

**[Justitsministeren]**

Lovforslaget er udarbejdet til opfyldelse af folketingsbeslutningen.

Lovforslaget er samtidig med fremsættelsen sendt til udtalelse hos de berørte myndigheder og organisationer, herunder det færøske og grønlandske hjemmestyre. Når høringssvarene foreligger, vil de blive sendt til folketingsudvalget.

I forbindelse med behandlingen i Folketinget af beslutningsforslaget udtalte jeg, at man må tage afstand fra en trafik med våben, der medvirker til at forlænge krige, men at en ensidig dansk lovgivning på dette punkt, med den eksisterende overkapacitet på fragtmarkedet, ikke ville have nogen betydning for de krigsførende stater. Et indgreb over for disse stater må nødvendigvis ske gennem et internationalt samarbejde.

Lovforslaget er således ensidigt vendt imod bl.a. dansk skibsfart, og lovforslagets gennemførelse vil være et afgørende brud med den hidtil førte danske skibsfartspolitik, som under skiftende regeringer altid har gået ud på at støtte en fri international skibsfart og bekæmpe ethvert forsøg på at lægge dansk skibsfart hindringer i vejen.

En gennemførelse af lovforslaget vil betyde, at danske rederier – uden at det i øvrigt påvirker transporter af våben rundt i verden – vil få arbejdsvilkår, der er dårligere end vilkårene for de rederier, dansk skibsfart lever i en meget skarp konkurrence med. En gennemførelse af lovforslaget vil således forstærke den tendens, der er til, at danske skibe lader sig indregistrere under fremmed flag. Det betyder tab af udenlandsk valuta og først og fremmest tab af danske arbejdspladser.

På den baggrund er regeringen imod denne fremgangsmåde, der isoleret rammer dansk skibsfart, og jeg fremsætter således alene forslaget for at opfylde den parlamentariske forpligtelse, der påhviler regeringen som følge af folketingsbeslutningen.

**Pia Kjærsgaard (FP):**

Som ordfører for forslagsstillerne skal jeg hermed tillade mig at fremsætte:

*Forslag til lov om ændring af lov om bekæmpelse af kønssygdomme.*

(Lovforslag nr. L 11).

Jeg skal i øvrigt henvise til lovforslagets tekst og de bemærkninger, som ledsager dette.

**Skriftlig redegørelse:**

*Skibsfartspolitisk redegørelse 1987.*

(Redegørelse nr. R 2).

**Industriministeren (Nils Wilhjelm):****1. Indledning**

Dansk skibsfart er i meget høj grad karakteristisk ved sin internationale karakter. Således indsejler handelsflåden 90–95 pct. af bruttofragten ved sejlads mellem tredjelande – den såkaldte cross trade.

Der er i de senere år sket store ændringer i international skibsfart, ikke mindst når man ser på linietrafikken, som for Danmark spiller en afgørende rolle og står for tre fjerdedele af den samlede bruttofragt. De industrialiserede lande, herunder Danmark, vil også fremover satse på liniefart, hvor containerskibe er et vigtigt islæt. Containerfart er yderst kapitalkrævende, men arbejdskraftbesparende. Den stiller store krav om godsbehandling i teknisk avancerede containerterminaler, hvor skibene kun tilbringer ganske kort tid i havn. Alt i alt er containerskibe mange gange mere effektive end traditionelle liniefartøjer. Både skibe, havnefaciliteter og den infrastruktur, havnene skal anlægges i, må betegnes som højteknologiske og er derfor et område, hvor bl.a. Danmark må forventes at kunne gøre sig gældende i konkurrencen på trods af det forholdsvis høje hyreniveau. Den teknologiske udvikling vil få betydning for, i hvilket omfang yderligere vareområder kan inddrages i containertrafikken, og vil sammen med den fremtidige økonomiske vækst bestemme mulighederne for fortsat ekspansion.

I tankskibssektoren var det for nogle år siden de meget store tankskibe, som var konkurrencedygtige, især fordi Mellemøsten var hovedproducent af olie. Efter den første oliekrise foretog de vestlige industrialiserede lande omfattende energibesparelser, og der blev fundet nye olielkilder nærmere forbrugerlandene (f.eks. i Nordsøen og Den Mexicanske Golf). Samtidig investeredes der i Mellemøsten i nye olieraffinaderier. Dette var alt sammen forhold, som betød faldende behov for de helt store tankskibe til fragt af råolie og stigende behov for produkttankskibe. Da produkttankskibe er teknisk avancerede, har vestlige rederier i det sidste par år investeret i mange af disse skibe. Hvis der på længere sigt bliver tale om en kraftig international økono-