stedet for at få de noget kraftige hop, som vi må erkende at vi får på fri proces-området, kunne tage fat noget før. Der har været et ret langvarigt udvalgsarbejde - det har vi drøftet tidligere her i Tinget, hvor vi har afventet den betænkning, der kom - men jeg synes nok, at hr. Nør Christensen og også hr. Kofod-Svendsen, der kom ind på det, har ret i, at det er tilrådeligt, at man får mere jævne stigninger eller stigninger, der kan betyde, at man følger med med hensyn til de grænser, der er i den økonomiske udvikling, der i øvrigt har været i samfundet.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Lovforslagenes overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Formanden:

Jeg foreslår, at lovforslagene henvises til Retsudvalget. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

5) Første behandling af lovforslag nr. L 3:

Forslag til lov om Dansk Internationalt Skibsregister.

Af industriministeren (Nils Wilhjelm).
(Fremsat 8/6 88).

Sammen med denne sag foretoges de under punkterne 6-10 på dagsordenen opførte sager, nemlig:

6) Første behandling af lovforslag nr. L 4:

Forslag til lov om ændring af lov om skibes besætning.

Af industriministeren (Nils Wilhjelm).
(Fremsat 8/6 88).

7) Første behandling af lovforslag nr. L 5:

Forslag til lov om ændring af sønæringsloven.

Af industriministeren (Nils Wilhjelm).
(Fremsat 8/6 88).

8) Første behandling af lovforslag nr. L 6:

Forslag til lov om ændring af sømandsloven.

Af industriministeren (Nils Wilhjelm).
(Fremsat 8/6 88).

9) Første behandling af lovforslag nr. L 7:

Forslag til lov om uddannelse af maskinmestre.

Af industriministeren (Nils Wilhjelm).
(Fremsat 8/6 88).

10) Første behandling af lovforslag nr. L 8:

Forslag til lov om statstilskud til godkendte maskinmesterskoler og værkstedsskoler.

Af industriministeren (Nils Wilhjelm).
(Fremsat 8/6 88).

Lovforslagene sattes til forhandling.

Forhandling

Svend Andersen (S):

Ved denne genfremsættelse af den såkaldte søfartspakke skal jeg gentage, at Socialdemokratiet er positivt indstillet over for forslaget om en modernisering af maskinmesteruddannelsen og over for forslaget om en selvstændig lovgivning for maskinmesterskoler og værktøjskoler.

Derimod har vi samme opfattelse til de øvrige forslag, som vi havde, da forslagene sidst var til første behandling. Vi kan stadig ikke tilslutte os indførelse af et Dansk Internationalt Skibsregister, således som det er foreslået af regeringen. Vi tager klart afstand fra et forslag, som ophæver gældende overenskomster, og som betyder et fundamentalt brud med det danske arbejdsretlige system, hvor det er de involverede parter, der aftaler overenskomster. Det er disse grundlæggende regler, der brydes med, og også internationale regler og internationale aftaler bliver ved lovens § 10 sat ud af kraft.

Under statsministerens redegørelse i fredags opfordrede statsministeren til samarbejde, og det kunne jo opfattes som et samarbejde her i Folketinget mellem Folketingets partier. Men industriministeren har åbenbart opfattet det som en opfordring til samarbejde med blot den ene af skibsfartens parter. Det er i hvert fald klart dennes interesser, industriministeren ensidigt har haft i tankerne ved en uændret genfremsættelse af forslaget om skibsregisteret.

Det indeholder ikke på nogen punkter nogen imødekommelse af de indvendinger, der har været fra Socialdemokratiets og fra de søfarendes organisationers side. Vi har under udvalgsarbejdet og på de mange møder, der har været afholdt rundt omkring i landet, og hvori både medlemmer af Folketinget og industriministeren har deltaget sammen med søfartens organisationer, gentagne gange opfordret til, at der blev indgået aftaler mellem parterne, som sikrede, at der skete en tilbageflagnings af skibe, og som sikrede, at der blev dansk beskæftigelse om bord på skibene. Men hidtil har regeringen været helt uden vilje til at medvirke til, at sådanne aftaler blev indgået.

Genfremsættelsen af forslaget kunne måske tyde på, at regeringen nu har et flertal for at gennemføre forslaget uden at tage hensyn til den opfordring. Før valget var der enighed i

hvert fald mellem De Radikale og Socialdemokratiet om, at disse garantier om en tilbageflagnings af skibe og en sikring af dansk beskæftigelse om bord på skibene skulle gives. Derfor er jeg meget spændt på at høre – det fremgår nemlig ikke af lovforslagene – hvad det er for garantier, regeringen har fået, og hvad det er for garantier, De Radikale har fået. Nu ved jeg ikke, om den radikale ordfører hører efter, men ellers skal jeg sørge for, at det bliver gentaget. Vi er meget interesserede i at få at vide, hvad det er for garantier, De Radikale har fået, og som nu sikrer, at man kan gå ind for en gennemførelse af forslaget om et Dansk Internationalt Skibsregister.

Samtidig med forslaget er der også fremsat forslag om en ændring af skattereglerne for søfolk, som praktisk betyder en fuldstændig skattefrihed for folk, der sejler på skibe, der er indregistreret i skibsregisteret. Jeg skal ikke gentage vores holdning her. Den vil der blive gjort rede for af vores ordfører på det område, men skulle regeringen have flertal for at give disse subsidier til erhvervet, må jeg endnu en gang opfordre til, at ministeren så arbejder for, at det ikke bliver på bekostning af indgåede overenskomster. Jeg har meget svært ved at se, hvorfor søfartserhvervet, rederne, skal have subsidier stillet til rådighed af det danske Folketing, samtidig med at indgåede lovlige overenskomster skal sættes ud af kraft.

Derfor opfordrer vi til, at den del af forslaget fjernes, at regeringen sikrer, at der bliver et stop for udflagnings, at man får sikkerhed for, at der sker en tilbageføring af de skibe, der af bekvemmelighedshensyn er flaget ud, og at indførelsen af et dansk register altså også betyder en sikring af, at der skabes danske standardbesætninger på 12–14 mand om bord på de skibe. Det fundamentale er altså, at indgåede overenskomster skal bevares. Vi er selvfølgelig fortsat indstillet på et grundigt udvalgsarbejde, men det bliver efter de linjer, som jeg har ridset op her, nemlig at vi fortsat, således som forslaget foreligger, ikke kan gå ind for indførelsen af et Dansk Internationalt Skibsregister.

Flemming Hansen (KF):

Lovforslagene nr. L 3–8 har alle større eller mindre tilknytning til oprettelsen af det internationale danske skibsregister eller den samlede skibspakke, som den kaldes.

[Flemming Hansen]

Den forrige førstebehandling af disse lovfor- slag foregik den 11. december 1987, i sidste samling, og var en af sidste samlings største samlede lovpakker.

I Folketingets Erhvervsudvalg gav det et me- get stort arbejde. Jeg mindes ikke at have set et lovkompleks med så mange spørgsmål, som in- dustriministeren måtte besvare i denne sag – der var vist et sted mellem 300 og 400 spørgs- mål.

Jeg mener derfor, man kan sige, at denne sag har været gennemdiskuteret så grundigt, at den ikke vil give anledning til diskussion i Er- hvervsudvalget gennem længere tid, og opfor- drer til, at vi får en hurtig udvalgsbehandling.

Jeg gør i den forbindelse opmærksom på, at Folketingets Erhvervsudvalg havde besluttet sig til at skrive betænkning, som skulle være af- givet netop den dag, da valget blev udskrevet, og også derfor håber jeg på en hurtig udvalgs- behandling.

Jeg synes, man skal mærke sig, at der er for- skel på industriministerens skriftlige fremsæt- telse i forbindelse med lovforslagenes fremsæt- telse i sidste samling og i år. Der er nemlig den meget væsentlige forskel, at sidste gang mini- steren fremsatte lovforslagene, var 40 pct. af de danske skibe udflaget, og det er nu steget til 47 pct.; opgjort i tonnage er det steget til 50 pct. Det bekræfter, hvad ministeren sagde i sin før- ste skriftlige fremsættelse, nemlig at vi i 1990 ik- ke har en dansk skibsfart tilbage, hvis udviklin- gen får lov til at fortsætte. Det synes jeg må gøre indtryk også i Socialdemokratiet.

Tommy Dinesen (SF):

Lad mig begynde med at repetere SF's syns- punkter fra, da vi i december 1987 behandlede de samme uhyrligt arbejdsgivervenlige lovfor- slag fremsat af regeringen, nu med De Radika- les velsignelse.

Når jeg begynder med at repetere, er det ik- ke, fordi SF har skiftet holdning til disse lovfor- slag, der bomber dansk fagbevægelse 100 år til- bage, nej, det er af hensyn til de eventuelle for- skere, journalister eller andre, som på et senere tidspunkt i Danmarkshistorien måtte undre sig over, at den danske sømandsstand i efteråret 1988 uddøde næsten totalt. De »danske« skibe, der blev tilbage, havde naturligvis Dannebrog i agterstavnen, men det var sjældent, at der taltes dansk om bord, for et flertal i det danske Folke-

ting vedtog i det Herrens år 1988 at oprette et Dansk Internationalt Skibsregister, DIS, som i realiteten betød, at alle danske overenskomster til søs blev gjort ugyldige. Det blev de, fordi det nu blev muligt at lave både individuelle og kol- lektive overenskomster med udenlandske sø- folk fra tredjelande til hyrer, der lå langt under det, som de danske søfartsorganisationer havde forhandlet sig frem til under overenskomstfor- handlinger.

Redernes argumenter for oprettelse af DIS er selvfølgelig de urimeligt høje lønninger, som søfolkene skal have, samt søfolkenes krav om at komme hjem efter 5 måneder på et dansk skib! Der går mange historier om, hvor meget der tjenes til søs. Hyren til f.eks. en matros er imidlertid kun på ca. 11.000 kr. om måneden plus kost; tjenes der mere, er det på overtid.

Det fremgik da også af nogle af svarene på de spørgsmål, der blev stillet ved den tidligere før- stebehandling, at lønudgifterne kun er på 11 pct. af det beløb, et skib sejler ind.

Nu er det at arbejde til søs et specielt erhverv, og nogle af de tilstedeværende er sikkert kom- plet ligeglade med de argumenter, vi fra SF's si- de har fremført, for det drejer sig om penge til Danmarks slunkne valutakasse. Om det er asi- ater eller andre udlændinge, der sejler i danske skibe til slavekontrakter, vil et flertal her i Fol- ketinget sikkert ikke tage hensyn til.

Men siden vi i december 1987 behandlede forslaget om DIS, er der blevet besvaret et par hundrede spørgsmål, og de siger helt klart, at det, vi fra SF sagde ved førstebehandlingen, holder stik.

Regeringens forslag om et DIS har jo på læn- gere sigt nogle meget interessante perspektiver; især hvis man sammenligner med holdningen til flygtninge og asylansøgere, må det konstate- res, at der er forskel på folk. Det vidste vi natu- rligvis i forvejen, men alligevel.

Regeringen har intet imod mennesker, der kommer andre steder fra, bare de vil arbejde til lønninger og under forhold, der ligger under den standard, som søfartsorganisationerne i Danmark har forhandlet sig frem til. Det er essensen af disse DIS-forslag. Forslagene er rent ud sagt asociale i bund og grund. Hvorle- des vil man kunne retssikre og beskytte en udenlandsk eller dansk sømand på et dansk skib, hvor den øverste ansvarlige, nemlig skibs- føreren, ikke behøver at være dansk, men blot

[Tommy Dinesen]

skal være EF-borger? Et Dannebrog i agterstavnen betyder trods alt, at skibet er et lille stykke Danmark.

Hvorledes skal en EF-hjemmehørende skibsfører, der ikke er dansk, kende danske love, som han jo er bundet af? Hvorledes har man tænkt sig at f.eks. hviletidsbestemmelser, arbejdsmiljølove, lovgivning om våbensejlads og forbud mod sejlads på Sydafrika skal kunne overholdes med en skibsfører, der ikke har det ringeste kendskab til dansk? Men det er måske meningen, at danske skibe på det nærmeste skal opfattes som lovløse enklaver på havene. Netop i en lovgivende forsamling som Folketinget burde disse spørgsmål dog anstændigvis besvares.

Som før omtalt er der stillet et par hundrede spørgsmål, siden Folketinget første gang behandlede lovforslaget om et Dansk Internationalt Skibsregister, og det har været interessant at se specielt ministerens besvarelser, for nu træder konsekvenserne af DIS endnu tydeligere frem. Sagt kort vil der mange steder ske følgende: man smider en dansk sømand i land og ud i arbejdsløshed. Vi mener naturligvis, at udenlandske søfolk på danske skibe skal sikres i lighed med danske. Derfor vil jeg gerne spørge, hvor meget der bliver afsat på finansloven for at sikre udlændinge socialt.

Det ville være rart, om de borgerlige ordførere, herunder også de radikale, ville holde op med at fremføre deres farceagtige argumenter om, at DIS vil give flere danske arbejdspladser. Det sker først efter 2-3 år, når udlændinge ifølge dansk lovgivning får ret til at blive danske statsborgere.

Det fremgår også af besvarelserne fra ministeren, at de pågældende på de arbejdsretlige områder vil blive stillet umådelig svagt. Man kan vel i nogle tilfælde gå ud fra, at der laves overenskomster med et lands fagforeninger, som det er kendt fra de berygtede Hongkong-betingelser, men hvis en forhyret udenlandsk sømand bliver smidt i land uden grund, er snydt for hyren el.lign., skal den pågældende organisation rejse sagen i Danmark, og det er der nok ikke mange der vil gøre. Det samme gælder, hvis en sømand er mønstret på en individuel kontrakt. I sådanne tilfælde vil der nok heller aldrig blive rejst sag her i landet. Alt i alt er DIS noget af et redernes paradys.

Fra SF's side har vi før fremført, at DIS er skruen uden ende, og at andre lande vil følge efter med lignende eller endnu værre foranstaltninger for at bevare deres handelsflåde. Det rigtigste ville være, om regeringen internationalt arbejdede imod disse lempelser, som kan give miljøkatastrofer af et hidtil uset omfang, når f.eks. hviletidsbestemmelser og uddannelseskra v forringes, som det sker. For resten ville det også være rart at vide, om ministeren internationalt har gjort noget for at forhindre, at man laver internationale registre.

Uddannelsen til søs skal bedres betydeligt og faggrænserne nedbrydes i forhandlinger med organisationerne. Ud- og hjemrejse for danske søfolk på danske skibe må betales delvis – måske helt – af staten; det vil give flere arbejdspladser til danske søfolk.

Som LO i et brev til industriministeren har fremført, er DIS et indgreb i gældende kollektive overenskomster af et hidtil uhørt omfang, og LO vil tage skridt til, at regeringen indklages for ILO for brud på gældende konventioner. LO vil ligeledes anlægge sag ved de nationale domstole, da DIS anses for at være grundlovsstridigt. Dette er SF enig med LO i.

Lovforslagene nr. L 7 og 8 kan vi stadig væk støtte, da de betyder, at maskinmestre i fremtiden kan få arbejde i land, og det bliver der i allerhøjeste grad behov for, hvis DIS bliver vedtaget.

Skrumsager Skau (V):

Som det allerede er nævnt, er det anden gang, vi har disse lovforslag i folketingssalen, idet vi også behandlede dem i december 1987. Forslagene er ligeledes blevet grundigt behandlet i Erhvervsudvalget, hvor en række organisationer har haft foretræde – ja, vi var faktisk i den afsluttende fase, da valget blev udskrevet.

Jeg vil derfor ikke her gentage, hvad jeg som Venstres ordfører sagde under førstebehandlingen den 11. december 1987, men kun understrege, at formålet med forslagene er at sikre danskejede skibe under dansk flag, altså under DIS – de skibe, der sejler på det internationale hav – og at sikre danske søfolk beskæftigelse på skibe under DIS, herunder selvfølgelig at fastholde både det marine miljø og vores uddannelsesinstitutioner, og det er jo nogle andre synspunkter end dem, vi hørte fra SF's ordfører

[Skrunsager Skau]

for et øjeblik siden. Samtidig vil vi gennem en vedtagelse af disse forslag sikre en bedre valutaindtjening til det danske samfund. Og disse mål nås ved, at vi etablerer det såkaldte Dansk Internationalt Skibsregister, ved at modernisere loven vedrørende skibes besætning – det har der været behov for, selv om det ikke er så mange år siden, vi sidst moderniserede den – ved at ændre sønæringsloven og sømandsloven og ved at forbedre uddannelsen af maskinmestre, som hr. Tommy Dinesen også var inde på.

Det sidste par måneders udvikling understreger, at det haster med vedtagelsen af forslagene, og derfor er jeg glad for, at regeringen lægger så stort pres på, at den har fremsat forslagene allerede nu, så kort tid efter, at den er trådt til, og i denne ekstra samling, således at vi får mulighed for at vedtage dem inden 1. juli.

Venstre kan derfor anbefale, at det arbejde, som blev afbrudt den 19. april, snarest gøres færdigt for at give dansk skibsfart og de ansatte et signal om stabilitet og fremgang.

Pia Dahl (FP):

Fremskridtspartiet kan i det store og hele tilslutte sig Det Konservative Folkeparti og Venstres ordførere i dette spørgsmål. Hensigten med lovpakken er at bevare Danmark som en skibsfartsnation og skibsfarterhvervet som det valutaskabende erhverv, det er.

Det er egentlig kedeligt at måtte konstatere, at modstanderne af DIS ikke har nogen fornuftige alternativer til, hvad vi skal gøre for at bevare Danmark som en skibsfartsnation.

For Fremskridtspartiet hænger disse forslag nøje sammen med de næste forslag på dagsordenen, om en afvikling af sømandsskatten. Hvis det også går i orden, kan industriministeren tørre sveden af panden, for så er Fremskridtspartiet positivt over for denne lovpakke, selv om der måske er visse detaljer i lovforslagene, der kan files på i udvalget.

(Kort bemærkning).

Tommy Dinesen (SF):

Der blev fra fru Pia Dahls side sagt, at der ikke var noget fornuftigt alternativ. Jo, jeg fremlagde ærlig talt nogle stykker i slutningen af det, jeg sagde. Og jeg kan tilføje, at der ikke er andet at gøre her end at arbejde for det internationalt.

Hr. Skrunsager Skau sagde, at det gav flere danske arbejdspladser. Er der så ikke nogen, der vil forklare mig, hvorfor en reder, der får mulighed for at få f.eks. en udenlandsk matros om bord til 100 dollars om måneden, skulle tage en dansk til 11.000 danske kroner? Jeg beder bare om en fornuftig forklaring. Nej, DIS giver ikke danske arbejdspladser.

(Kort bemærkning).

Pia Dahl (FP):

Kan jeg forstå hr. Tommy Dinesen på den måde, at han foretrækker, at der slet ikke er nogen arbejdspladser i dansk skibsfart?

(Kort bemærkning).

Tommy Dinesen (SF):

Jeg forstår da godt, at det er den gulerod, man holder op for danske skibsredere i denne sag, men det, det drejer sig om, er moral over for danske arbejdspladser. Forhenværende skibsredere som A. P. Møller, J. Lauritzen og H. N. Andersen ville have danskere, selv om de altid gjorde vrøvl over, at hyren var for stor.

Det her er et spørgsmål om moral.

Larsen-Ledet (RV):

Udviklingen inden for dansk søfart har i det sidste par år været meget foruroligende. Næsten 40 pct. af danske skibe var udflaget, da vi begyndte at tale om situationen, og nu er det altså næsten 50 pct. Det drejer sig om skibe, som tidligere var på verdenshavene under dansk flag, og som har givet god dansk beskæftigelse og stor dansk valutaindtjening. Nu er vi som sagt oppe på næsten 50 pct. med fremmed flag og med mange fremmede søfolk om bord, og det er en beklagelig udvikling. Derfor fik vi forslaget om et Dansk Internationalt Skibsregister.

Fra Det Radikale Venstrés side mødte vi forslaget med skepsis og gav udtryk for ønske om at finde et alternativ til DIS, idet vi sagde, at vi i hvert fald ville forsøge det, men at vi, hvis det ikke kunne lade sig gøre, ville stemme for DIS. Det var den melding, vi gav ved første behandling.

Som sagt, så gjort. Vi har ledt med lys og lygte efter et alternativ. Vi har forhandlet separat med sømændene, maskinmestrene, styrmandene og rederiforeningen. Vi har prøvet at forli-

[Larsen-Ledet]

ge dem for at undgå yderligere udflagning ved at foreslå nye besætningslove, forbedrede vilkår for ud- og hjemrejse og forskellige andre ting. Men det var efter radikal opfattelse ikke muligt at få noget op at stå på det grundlag. Derfor talte vi med rederne for at få en vurdering af beskæftigelsesmulighederne og den hjemflagnings af danske skibe, der eventuelt kunne blive tale om, hvis vi fik et DIS oprettet.

Vi fik nogle svar fra rederierne og rederiforeningen, som går ud på, at oprettelsen af et DIS vil betyde, at en meget stor del af skibene hjemflager, og at beskæftigelsen af danske søfolk stiger i forhold til nu. Imidlertid er der, som debatten her i dag også viser, mange, der er skeptiske over for, om det er rigtigt.

Men hvad sker der, hvis vi ingenting gør? Der må, også for hr. Tommy Dinesen, være et alternativ, som man har et vist ansvar for, hvis det skal fortsætte på den gamle måde. Jeg mener, at man må stole på de tilsagn, vi har fået fra rederne; hvorfor skulle man give dem, hvis det er fuldstændig umuligt at praktisere det? Jeg har ingen juridisk garanti for rigtigheden af disse tilsagn, men jeg tror på, at rederne er ordentlige folk.

Jeg har sagt til industriministeren og til rederne, at vi fra radikal side nøje vil følge med i, hvad der sker med hjemflagnings og beskæftigelse, og at vi ved udgangen af 1989 gerne vil have en redegørelse fra ministeren om situationen i den forløbne periode, altså om, hvorvidt der er sket det, som nu er stillet os i udsigt. Rederiforeningen er jo ikke skruet sådan sammen, at den kan give juridiske garantier. Men jeg tror på, at rederne i denne situation i hvert fald vil være interesserede i at vise politikerne, at vi kan stole på dem. De får nu mulighed for at få en god aftale, hvis forslagene bliver vedtaget. De vil fortsat kunne sejle under dansk flag, de vil fortsat kunne sejle under det danske sociale sikringsystem, og de vil fortsat kunne sejle under det danske retssystem.

Vi får nu bedre muligheder, end vi har haft i mange år, for at tage konkurrencen op på fragtmarkedet. Vi skal have de udflagede skibe tilbage til Danmark, og vi skal have en øget beskæftigelse af danske søfolk. Fra politisk hold er det en tillidserklæring til dansk søfart. Det håber jeg rederne vil være klar over. Det bliver ikke hver dag, man laver politiske ordninger af den slags.

Vi bør i Danmark også spekulere over, at det danske skattesystem og skatteniveauet i stigende grad er blevet konkurrencefaktorer, der kommer til at give problemer. Vi lægger nu separat op til at fritage skibsfarten for nogle skatteomkostninger. Men vi kan ikke fritage alle brancher for skat. Også derfor har rederne et kæmpeansvar.

Jeg kan som afslutning sige, at vi på det foreliggende grundlag siger ja til lovforslagene nr. L 3, 4, 5, 6, 7 og 8.

(Kort bemærkning).

Svend Andersen (S):

Der tegner sig nu et flertal for ministerens forslag. Fremskridtspartiet, der jo ellers er modstander af, at der kommer fremmedarbejdere til Danmark, er altså villig til at forlade dette princip her, når det drejer sig om at skaffe billig arbejdskraft til danske skibsredere.

Den garanti, som De Radikale skulle have fået, forstår jeg altså er en gentagelse af den påstand, rederne fremsatte, allerede før forslaget blev fremsat – en påstand, som vi har brugt måneder til at få rederne til at omforme til konkrete garantier eller aftaler om et minimum af dansk besætning om bord på danske skibe. Det har rederne ikke villet gå med til under nogen punkter, hverken over for os, over for de søfarendes organisationer eller, har jeg forstået, over for regeringen eller hr. Larsen-Ledet. Man har blot gentaget påstanden om, at der nok vil komme beskæftigelse om bord på de danske skibe.

Jeg finder det helt uacceptabelt, at et erhverv som rederierhvervet ikke har en planlægning, der rækker bare nogle få uger frem. Hvad er dansk skibsfarts målsætning? Det har vi ikke kunnet få frem under det udvalgsarbejde, vi har haft. Og vi har heller ikke kunnet få det klarlagt gennem det, ministeren her har sagt, eller af de særlige forhandlinger, hr. Larsen-Ledet har haft med rederne.

(Kort bemærkning).

Tommy Dinesen (SF):

I Danmarks Rederiforenings beretning, der lige er udkommet, tager man allerede i forordet forskud på glæden. Der står nemlig, at De Radikale går med til DIS, og det har de altså ret i, så det må de have vidst et stykke tid.

[Tommy Dinesen]

Men hr. Larsen-Ledet svarede heller ikke på mit spørgsmål om, hvorfor man skulle tage en dansker til 11.000 kr., når man kan få en udlænding til 100 dollars. Endvidere vil jeg gerne spørge, hvad der er blevet af den garanti, som hr. Larsen-Ledet før stillede om, at en vis procentdel, f.eks. 60 pct., om bord i et dansk skib skulle være danskere.

I Danmarks Rederiforenings skibsfartsberetning 1987-88 står der bl.a.:

»Lovpakken må betragtes som det mest gennemgribende og fremadrettede lovgivningsinitiativ for dansk skibsfart nogen sinde.«

Dette ville rederne i hvert fald ikke skrive, hvis ikke de var meget, meget glade.

(Kort bemærkning).

Larsen-Ledet (RV):

Jeg vil gerne sige til hr. Svend Andersen, at Det Radikale Venstre selvfølgelig ikke er en officiel forhandlingspartner over for nogen i denne situation. Når vi har gjort det, vi har gjort, er det, fordi vi er gået kolossalt meget op i, hvad der er sket her, og fordi vi har været bange for konsekvenserne. Derfor har vi undersøgt disse forhold måske mere grundigt, end andre partier har. I hvert fald har vi nok talt mere om det, vi har gjort, end de andre har. Det er muligt, at de andre partier ingenting har gjort. Vi har dog forsøgt at formidle og forlige, og vi kan ikke nå længere, end vi er nået på nuværende tidspunkt.

Som svar på hr. Tommy Dinesens spørgsmål om, hvorfor man skulle bruge danske søfolk, vil jeg sige: Fordi danske søfolk helt afgjort er bedre; det er der ingen tvivl om. Vi har i hvert fald under de sonderinger, jeg har været med til, fået mange tilkendegivelser, der siger, at danske søfolk er bedre, og at man derfor gerne vil give en højere løn til danske søfolk end til udenlandske søfolk. Men afstanden var bare for stor, og det er den afstand, der nu reduceres ved det skatteforslag, som senere kommer på bordet her.

(Kort bemærkning).

Tommy Dinesen (SF):

Når De Radikale siger, at danske søfolk er bedre, hvor meget mener De Radikale så at man skal gå ned i løn som dansker om bord på et dansk skib?

Jette Pors (CD):

Netop i morgen er det et halvt år siden, Tinget havde første behandling af et antal tilsvarende lovforslag, og ved den lejlighed gav ordføreren for CD udtryk for partiets positive holdning til ministerens forslag om et Dansk Internationalt Skibsregister.

Jeg skal som nyvalgt ikke gentage alle de gode argumenter, der har været ført frem tidligere, men i dag kun understrege, at vi i CD fortsat mener, at et sådant register er nødvendigt for at bevare Danmark som skibsfartsnation.

Det er muligt, at vi i udvalget må se nærmere på nogle detaljer, men generelt kan jeg på CD's vegne tilsige ministeren, at vi fortsat er positive.

Kofod-Svendsen (KRF):

Jeg skal ikke komme med nogen lang redegørelse. Vi har for ca. et halvt år siden givet vor tilslutning til lovforslag nr. L 3 og de følgende forslag. Hovedsigtet er jo at bevare dansk skibsfart, og for at vi kan gøre det med de valutaintjenende fordele osv., der er forbundet med det, er det efter vores vurdering nødvendigt, at både L 3 og de følgende forslag bliver vedtaget, så det vil vi gerne medvirke til.

Industriministeren (Niels Wilhjelms):

Jeg vil gerne sige tak til de ordførere, som har givet deres tilslutning. Det er jo til visse af lovforslagene fra samtlige partier og til andre af forslagene ordførere fra så mange partier, at jeg nu mener at kunne se et flertal for de foreliggende forslag.

Jeg tror, ingen kan fortænke mig i at udtrykke min glæde over dette. Denne sag har jeg på regeringens vegne været dybt engageret i, og jeg er naturligvis også glad for, at der blev mulighed for her i den ekstraordinære samling at få lejlighed til at videreføre det arbejde, som vi tog fat på for et halvt år siden.

Det interessante er, at målsætningen jo stort set for alles vedkommende – også for dem, der er modstandere – er den samme, nemlig ønsket om at bevare Danmark som en skibsfartsnation og ønsket om at bevare dansk beskæftigelse. Det er utroligt for mig i betragtning af det halve år og de anstrengelser, der har været gjort for at komme dybt ned i diskussionen, at vi ikke kan etablere fuldstændig enighed. Der er nemlig ikke, som det er sagt af flere, fremkommet noget alternativ til de forslag, regeringen her har fremsat.

[Industriministeren]

Når der sker udflagning – og det er jo sket, som det er nævnt, i op til knap 50 pct. af den danske handelsflåde – ved vi, hvad konsekvensen er ud fra et beskæftigelsesmæssigt synspunkt, så det behøver jeg næppe at stå og underholde om her. Derfor er det nødvendigt at gøre noget, og det får vi lejlighed til at beskæftige os med her i Tinget, idet jeg meget gerne vil efterkomme det ønske, som givetvis alle har, men som her er udtrykt af hr. Larsen-Ledet, nemlig om, at jeg giver en redegørelse til Folketinget. Her blev der udtrykt ønske om, at det sker ved udgangen af 1989, men jeg vil måske egentlig hellere komme lidt før og lidt oftere, for at man kan få lejlighed til at følge, hvad der sker med hensyn til indflagningen, og hvad der sker med hensyn til beskæftigelsen af danskere og beskæftigelsen i det hele taget inden for dansk søfart.

Det ville være interessant at få en diskussion, og her synes altså overbevisningen hos hr. Tommy Dinesen og hos hr. Svend Andersen at være den helt sikre, at dette faktisk fører til – som hr. Tommy Dinesen sagde – at den danske sømandsstand uddør. Det gør den ikke, og jeg vil gerne sige: Hvis det skulle blive tilfældet, hr. Tommy Dinesen, har jeg også tilkendegivet tidligere og gør det gerne i dag, at så er der noget, der er galt med det system, vi har lavet. Med hensyn til det system, vi har lavet, og som vi ønsker skal føre frem til det resultat, at vi kan få indflagning i betydeligt omfang, og at vi som et minimum kan fastholde beskæftigelsen af danske søfolk; mener jeg, udenlandske erfaringer viser alt om, at dette også bliver tilfældet.

Vi har jo trods alt en pendant i form af det norske register. I så henseende vil jeg da også sige: Tag det meget roligt med hensyn til de trusler og retssager og andet, der svirrer i luften i henseende til ILO. Der er jo det interessante, som hr. Tommy Dinesen udmærket ved, at det norske register er gennemført af den norske arbejderregering.

Lad mig slutte med måske lidt usædvanligt at rette en særlig tak for samarbejdet til hr. Larsen-Ledet. Nu er vi jo godt nok kommet lidt tættere på hinanden også i det daglige samarbejde, men jeg vil sige, at jeg har respekteret den dybt seriøse og engagerede måde, hvorpå hr. Larsen-Ledet har behandlet denne sag. Vi har i fællesskab fået mange hug, når vi har været ude, men all right, nu ser det ud til, at vi når

et resultat, og det er jeg og det er regeringen tilfreds med.

(Kort bemærkning).

Rahbæk Møller (SF):

Jeg vil godt stille et spørgsmål til ministeren. Hr. Tommy Dinesen var også inde på det. Ministeren opfangede det åbenbart ikke, så jeg vil godt gentage det: Hvad har regeringen gjort for at forsøge at opnå internationale aftaler, så vi kan undgå den form for konkurrence på indirekte statssubsidier og lempelse af arbejdsvilkår, man er inde på her? Det kendes jo fra alle andre områder: i OECD-aftaler, ved eksportkreditter. Vi har både i OECD og i EF aftaler om skibsstøtte. På dette punkt burde der selvfølgelig også være internationale aftaler.

Hvad har regeringen gjort for at tage det op i de relevante internationale organisationer for at få en aftale, så vi kan undgå denne udvikling, hvor de forskellige lande prøver at konkurrere på stadig lempeligere vilkår for rederne til ensidig skade for de søfarende og for de enkelte landes statskasser?

Svend Andersen (S):

Industriministeren takkede hr. Larsen-Ledet for det store engagement i sagen. Jeg vil da sige, at jeg også mener, at industriministeren har udfoldet et meget stort engagement for at få dette lovforslag gennemført, men det har været noget ensidigt rettet, og det vil jeg godt bebrejde ministeren.

Vi har været enige om, at vi skal have dansk skibsfart til at fungere. Vi har været enige om, at der skal være yderligere beskæftigelse. Så forstår jeg ikke, hvorfor ministeren ikke har villet være åben over for de ting, der er blevet rejst fra vores side. Det er ikke rigtigt, at vi ikke har stillet nogen alternative forslag.

Vi opfordrede under førstebehandlingen kraftigt ministeren til at tage spørgsmålet op internationalt. Jeg anmodede ministeren om at rejse spørgsmålet på nordisk plan. Der er ikke ret megen idé i, at tre nordiske lande hver for sig laver internationale registre med hver sit indhold til konkurrence over for hinanden. Den eneste rimelige løsning måtte have været, at ministeren virkede for, at hvis der skulle laves noget sådant, skulle det være på baggrund af internationale aftaler, på baggrund af nordiske aftaler, men ministeren har ikke været sindet at tage nogen af disse tanker op.

[Svend Andersen]

Vi har også sagt, at vi ville være indstillet på at se på erhvervsfremmeordninger. Vi har sagt, at støtte til ud- og hjemrejse vil vi også godt se på. Men ministeren har ensidigt villet give subsidier til erhvervet uden at få nogen som helst form for sikkerhed for, at det giver beskæftigelse. Det, der har været hovedmålet, er subsidier. Hvis de skal gives, skal vi have noget for, at vi giver dem, og allerede eksportpakken med fritagelsen for arbejdsgiverafgifterne har haft væsentlig betydning også for rederierhvervet, og det er blevet indført efter, at dette forslag er blevet fremsat.

Jeg mener, det er mere end 100 mio. kr., rederierhvervet ad den vej har fået tilført. Det kunne altså indgå i denne aftale og kunne være med til at sikre, at vi for de penge havde fået beskæftigelse. Men det har regeringen uden at sikre sig nogen som helst form for beskæftigelse været parat til at give til erhvervet. Det er selvfølgelig meget flot, at man gør det, men så skal man ikke bebrejde os andre, at vi ikke vil være med til at sikre dansk skibsfart.

Det, at man vil tage loven op til revision, eller det, at der bliver givet en redegørelse i 1989 eller i 1990, skulle altså være De Radikales alibi for at gå med til forslaget. Jeg kan da udmærket godt se, hvad der vil ske på det tidspunkt. Ja, så får vi en redegørelse, der siger, at vi ikke har fået den beskæftigelse, vi havde håbet på, og at vi ikke har fået den tilbageflagning, vi havde håbet på. Så vil rederne sige: Jamen det er, fordi de ordninger, vi har fået, ikke er nær gode nok, så loven skal revideres, men det skal være bedre for rederne, ellers kan vi ikke leve op til noget af det, vi har lovet jer eller stillet jer i udsigt.

Så rouletten er altså ved at løbe rundt, men det går den gale vej.

Tommy Dinesen (SF):

Jeg må konstatere, at nogle af de spørgsmål, jeg stillede, ikke er blevet besvaret. Det må vi så have i udvalget, og så må vi bruge tid til det.

Jeg forstår godt, at ministeren varmt takker hr. Larsen-Ledet. Det er lige før, hr. Larsen-Ledet måske skal være søfartsminister en dag; man skal ikke blive forbavset.

Det runger hult, når ministeren siger, at man vil bevare Danmark som søfartsnation. Sådan opfatter jeg det altså ikke. Hvis det er sådan, at de danske skibe er uden danskere, har jeg ikke den samme opfattelse af det, som ministeren har.

Jeg sagde før, at nogle af de gamle redere så lidt anderledes på det, og jeg synes også, at rederibranchen er blevet noget blakket. Mange af dem, der i dag har anparter, har det for ikke at betale skat til kommuner, til amtskommuner, og hvad ved jeg.

Jeg så personligt engang, at et af de rederier, jeg var ansat i, skulle gå over til anpartshavere, og det meste af omegnens bedre folk, altså de, der tjener noget mere, var helt vilde efter at købe anparter for ikke at betale skat. Da der ikke var flere anparter i skibene, gik man over til traktorer, og jeg var bange for, at min gamle cykel også var ved at ryge på anparter; så vilde var folk simpelt hen.

Det er nogle af de redere, man tror vil sørge for, at danske skibe bliver danske arbejdspladser. Jeg tror ikke på det. Men jeg har selvfølgelig noteret mig, at ministeren siger, at der skal være nogle om bord, og at det vil man tage op, og at ministeren vil følge det. Det vil vi andre selvfølgelig også.

Når ministeren henviser til NIS, kan jeg ikke lade være med at sige, at de norske fagforeninger og søfartsorganisationer mener, at det foreløbig har kostet 7.000 arbejdspladser i Norge. Det er dog en sjat.

Men vi må vel se, hvem der får ret. Flertallet har ministeren jo desværre.

Pia Dahl (FP):

Når hr. Tommy Dinesen siger, at der bliver danske skibe uden danskere, og når danske søfolk altid påberåber sig, så vidt jeg har hørt, alle vegne og alle steder, at danske søfolk er bedre, så finder jeg egentlig, at man undervurderer rederne. Hvis danske søfolk vitterlig er bedre, er rederne nok også klar over det, og hvis de føler, at deres skibe er bedst tjent med at have ansat danske søfolk, vil de nok gøre det rigtige set ud fra deres betragtninger.

I øvrigt finder jeg faktisk, at det er rendyrket racisme fra SF's side at være så bange for, at kinesere og filippinere bliver ansat på danske skibe. Jeg ved ikke, hvori forskellen mellem SF's racisme og Fremskridtspartiets påståede racisme ligger. Så kan man selvfølgelig håbe, at rederne for at imødekomme SF's ønsker er så rendyrkede fremskridtsfolk, at de aldrig nogen sinde kunne drømme om at ansætte filippinere eller kinesere på deres skibe, men udelukkende danskere.

[Pla Dahl]

Jeg vil da gerne fra SF's side have svar på, hvori forskellen ligger.

(Kort bemærkning).

Tommy Dinesen (SF):

Jeg har ikke sagt, at danske søfolk er bedre end andre. Der er gode søfolk alle steder, og der er dårlige søfolk alle steder. Det er en selvfølge. Det har jeg ikke sagt, og det er nemt at se, når det kommer på tryk. Min tale er gennemgået meget nøje i SF's gruppe, fordi man måske kunne bruge nogle ting i den.

Jeg sagde også, at udenlandske søfolk om bord i danske skibe også under et DIS selvfølgelig skal have de samme sociale goder, som vi har herhjemme, og skal sikres lige så godt. Men det bliver fantastisk svært, når et skib sejler på Sydamerika, for at tage det. Hvor går en udenlandsk sømand hen og kræver sin ret? Hvorledes vil han kunne gøre det? Der står i besvarelsenerne, at hvis man laver en individuel kontrakt, så skal man her til Danmark for at føre en sag ved domstolene mod rederne. Hvem med 100 dollars om måneden har råd til at rejse fra Sydamerika og hertil?

Der er ikke noget racisme i det, jeg har sagt, og jeg understreger igen, at der er gode søfolk alle steder.

Det, det her drejer sig om, det er måske det, vi ser, når vi får det indre marked, nemlig at lønnen skal ned, alle overenskomster skal væk, der er ikke noget dér. Og det er endda fagretligt. Lovformeligt har man fået at vide, at sådan og sådan gør vi, det har vi jo det arbejdsretlige system til. Om det, der er forhandlet, siger man nu: Bare væk med det. Det er simpelt hen fantastisk. Det er lige før, jeg tror – ja, de kunne ikke gøre det bedre i en diktaturstat, og så ville jeg tro, det var løgn, at de gjorde det alligevel. Men man kan altså godt gøre det i Danmark. Man laver endda overenskomster med lande, som Amnesty International har sagt ikke efterlever, hvad de skal internationalt.

Kaj Poulsen (S):

Efter at have lyttet til den debat, der er ført fra regeringspartiernes side, og debatten i øvrigt, synes jeg nok, at man skøjter hen over de problemer, der er med det internationale skibsregister.

Vi har i Nordisk Råds kommunikationsudvalg på et meget tidligt tidspunkt, før Norge

gennemførte deres internationale skibsregister, haft diskussion om, hvilken betydning det konkurrenceræs, man er inde i, ville få. Kommunikationsudvalget advarede de norske politikere mod at indgå i noget, der lignede det, vi gennemfører her, nemlig et internationalt skibsregister, fordi, som man påpegede, der vil blive konkurrence om at sørge for at få de dårligst tænkelige arbejdsforhold. Der vil gå konkurrence i, at staterne skal til at yde tilskud til et erhverv, som er selv bærende i øjeblikket, og man vil ikke stoppe, før lønninger og arbejdsforhold er på et Zimbabwe-niveau.

Hvad har vi så set? Udviklingen har været, at det norske skibsregister er gennemført, og det er fulgt op af den svenske regerings subsidieordninger for det svenske rederierhverv. Og så kommer vi nu her i Danmark og laver et internationalt skibsregister plus subsidieordninger. Altså, vi er inde i det konkurrenceræs, man forventede meget tidligt. Det, vi nu kan forvente, er, at den norske regering vil følge konkurrenceræset op og komme med subsidieordninger, og så kommer ministeren formentlig igen.

Jeg synes, det er betænkeligt, at man ikke tager fat på rederierhvervets grundlæggende problemer og ser, hvad det er, der er sket i de nordiske lande, som har haft en utrolig stor del af den internationale handelsflåde. For nogle år siden blev der indgået aftaler om fragtmængderne på de forskellige kontinenter. Disse fragtmængder blev delt op, således at der var 40 pct., som eksportlandet skulle sørge for, 20 pct., som var fri til licitation, og 40 pct., som importlandene skulle sørge for at fragte.

Denne ordning har betydet, at de store nordiske rederier naturligvis har måttet udflage til disse områder for at få andel i fragterne. Dette skibsregister vil formentlig få ganske få skibe til at flage tilbage til Danmark, men hvis det danske rederierhverv ønsker at opretholde sine fragtmuligheder på det internationale marked, er de nødt til at fastholde deres udflagning.

Dette hjælper ikke noget. Det er et direkte tilskud til et erhverv, som ikke vil hjælpe noget. Vi skal se på erfaringerne, og jeg blev meget fortrøstningsfuld, da jeg hørte hr. Larsen-Ledet, som havde undersøgt det meget nøje. Har man undersøgt, hvad det har betydet i Norge? Har man undersøgt, hvad det koster af arbejdspladser?

[Kaj Poulsen]

Den islandske delegat i Nordisk Råds kommunikationsudvalg kunne fortælle – kort, hr. formand – at et skib var gået på grund ved Island, og man var ude for at redde mennesker. Det viste sig, at der var ingen, der kunne de sprog, de mennesker talte, for det var et skib under bekvemmelighedsflag. Da man fik talt det igennem med de mennesker, man reddede, viste det sig, at der intet sømandskab overhovedet var til stede.

Det er den udvikling, denne lovgivning fremmer, og det må vi advare meget, meget stærkt imod.

Industriministeren (Nils Wilhjelms):

Det er jo en kort samling, så jeg skal passe på, at jeg ikke bruger al tiden. Der er andet, der skal behandles, ikke mindst skatteforslagene, som skal ses som en integreret del af de forslag, der her fremsættes.

Nu er det prisværdigt, at hr. Kaj Poulsen kommer ind i diskussionen. Han er virkelig specialist på det arbejdsmarkedsretlige område. Men der er måske noget, hr. Kaj Poulsen ikke helt har gennemtænkt. Det er, at når skatteforslagene gennemføres, er det ud fra ønsket om at sikre dansk beskæftigelse. Det har nordmændene også gjort, hr. Kaj Poulsen, så der er ikke noget med, at nordmændene pludselig kommer bagefter.

Nordmændene har gjort det interessante – lad det være en enkeltstående oplysning til hr. Kaj Poulsen – at de har lavet en negativ diskrimination af nordmænd. Der er ligefrem en fordel ved, som deres skattesystem er lagt op i Norsk Internationalt Skibsregister, at beskæftige andre sømænd end norske, så det har måske haft noget at gøre med, hvordan beskæftigelsen er efter indførelsen af dette register. Det er netop det, vi søger undgået med de forslag, der kommer frem her.

Jeg skal kort sige til hr. Rahbæk Møller og til hr. Svend Andersen, at jeg har haft lejlighed til i det internationale skibsfartssamarbejde på det politiske område at diskutere disse ting. Vi gennemførte for halvandet år siden de første elementer af en europæisk skibsfartspolitik, men vi må indrømme, at det store problem er, at de lande, der har oprettet registre – det har England gjort, det har Frankrig, det har Norge – ikke ønsker at ændre deres registre. I den udstrækning er der altså ikke nogen anden mulig-

hed, end at enten må man vinke farvel til handelsflåden, som man så ser sejle til andre registre, eller også må man indrette et register således, at forholdene i dette register, hr. Svend Andersen, er konkurrencedygtige, og det er det, regeringens forslag indeholder. Ellers får vi ikke rederne. Vi kan jo ikke tvinge rederne under nogen form til at flage ind i registeret.

Spørgsmålet er at skabe en sådan grad af konkurrencedygtighed, at det er attraktivt. Friwilligheden er noget, vi sætter højt i så henseende.

(Kort bemærkning).

Rahbæk Møller (SF):

Amnesty International-hyggesnak i international sammenhæng.

Jeg spurgte, hvornår en dansk regering havde taget det op med henblik på at få en international aftale, og da ministeren ikke svarede på det, går jeg ud fra, at det har den danske regering ikke. Jeg synes, det er forkasteligt, at man starter med at følge med i det internationale konkurrenceræs i stedet for at tage skridt til at bekæmpe det.

Så vil jeg godt spørge: Er det ikke rigtigt, at der i en årrække er indgået aftaler i FN-organisationen UNCTAD, der sluttede, så vidt jeg husker, for to år siden, og hvor dette spørgsmål netop var oppe, og hvor Danmark stod på den side, der ønskede færrest mulige begrænsninger i mulighederne for at skifte flag?

(Kort bemærkning).

Kaj Poulsen (S):

Jeg synes, det er meget frit af industriministeren at henvise til den norske ordning, hvor der uomtvisteligt er tabt mellem 5.000 og 7.000 norske arbejdspladser, og hvor man har taget billig arbejdskraft ind. Det synes jeg er fint. Det er et godt argument, og jeg kan forstå, at det er et af dem, Det Radikale Venstre har undersøgt meget nøje.

Men det, jeg i og for sig havde forventet at ministeren havde reflekteret på, var spørgsmålet om den hjemflagnings, ministeren påstår vil komme. Vil den hjemflagnings ikke betyde, at danske rederier, som dygtigt arbejder på det 20 pct. frie licitationsmarked, vil kunne holde det marked, mens alle øvrige skibe, som hører under 40 pct.-aftalerne, vil forblive under uden-

[Kaj Poulsen]

landsk flag, for at de overhovedet kan fragte den mængde?

Er det ikke sådan, det hænger sammen, hr. minister? Er det ikke ud fra det syn, man skal se de problemer, man taler om, når man taler udflagning? Problemet er ikke særlig stort. De danske eller de nordiske rederier har haft en væsentlig del af tonnagen på verdensmarkedet, og efter at disse aftaler blev indgået i FN, har man måttet udflage til andre områder af verden for overhovedet at kunne få beskæftigelse på sine skibe og tjene på sine skibe.

Det er det, der er baggrunden for det, og så taler man om udflagning, som om det er noget, der er sket, uden at der er sket noget internationalt. Det er ikke det, der er tilfældet. Det her forslag er kun et rent erhvervstilskud, der ikke vil blive til nogen som helst gavn for dansk økonomi.

(Kort bemærkning).

Svend Andersen (S):

Industriministeren sagde, at det drejede sig om at lave et register, der var konkurrencedygtigt. Det er jo det, vi er så nervøse for, hr. minister. Den konkurrence, ministeren her lægger op til, er altså at tilbyde et register, hvor man som punkt 1 afskaffer gældende overenskomster og aftaler om løn- og arbejdsforhold og internationale aftaler om sikkerhedsbestemmelser. Det er det, der er den farlige udvikling, vi har advaret så kraftigt imod for flere måneder siden, og som ministeren altså ikke har villet være med til at hindre.

Industriministeren (Nils Wilhjelm):

Med hensyn til hr. Rahbæk Møllers spørgsmål om forhandlingerne i UNCTAD osv. vil jeg ikke kunne redegøre for det her i detaljer, men jeg vil da meget gerne have lejlighed til at dykke ned i sagen. Det mener jeg ikke vi nødvendigvis bør bruge det høje Tings tid til.

For så vidt angår de spørgsmål, hr. Kaj Poulsen stiller om fragtfordeling, vil jeg sige, at dansk skibsfart og regeringen ønsker, at der er de mest liberale forhold overhovedet inden for international skibsfart. Det er det, jeg har arbejdet for internationalt. Derfor er fragtfordelingsregler ikke noget, vi bryder os om, men all right, der eksisterer altså noget sådant.

Det er bestemt ikke min fornemmelse, at dansk søfart udflager efter fragtfordeling, og

jeg er helt overbevist om, at den indflagning, vi allerede har fået tilkendegivet, vil ske i et meget betydeligt omfang med henblik på at retablere den danske handelsflåde under dansk flag.

Ja, hr. Svend Andersen, konkurrencedygtighed. Men i konkurrencedygtigheden ligger jo netop en forpligtelse til at skabe konkurrencedygtighed ved dette register for bevarelsen af dansk beskæftigelse på disse skibe.

Formanden:

Vi er jo ved en første behandling, og det er i hvert fald nu de allersidste korte bemærkninger. Først hr. Rahbæk Møller.

(Kort bemærkning).

Rahbæk Møller (SF):

Det er beklageligt, at ministeren ikke er i stand til at oplyse, hvad der skete under UNCTAD-forhandlingerne. Så skal jeg da gøre det og sige, at under dem støttede Danmark – ligesom alle andre OECD-lande på nær Australien – ensidigt rederkravene, og de gik derfor igennem.

Det, vi så umiddelbart efter, at disse forhandlinger var afsluttet, var, at de forskellige lande følte sig presset til at oprette forskellige former for internationale registre: Norge, England, Frankrig, Sverige, Danmark, alle sammen. Man har simpelt hen ved at støtte rederernes krav gjort det muligt for rederne at spille de enkelte lande ud mod hinanden. Det er det, vi ser i dag.

Det eneste værdige var, at regeringen havde svaret igen ved at tage disse sager op til en ny international runde, så vi kunne få aftaler, ligesom vi har på en lang række andre områder, så vi undgik denne form for konkurrence på hvervsstøtte.

(Kort bemærkning).

Kaj Poulsen (S):

Jeg er enig med ministeren. Det havde været rart, om der ikke var nogen fragtfordelingsordning. Det havde været rart, for så havde dansk rederierhverv ikke haft nogen problemer. Men nu er det altså som international lov vedtaget i FN. For at illustrere, hvad det her drejer sig om, vil vi selvfølgelig i udvalget sørge for, at vi får at vide, hvornår den aftale blev indgået i FN, og se, hvornår dansk udflagning begyndte.

[Kø] Poulsen]

Historien om det her er, at de industrialiserede lande og de udviklede lande havde stort set hele fragtmarkedet, men det ville de nyindustrialiserede lande og udviklingslandene ikke finde sig i, og derfor fik man aftalen. De skulle altså ikke bare betale til den udviklede del af verden. De ville selv have noget af fortjenesten ved det. Det er baggrunden for, at aftalen er indgået.

Jeg tror, at når vi får de ting frem i udvalget, og hvor de skibe er udflaget hen, så vil man se et ganske klart mønster: dansk rederierhverv har dygtigt fået placeret sig således, at det kan sidde på den andel af verdensmarkedet, som dets størrelse hidtil har berettiget. Det har det gjort kun for at tjene penge, og det er dygtigt gjort.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Lovforslagenes overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Formanden:

Jeg foreslår, at lovforslagene henvises til Erhvervsudvalget. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

11) Første behandling af lovforslag nr. L 21:

Forslag til lov om ophævelse af lov om sømandsskat.

Af skatteministeren (Fogh Rasmussen).
(Fremsat 8/6 88).

Sammen med denne sag foretoges de under punkterne 12-14 på dagsordenen opførte sager, nemlig:

12) Første behandling af lovforslag nr. L 22:

Forslag til lov om særlige fradrag til sømænd m.v.

Af skatteministeren (Fogh Rasmussen).
(Fremsat 8/6 88).

13) Første behandling af lovforslag nr. L 23:

Forslag til lov om ændring af forskellige skattelove. (Beskatning af sømænd m.v. Ophævelse af lov om sømandsskat).

Af skatteministeren (Fogh Rasmussen).
(Fremsat 8/6 88).

14) Første behandling af lovforslag nr. L 24:

Forslag til lov om ændring af forskellige skattelove. (Beskatning af sømænd m.v. Dansk Internationalt Skibsregister).

Af skatteministeren (Fogh Rasmussen).
(Fremsat 8/6 88).

Lovforslagene sattes til forhandling.

Forhandling

Erling Christensen (S):

Med hensyn til lovforslag nr. L 21, L 22 og L 23 skal jeg henvise til mine bemærkninger ved førstebehandlingen den 5. april i Folketingets forhandlinger og blot tilføje, at sømænd i udenrigsfart forhyret om bord på danskregistrerede skibe stadig skal have skattefritagelse for krigsrisikotillæg. Det var et område, vi var inde på dengang.

Det gælder uanset vedtagelsen af lovforslag nr. L 24. Jeg ser ikke, at det på trods af diskussionen, vi havde ved førstebehandlingen, er taget med ind. Det er altså stadig væk ikke uanset vedtagelsen af lovforslag nr. L 24 tvungent for danske skibe at være registreret i Dansk Internationalt Skibsregister.

I øvrigt kan jeg sige, at vi som ved forrige behandling støtter vedtagelsen af de nævnte tre lovforslag.

Lovforslag nr. L 24 skal ses i tæt sammenhæng med den behandling, vi lige har haft her i Tinget, nemlig af lovforslag nr. L 3 om oprettelse af Dansk Internationalt Skibsregister. Foruden at henvise til min ordførertale fra den 5. april vil jeg gerne fremhæve nogle principielle synspunkter.

Kommunernes Landsforening holder i dag delegeretmøde i Ålborg. I den udsendte årsberetning til delegeretmødedeltagerne, kommunalpolitisk del, skriver Landsforeningen på side 10:

»På opfordring af Kommunernes Landsforening er der nu enighed med Indenrigs- og Fi-