

[Berlau]

at netop jeg måske mere end nogen anden burde kende til forholdene. Jeg kan kun bekræfte hr. Tommy Dinesen på dette punkt. Det er derfor, jeg har udtrykt mig om forslaget, sådan som jeg har gjort.

Vi har noteret os, at SF på det seneste i hvert fald inden for den maritime industri er blevet tilhænger af kombiløsninger, således at krigsskibe er blevet gjort til fiskerikontrolskibe udstyret med kanoner og bomber.

(Kort bemærkning).

Tommy Dinesen (SF):

Det er anden gang, det er blevet sagt her fra talerstolen i dag. Jeg synes ærligt talt, at Fælles Kurs-klubben minder lidt om en slidt grammofoonplade. Det er det samme og det samme, der bliver kørt hele tiden.

(Kort bemærkning).

Preben Møller Hansen (FK):

Til hr. Tommy Dinesens orientering vil jeg gerne sige, at gentagelse er visdommens moder.

Så vil jeg gerne have lov til at stille – den var fed – hr. Tommy Dinesen nogle enkelte spørgsmål om meningen med denne sammenlægning. Hvor mange afskedigelser skal der foregå i kølvandet på den rationalisering af den virksomhed, der er inden for staten? Jeg vil også gerne have at vide, om det er en ny linje, der er lagt i Socialistisk Folkeparti, at man skal fratage fagbevægelsen retten til at spille den ene arbejdsgiver ud mod den anden, således at man kan sikre sig nogle bedre overenskomstresultater. Det er sådan set det, vi er vidne til her, hvor man samler det under én hat. Jeg har kendskab til, at f.eks. i Sømændenes Forbund, som ordføreren kommer fra, er det et ikke ualmindeligt kneb, at man presser én, og så siger man: Vi fik det her, det skal de også have dér.

Nu skal vi altså bare have ét rederi, og det er selvfølgelig en stor fordel for staten, at den kan rationalisere og bruge det som et middel mod faglige organisationer.

(Kort bemærkning).

Tommy Dinesen (SF):

Jeg vil godt gøre hr. Preben Møller Hansen opmærksom på, at jeg er valgt til Folketinget som folketingsmedlem og ikke som medlem af Sømændenes Forbund. Fagforeningspolitikken kan vi diskutere på generalforsamlingerne.

Hvor mange der skal fyres, ved vi da ikke. Det er vi ikke gået ind i. Vi har fremsat et beslutningsforslag, og vedtages det, kommer der et lovforslag bagefter. Der er også noget, der hedder udvalgsbehandling, hvor man behandler de ting, man ikke ved på nuværende tidspunkt. Der møder vi op.

(Kort bemærkning).

Preben Møller Hansen (FK):

Jeg er udmærket klar over, hvilke konditioner man er valgt på, når man sidder som tillidsmand i Folketinget. Der sidder man som tillidsmand for det danske folk. Derfor er det interessant for mig at vide, at man for SF's vedkommende er klar til at rationalisere med det resultat, at folk bliver kastet ud i arbejdsløshed. Vi siger tak for disse oplysninger.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Forslagets overgang til anden (sidste) behandling vedtoges uden afstemning.

Fjerde næstformand (Ole Vig Jensen):

Jeg foreslår, at forslaget til folketingsbeslutning 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:

14) Første behandling af lovforslag nr. L 110:

Forslag til lov om Dansk Internationalt skibsregister.

Af industriministeren (Nils Wilhjelms).

Sammen med denne sag foretoges de under punkterne 15–19 på dagsordenen opførte sager, nemlig:

15) Første behandling af lovforslag nr. L 111:

Forslag til lov om ændring af lov om skibes besætning.

Af industriministeren (Nils Wilhjelms).

16) Første behandling af lovforslag nr. L 112:

Forslag til lov om ændring af sønæringsloven.

Af industriministeren (Nils Wilhjelm).

17) Første behandling af lovforslag nr. L 113:

Forslag til lov om ændring af sømandsloven.

Af industriministeren (Nils Wilhjelm).

18) Første behandling af lovforslag nr. L 114:

Forslag til lov om uddannelse af maskinmestre.

Af industriministeren (Nils Wilhjelm).

19) Første behandling af lovforslag nr. L 115:

Forslag til lov om statstilskud til godkendte maskinmesterskoler og værkstedsskoler.

Af industriministeren (Nils Wilhjelm).

Lovforslagene sattes til forhandling.

Forhandling

Svend Andersen (S):

Jeg vil godt starte med de to sidste lovforslag, L 114 og 115. Vi er positivt indstillet over for dem. Det er vores indtryk ved gennemlæsning af forslagene, at de fuldt ud imødekommer de synspunkter om en ny og moderne maskinmesteruddannelse, således som den har været ønsket også fra organisationen. Skulle der være detaljer i forslagene, der trænger til nærmere belysning, vil vi selvfølgelig gøre det i udvalget. Vi siger ja.

Noget andet gælder de øvrige forslag, som er den pakke, der skal gennemføre Dansk Internationalt Skibsregister, som ministeren tidligere har bebudet. Det er forslag, der har været diskuteret meget længe, og jeg har tidligere både her i folketingsalen og ved andre lejligheder givet udtryk for Socialdemokratiets synspunkt til dannelsen af et DIS. Det er min vurdering, at det, der er sket i mellemtiden, ikke giver anledning til, at denne stillingtagen ændres. Begrundelsen for, at man skal lave det internationale skibsregister her, er for det første det oplæg, der er kommet fra skibsfartens egne organisationer, og som opridses de problemstillinger, som skibsværfterne og rederne har. Der har været en stigende udflagning i de sidste år. Under den borgerlige regering har det taget særlig stor fart. Det behøver ikke være regeringens skyld. En stor del af de ting, der giver anledning til udflagning, er internationale problemer, en forringelse af konkurrenceevnen, dol-

larkursens fald, oliepriser og fald i fragtrater osv. Men jeg kan ikke frigøre mig fra den tanke, at det også kan være, at rederne har fået et forstærket indtryk af, at man godt kan få kompensation for disse ting ved at lægge et yderligere pres på den borgerlige regering. Derfor er spørgsmålet om, hvorvidt de oplysninger, vi har fået fra rederne, er relevante, om de er rimelige at bygge på, er egnet til at tage et så drastisk skridt, som det er at lave et internationalt register her i landet.

For ud over de ydre forhold er der selvfølgelig også nogle indre forhold. Det har rederne fået koncentreret ned til alene at være spørgsmålet om løn. Men for mig at se må der også være andre indre forhold, der må kunne ses på. Nu er de regnskabsoplysninger, vi får, nok beregnet til at fremstå således, at de er i stand til at underbygge et behov for at få lavet denne lovgivning, men når man ser på f.eks. den meget dyre administration, som rederne må have i kraft af de meget flotte kontorbygninger, som der fortsat investeres i, kunne nogle af de penge måske være brugt til at investere i skibe, således at de i den del af rederierhvervet ikke behøvede subsidier, således som det er blevet til på nogle punkter. Men all right, man koncentrerer sig altså alene om lønomkostningerne.

Hvad er det så, at DIS, Dansk Internationalt Skibsregister, vil give dansk søfart? Baggrunden er, at hvis ikke det bliver lavet, sker der en yderligere flugt af skibe fra dansk flag over til internationalt flag. Der har været nævnt, at det ville koste ca. 10.000 arbejdspladser. Det er også blevet sagt, og det mener jeg også er rigtigt, at det vil også ske ved, at man indgår i et dansk internationalt register. Der vil altså ikke være nogen forskel på det. Der vil ikke skabes yderligere arbejdspladser om bord på skibene ved, at man går over til et dansk internationalt register. Det, der vil ske, er, at vi bevarer rederivirksomheden hjemme, vi bevarer administrationen, og vi vil fortsat kunne sige, at vi er en søfartsnation. Det kan i sig selv selvfølgelig være megen ære værd, men derudover er der altså ingen arbejdspladser mere, end hvis man gik ind i et andet internationalt register. Det er også tydeligt blevet sagt fra rederivirksomhedens side, at det er korrekt. Skal der så oprettes eller bevares danske arbejdspladser om bord på skibene, er der en hel række andre ting, der skal tages med i betragtning.

[Svend Andersen]

En del af de ting fremgår af den følgelovgivning, som vi har set. Desuden fremgår det af bemærkningerne til forslaget, at dette skal ses i sammenhæng med nogle ændringer i skattelovgivningen. Her er det meget svært at se af en sådan bemærkning, hvad det er, regeringen har i tankerne. For hvis redernes ønsker skal opfyldes som en forudsætning for ikke at gå ind i andre internationale registre, men gå ind i et dansk, er forudsætningen en 50 pct. lønreduktion. Med de tiltag, som ministeren er kommet med, er der slet ikke tale om, at man kommer tilnærmelsesvis op herimod. Der skal altså laves noget på skatteområdet, og i det forslag, som vi har set indtil nu, og som Rederiforeningen selv har udarbejdet, er det et spørgsmål om en nettolønsordning, at hele sømandsskatteprovenuet skal indgå som et bidrag til dansk rederivirksomhed. Er det det, ministeren har i tankerne? Hvis det er det, hvad er så begrundelsen for at oprette et dansk internationalt register, når alle disse ting ikke vedrører registeret? Man vil selvfølgelig sige, at de kun blev lavet i sammenhæng med et register, men de kunne jo lige så godt være lavet til virksomhederne i dag. Hvis man ville give dem disse skattelettelser, hvis man ville give dem de lettelser på bemanningen, hvis man ville give de lettelser på de sociale udgifter, og hvis man ville give lettelser på ud- og hjemrejse, ændre tilskudsmulighederne her, vil man jo kunne nå nøjagtigt det samme resultat, som man når ved at lave et internationalt register. Tilbage vil der så kun være, at man sætter sig uden for indgåede overenskomster ved at lave et internationalt register. Er det det, ministeren og regeringen lægger op til her og hermed bryder ind i de overenskomster, som fortsat skal gælde indtil 1. april 1991? Nu siger ministeren, at nu laver vi en ordning, der gør det muligt for alle, der vil det, at indmelde sig i registeret, og dermed er de friholdt for enhver form for indgåede overenskomster. Det er også det, som jeg har forstået ligger i det oplæg, som regeringen her er kommet med.

Jeg er meget opmærksom på, at der selvfølgelig står, at danske arbejdsretlige regler og andre danske retlige regler skal overholdes, men så vidt jeg kan se, er der ikke noget krav om, at f.eks. lederen eller føreren af et skib skal være dansk. Derved er det så pålagt en måske filippinsk skibsfører at varetage dansk ret og varetage danske arbejdsretlige forhold om

bord på skibene, også selv om det måtte være en koreansk eller en filippinsk overenskomst, der skal fortolkes i forhold til dansk arbejdsret. Der er en masse problemer i det oplæg, som ministeren er kommet med, der gør, at vores holdning til spørgsmålet er den samme, som vi har givet udtryk for på et tidligere tidspunkt.

Fabricius (KF):

Jeg kan godt indledningsvis røbe, at Det Konservative Folkeparti støtter de lovforslag, som industriministeren har fremsat, og som siger mod at styrke den danske skibsfarts konkurrencevilkår og fremme fleksibiliteten i den lovgivning, som skibsfarten er undergivet.

Det vel nok vigtigste lovforslag i denne såkaldte skibspakke er forslaget om oprettelsen af et Dansk Internationalt Skibsregister, og det skal ikke være nogen hemmelighed, at vi i Det Konservative Folkeparti har den opfattelse, at det ville være langt det lykkeligste, om den danske skibsfart havde så gode og så fornuftige konkurrencevilkår allerede under de eksisterende forhold, at der slet ikke var noget behov for at indføre et sådant internationalt skibsregister. Udviklingen særlig gennem de seneste år har jo imidlertid med stor tydelighed vist, at hvis det danske rederierhverv skal overleve, ikke som rederierhverv, men som dansk rederierhverv, så må der gøres noget effektivt for at forbedre erhvervets konkurrencevilkår, og det må gøres inden for en nær, overskuelig fremtid.

Under drøftelserne her i salen den 28. oktober i år om industriministerens skibsfartspolitiske redegørelse havde Tinget lejlighed til at gå ind i en nærmere analyse af, hvor dårligt det faktisk går for den danske handelsflåde, særligt set i relation til problemer med udflagning. Jeg skal ikke trætte de tilstedeværende med en langvarig gennemgang af tallene fra den debat; jeg skal bare henvise til bemærkningerne i industriministerens skriftlige fremsættelse af dette lovforslag. Deraf fremgår det jo, at de udflagede skibe ved udgangen af oktober 1987 kunne opgøres som udgørende 40 pct. af skibene under dansk flag. Tidligere i 1980'erne har tallet ligget på 10-12 pct. Så stort er altså problemet.

Det alvorlige ved denne udflagning er jo først og fremmest, at hvis man starter med at sætte et skib under udenlandsk flag og det sejler fra Singapore, så kommer der et tidspunkt,

[Fabricius]

hvor man mener at man måske også lige så godt kunne overflytte skibets management til Singapore. Og når det så er sket, flytter man befragtningen til Singapore, og så flytter man det næste led og det næste led til Singapore, og til sidst er der altså ikke noget dansk rederierhverv tilbage i større stil.

Hvis den udvikling får lov til at fortsætte, vil vi i løbet af få år miste mange, mange tusinde arbejdspladser, vi vil miste store valutaindtægter. Statskassen vil få færre indtægter på grund af et lavere beskatningsgrundlag inden for erhvervet osv. osv. Perspektiverne er meget ubehagelige.

Fra forskellig side er det forslag blevet rejst, at man i stedet for at lave et internationalt skibsregister skulle løse problemerne ved at lave nogle dyre, forkromede subsidieordninger. Det vil jeg godt advare lidt imod, for hvis man iværksatte nogle meget storstilede og meget forkromede subsidieordninger i stedet for, så ville de nok ikke på lang sigt have den samme effekt, og det ville nok mere tendere imod at skabe strukturproblemer i rederierhvervet end at løse problemerne. Derfor tror vi på modellen med et dansk internationalt skibsregister, og den tro er blevet bestyret af den udvikling, som vi har set i Norge efter indførelsen af et internationalt skibsregister dér.

Må jeg sige kort i forbindelse med det norske skibsregister, at det adskiller sig fra den model, som vi gerne ser i Danmark, ved, at man ikke i Norge har lagt synderlig vægt på at bevare arbejdspladser til søs. Det er en modsætning til det, vi gerne vil i Det Konservative Folkeparti, fordi vi ser det som værende af meget stor betydning, at vi bevarer så mange danske arbejdspladser til søs som overhovedet muligt i forbindelse med oprettelsen af et dansk internationalt skibsregister. Det er også derfor, vi med glæde ser, at man lægger op til at ville kombinere det internationale skibsregister med et særligt skatteudspil, der kan reducere hyreudgifterne for danske søfolk, og det kan være med til at bevare danske arbejdspladser.

Vi lægger endvidere vægt på, skal jeg nævne ganske kort, at det også er dansk ret, der gælder på skibe i det internationale skibsregister, herunder også de arbejdsretlige regler.

Så skal jeg sige om de øvrige elementer i industriministerens lovpakke, at der jo er tale om lovforslag, som tilsigter en øget fleksibilitet på

særlige områder; det gælder ophævelsen af de vejledende bemanningsskalaer osv. Der er også tale om en omlægning af statens tilskud til rejseudgifter for danske søfolk. Det har også betydning. Endelig er der også et forslag om en tiltrængt modernisering af maskinmesteruddannelsen. Det er gode og perspektivrige forslag, men det er også forslag, som jeg mener man bør se i forbindelse med forslaget om oprettelsen af et internationalt skibsregister, for uden oprettelsen af et sådant register vil de ikke i sig selv kunne løse rederierhvervets problemer.

Hvis Folketinget ikke vil være med til at forbedre rederierhvervets konkurrencevilkår, kan vi godt allerede nu sætte historikerne i gang med at skrive det uigenkaldeligt sidste kapitel i beretningen om den danske handelsflåde, for så vil den ikke være ret meget andet end historie i løbet af alt for få år. Det er baggrunden for, at vi støtter industriministerens lovforslag.

Tommy Dinesen (SF):

Lad mig begynde med nogle generelle betragtninger om lovforslagene.

De 6 lovforslag er en opfølgning af den skibsfartspolitiske debat, som vi havde for en måned siden. Den tale, der blev holdt fra SF's side, rettede en kraftig kritik mod det såkaldte DIS, Dansk Internationalt Skibsregister. DIS bliver simpelt hen et paradys for alle danske skibsredere. Det vil nemlig komme til at betyde, at rederne kan aftale overenskomster med andre landes søfolk, og det vil sikkert i praksis betyde f.eks. asiatiske søfolk til hyrer, der ligger langt under, hvad danske søfolk har krav på i dag.

Der står godt nok i lovforslagene, at de danske regler vedrørende arbejdsmiljø, arbejdstid samt sociale love skal følges af DIS, som jo selvfølgelig beholder et Dannebrog i agterstaven og derved bevarer den goodwill, som dansk søfart har i udlandet.

Men i realiteten er det umuligt at beskytte andre nationers søfolk, eftersom der efter al sandsynlighed i et skib vil være en dansk kaptajn og maskinchef, og eftersom de er redernes repræsentanter, bliver de ikke gamle i rederiet, hvis de fortæller udenlandske søfolk om deres rettigheder i et skib under DIS.

Det siger sig selv, at har man mønstret eksempelvis en koreaner i et dansk skib under

[Tommy Dinesen]

DIS, så er muligheden for, at den pågældende ved noget om de danske sikkerhedsbestemmelser, meget lille. Den pågældende ved sandsynligvis heller ikke noget om, at dansk indregistrerede skibe ikke må sejle på Sydafrika. Og hvem om bord ville være interesseret i, at den pågældende fik dette at vide, hvis skibet var på vej dertil? Nok vedtages der mange love på Christiansborg, men at tro, at f.eks. en koreaner i et dansk skib ved noget om dansk lovgivning, er nok at være for naiv.

Alle søfartsorganisationer er imod, og alle ved, at hvis dette bliver vedtaget, bliver det dødsstødet for den danske sømandsstand.

Søfartsorganisationerne har peget på, at man kunne bruge indtægterne fra sømandsskatten som støtte til rederne, ca. 500 mio. kr., og ligeledes at alle afgifter, der påhviler erhvervet, kunne lempes eller fjernes helt.

SF må, som vi også gjorde under debatten sidst, afvise, at rederne oven i erhvervspakken ved et tilskud på 3.000 kr. pr. forhyret får endnu et tilskud. Nu hørte jeg så skatteministeren for ikke så lang tid siden sige, at det var 10.000 kr., men det gør det jo i hvert fald ikke dårligere for rederne.

Lovforslaget er simpelt hen et forsøg på at bombe dansk fagbevægelse 100 år eller længere tilbage, og det kan forbavse, at LO overhovedet ikke har forsøgt at gå ind i sagen. Det kan selvfølgelig skyldes, at man anser slaget for tabt på forhånd.

Forslaget om DIS er det mest arbejdsgivervenlige forslag, der mig bekendt nogen sinde er set i Danmark. Resultatet af DIS bliver, at vi mister ca. 10.000 danske arbejdspladser, men vi beholder valutaindtægterne på 6-10 mia. kr. om året. Det er facit. Regningen betales af dem, der bliver arbejdsløse. Det medfører, at i de byer, hvor der bor mange søfolk, vil der komme til at mangle indtægter fra sømandsskatten. Sømandsskolerne må inden ret længe regne med at blive kraftigt reduceret eller lukket, da kun få i fremtiden vil få mulighed for at få hyre.

Da søfartspolitikken er en international affære, er der kun én mulighed, hvis man da ellers vil, nemlig at løse disse problemer gennem internationale organer såsom ILO, FN, EF, og det er svært, det må erkendes. Denne regering vil i hvert fald ikke gøre en disse, selv om alle forhandlede aftaler mellem parterne nu bliver eksproprieret og alle de indgåede aftaler ikke vil gælde mere.

Rederne har været så sikre på at få disse forslag igennem, at man dårligt har villet forhandle med organisationerne, og forhandlinger bliver der heller ingen af i fremtiden, da søfartsorganisationerne på det nærmeste må anses for at blive opløst, idet de i fremtiden kun har arbejdsløse medlemmer.

I ministerens bemærkninger omtales det, at der senere kommer et forslag om en ændring af skattelovgivningen, og det har i debatten været fremme, at søfolkene ikke skulle betale skat i fremtiden. Dette ville indebære, at hyren så kunne sættes ned, til gavn for rederne selvfølgelig.

Her var det glædeligt at overvære et møde, som søfartsorganisationerne med undtagelse af Sømændenes Forbund havde indkaldt til. Her kom det klart frem, med en enkelt undtagelse, at søfolkene ikke ville betragtes som nassere på det danske samfund. Det samme kan desværre ikke siges om rederne. Søfolkene vil gerne betale deres bidrag til samfundets udgifter på linje med andre borgere, og det selv om søfolkene ofte arbejder langt fra Danmark og derfor ikke kan benytte den kollektive trafik og andre af de goder, som vi danske borgere har ret til.

Ministeren har svaret på et spørgsmål fra undertegnede, at færgeruter og indenrigsruter ikke vil være omfattet af DIS. Det samme sagde man i Norge, men ifølge sidste nummer af bladet Søfart forsøger de norske redere nu at få disse ruter ind under det norske internationale skibsregister, og det vil de danske redere selvfølgelig også forsøge.

Med hensyn til de lovforslag, der ligger her, kan jeg kort sige, at vi ikke har noget som helst pønt at sige om forslagene til lov om Dansk Internationalt Skibsregister, lov om ændring af lov om skibes besætning, lov om ændring af sønæringsloven og lov om ændring af sømandsloven, og det er forhåbentlig fremgået meget klart af det, der er fremført.

Vi vil naturligvis i udvalget stille spørgsmål for at få afdækket uhyrlighederne, men ellers er forslagene et udtryk for, at der gøres klar til, at udlændinge kan overtage de danske arbejdspladser, også på officersområdet, i en hidtil uhørt grad. Kun kaptajnen skal være dansk statsborger, men kan dog nøjes med at være det, man kalder EF-borger. Det er værre end det, man havde frygtet i sin vildeste fantasi.

[Tommy Dinesen]

Mandskabsreduktioner og forhyrede med dårligere uddannelse er naturligvis også med. De omtales i lovforslaget om ændring af lov af skibes besætning. De hensyn, man før har taget til sikkerheden til søs, er væk. Selv kokkene behøver bare at kunne koge kartofler – eller ris bliver det vel nærmest – så er de uddannede. I dansk skibsfart bliver der i fremtiden ikke engang plads til en skibshund, så drastiske er nedskæringerne.

Derimod kan vi støtte lovforslagene om uddannelse af maskinmestre og om statstilskud til godkendte maskinmesterskoler og værkstedsskoler. Når vi kan støtte disse to lovforslag, hænger det sammen med, at der gives mulighed for, at maskinmestre til søs som noget nyt får en uddannelse, som også kan bruges i land. Og det bliver der i hvert tilfælde brug for i fremtiden, hvis vi får et Dansk Internationalt Skibsregister.

Skrumsager Skau (V):

Det er jo noget af en begravelsestale, vi her har hørt. Jeg føler, at hr. Tommy Dinesen læser de lovforslag, som vi nu har på bordet, på en noget indskrænket måde, men jeg vil gerne hjælpe noget på forståelsen.

Jeg vil også gerne sige tak til ministeren, som er rykket ud så hurtigt, efter at vi havde debatten her i Folketinget den 28. oktober, og har fremsat disse lovforslag, som vil øge beskæftigelsen. Det er jeg ikke i tvivl om, og det er jo også regeringens mål at øge beskæftigelsen, ikke alene på land, men også i vores danske skibe; også selv om de er under Dansk Internationalt Skibsregister. Målet er at øge beskæftigelsen, og det er samtidig at sikre en øget valutajob til Danmark, noget, som vi i allerhøjeste grad har behov for.

Vi kender alle sammen udviklingen i de seneste år, det er allerede blevet omtalt. Vi har færre og færre skibe under dansk flag. Vi har færre beskæftigede i den marine sektor, både på skibe og på land, og vi har faldende valutajob fra vores danske skibsfart.

Grundene er mange, de er ikke bare den ene faktor eller den anden faktor, de er mange. En af dem er overkapaciteten i tonnagen på verdensplan. Der er selvfølgelig også dollarfaldet, som vi har set her i de senere år. Samtidig er der fragtbegrænsningerne, dels dem, som vi selv har pålagt skibsfarten her fra dette Ting, men jo

også de begrænsninger, som andre lande har pålagt dansk skibsfart, altså protektionistiske tendenser.

Endelig er der de ekstraordinært høje omkostninger, det høje skattetryk, som vi har i Danmark, og som betyder, at mandskabsomkostningerne er betydelig højere for skibe under dansk flag end for skibe under fremmed flag, under bekvemmelighedsflag. Vi har selvfølgelig også her nogle problemer med registreringsafgifterne sammen med de bemandsningsregler, som vi har. Men det har ministeren jo fremsat forslag om, således at vi kan få det løst.

Jeg føler også, at vi har haft en god debat i det danske samfund og også med sømændenes organisationer og Fællessekretariatet.

Flagskibet blandt de forslag, som ministeren har fremsat, er forslaget om Dansk Internationalt Skibsregister, og jeg kan ikke lade være med at sige lidt om de forslag, som hr. Svend Andersen kom med. Hr. Svend Andersen var inde på, at man kunne lave noget på beskatningsområdet og noget her og noget dér, men det måtte bare ikke komme ind under et bestemt register. Jamen hvis det er det, som forskrækker Socialdemokratiet så meget, så kan vi da godt lave det i samme bog, have registrene fælles, hvis vi så bare kan lave bestemte forhold for bestemte skibe, som sejler under bestemte forhold og på bestemte destinationer.

Det, vi skal have gjort noget ved, og som ligger i forslaget fra ministeren, er jo beskatningsforholdene for sømændene. Vi skal have nogle andre aftaler imellem rederne og de forskellige mandskabsorganisationer for at komme ned på et omkostningsniveau, så de kan klare sig i konkurrencen på det internationale marked. Ingen tvivl om det. Det føler jeg at der er blevet lagt op til, og jeg har også på fornemmelsen, at en del af mandskabsorganisationerne er i gang med positivt at overveje det oplæg, som her ligger.

Det næste lovforslag vedrører skibes besætning. Vi har i den nuværende lovgivning fra 1985 nogle vejledende skalaer, og inden de blev vedtaget, sagde vi fra Venstres side, at dem kunne vi måske godt liberalisere noget mere, fordi der sker en hurtig teknologisk udvikling på vore skibe. Det er det, vi så er kommet til nu allerede efter godt 2 år, og nu må vi prøve at se på det igen. Skibene er jo ikke ensartede, de har forskellige forhold, og derfor er det, vi lægger

[Skrumsager Skau]

op til her, at man fastsætter mandskabet afhængigt af det enkelte skib, og ikke efter nogle fastsatte regler.

Venstre går også ind for forslaget om, at staten betaler halvdelen af udrejseomkostningerne for vore sømænd, og vi vil også gerne støtte forslagene vedrørende moderniseringen af uddannelserne for maskinmestre, ikke for at de skal gå i land, men for at de kan opfylde de meget høje krav, der er på vores skibe, og som jo ikke bliver mindre med den fortsatte teknologiske udvikling.

Vi har tidligere i dag behandlet forslagene i eksportpakken. Vi har også her talt om omlægningen af arbejdsgiverafgifterne, og det er klart, at det også vil få stor betydning for hele det marine miljø, dvs. både på land og i de skibe, som vi har sejlene rundt i verden.

Venstre kan støtte de lovforslag, som ministeren her er kommet med, og vi vil se frem til at kunne behandle disse forslag hurtigt i Erhvervsudvalget, for det haster, hvis vi stadig væk skal se Dannebrog i agterstaven på vore skibe.

(Kort bemærkning).

Svend Andersen (S):

Hr. Skrumsager Skau har forstået mine bemærkninger rigtigt. Vi er meget positivt indstillet på at lave nogle ting, der kan få virkninger, der svarer til det, ministeren har lavet, uden at det nødvendigvis behøver at medføre dannelsen af et internationalt register.

Men jeg vil godt understrege, at der heri ikke ligger en tilslutning til, at der kan anvendes et provenu svarende til sømandsskatten. Vi kan ikke lukke op for, at hvis et erhverv er i vanskeligheder, så kan den del, som de ansatte på virksomhederne skal betale i skat, bare tilbagebetales til virksomhederne. Det er ikke det, der ligger i vores bemærkninger, og det vil vi fortsat tage afstand fra.

Larsen-Ledet (RV):

Udviklingen for dansk skibsfart er foruroligende. Det gælder danske søfolks beskæftigelse, valutaindtjeningen og tilbagegangen for det danske flag på verdenshavene. Jeg ved nok, at det sidste er noget temmelig udefinerbart, og det er ikke noget, vi kan gøre op i kroner og øre, men det er alligevel noget, vi godt kan lide, og det er med beklagelse, at vi må konstatere denne udvikling.

40 pct. af danske skibe har udflaget nu; udenlandske besætninger sejler nu med de tidligere dansk indregistrerede skibe. Denne udvikling bør ikke fortsætte, hvis vi kan gøre noget realistisk for at hindre det.

Regeringen har et forslag om et særligt dansk skibsregister, som efter regeringens og redernes opfattelse vil stoppe udflagningen, og man mener også, at rederiernes administration vil blive her i Danmark. Men får vi nogen som helst garanti for, at danske søfolk fortsat vil blive beskæftiget på de skibe, der flytter til et Dansk Internationalt Skibsregister? Jeg kan ikke se, at vi får nogen garanti for det overhovedet, vel snarere tværtimod.

Det Radikale Venstre har ikke noget alternativ til Dansk Internationalt Skibsregister, i hvert fald ikke i øjeblikket. Derfor må jeg give den melding fra mit parti, at hvis vi ikke under udvalgsarbejdet finder overbevisende alternativer til DIS, så vil vi tilslutte os regeringens forslag. Men vi gør det ikke uden videre.

Nu er vi jo nok i den situation, at regeringspartierne folk måske har beskæftiget sig med spørgsmålet i længere tid, og derfor kan regeringspartierne folk måske være kommet igennem den usikkerhed, som vi fra radikal side kan føle ved at tage det store skridt, som der er tale om ved at gennemføre det foreliggende forslag.

Der er et gammelt ord, der siger, at tvivlen skal komme den anklagede til gode, og de anklagede i denne forbindelse kan jo være de danske søfolk. Hvad sker der, hvis de søfarende nationer alle gør som vi for at få filippinske og kinesiske besætninger? Vil konkurrencen om fragterne ikke blive lige så hård, men bare på et lavere niveau? Hyren udgør vel i øjeblikket omkring 8 pct. af skibenes driftsudgifter. Hvad gør danske redere i så fald? Jeg forudsætter altså, at konkurrenceforvridningssituationen fortsat vil skærpes. Hvad gør danske redere så? Kan vi da komme til at opleve, at rederne flytter deres folk i land til nationer, som har en meget lavere skatteprocent, for dermed at kunne blive mere konkurrencedygtige?

Hvis det hele ender med, at man hyrer folk til 3.000-4.000 kr. om måneden, har jeg i hvert fald svært med at forstå, at vi så ikke kommer til at opleve en konkurrence med hinanden på et lavere niveau. Men det kan være, at jeg tager fejl, og jeg møder i hvert fald til dette her med absolut åbent sind.

[Larsen-Ledet]

Men hvad med sikkerhedsbestemmelserne om bord? Er regeringen ikke bange for, at overgangen fra danske til internationale bestemmelser kan komme til at gå ud over sikkerheden? Vi vil efter min opfattelse komme til at se, at størrelsen af skibsbesætningerne vil blive reduceret, og jeg kan vel ikke komme galt af sted ved at sige, at vi nok også vil komme til at opleve, at de fleste af de besætninger, der bliver på mønstret, vil være dårligere kvalificeret end danske søfolk.

Det kunne i den forbindelse – og det er i hvert fald et af de spørgsmål, som vi vil stille i udvalget – være rimeligt at få undersøgt, om ulykkesfrekvensen er højere på de skibe, som sejler efter de internationale sikkerheds- og bemandingsregler. Uanset hudfarve og nationalitet er sikkerhedsbestemmelserne noget helt fundamentalt efter radikal opfattelse.

Og hvad med forsikringspræmierne? Er de større for de skibe, som udflager i dag? Hvad koster det samfundet økonomisk, hvis vi skulle komme i den forfærdelige situation, at vi får 10.000 ekstra arbejdsløse søfolk, for slet ikke at tale om de menneskelige omkostninger?

Jeg ved nok, at man kan sige, at det ville vi også opleve, hvis vi ingenting gjorde, og industriministeren kan jo meget let afparere det spørgsmål på den måde, hvis det er industriministerens opfattelse. Og han har sikkert ret i, at vi vil komme til at opleve det her, hvis vi ingenting gør. Men her kommer jeg så igen tilbage til det spørgsmål, som jeg startede med: Er der et alternativ til Dansk Internationalt Skibsregister, som er rigtigt, som er praktikabelt, som giver danske søfolk en sikkerhed for beskæftigelse? Vi ved jo, at det er bebudet, at straks i det nye år skulle der komme et særligt skatteforslag for søfolk, og det forslag kan vel også komme til at spille en rolle i den videre behandling af regeringens forslag, samtidig med at der bliver ændrede regler for udrejsebetalning for søfolk. Også de ændrede regler for arbejdsgiverbidrag vil jo alt andet lige betyde en lempelse for danske skibsrederes konkurrenceevne.

Jeg føler, det er meget svært at sige, hvad der er rigtigt, og det er selvfølgelig principielt forkert. En politiker skal være skråsikker på alting. Men jeg føler, at det er kolossalt svært her at sige, hvad der er rigtigt. Det er meget alvorlige, meget vidtrækkende beslutninger, vi står over for.

Vi vil bruge udvalgsarbejdet til dels at høre mere om konsekvenserne af det foreliggende forslag, dels at undersøge, om der kan konstrueres et bedre alternativ til regeringens forslag. Vi kan heller ikke afslutte udvalgsarbejdet, uden at vi får et meget mere indgående kendskab til den ordning, man har i Norge.

Til afslutning kan jeg sige, at der er i hvert fald én ting, som er helt sikker: noget skal der gøres. Dansk søfartspolitik vil komme til at undergå forandringer, og det er vi i hvert fald også fra radikal side parat til.

De øvrige lovforslag hænger i stor udstrækning sammen og hænger også noget sammen med lovforslaget om Dansk Internationalt Skibsregister. Vi er med på ændringerne om den statslige udrejsebetalning, mens vores holdning til de øvrige forslag er afhængig af udvalgsbehandlingen, og hvilken skæbne Dansk Internationalt Skibsregister får.

(Kort bemærkning).

Preben Møller Hansen (FK):

Jeg følte, at hr. Larsen-Ledet virkelig dybt havde sat sig ind i sagen og var bekymret for de mange, der ifølge lovforslaget vil blive ramt af arbejdsløshed. Det er ikke alene 10.000, det er 15.000 sømænd, der vil blive kastet ud i arbejdsløshed, og deres arbejdspladser vil blive overtaget af udenlandsk arbejdskraft. Det betyder en udgift for samfundet på 150 mio. kr. i arbejdsløshedsunderstøttelse, foruden at det vil koste hospitalsophold m.v., idet en lang række af de mennesker vil blive ramt psykisk, hvis dette lovforslag bliver en realitet.

Hr. Larsen-Ledet spurgte, om der var noget alternativ. Hertil kan jeg fra denne talerstol sige: Ja, det er der. Der er et alternativ, men det kræver naturligvis, at de, der ejer skibene, også er indstillet på et alternativ, idet der er to parter i sagerne, og den ene part har givet udtryk for, at den er indstillet på en forhandling, så alternativet bliver en realitet. Men den anden part har kort, koldt og kynisk givet udtryk for, at et flertal i Folketinget var klar til at imødekomme redernes ønsker, og det uanset om det får umådelige menneskelige konsekvenser eller ej. Det er den kynisme, vi skal afsløre, for der er et alternativ, det kan jeg godt garantere for.

Emmert Andersen (CD):

CD mener ikke, der er tale om kynisme i det

[Emmert Andersen]

foreliggende lovforslag, tværtimod. Situationen er jo den, at rederierhvervet ikke engang er i stand til at tjene så mange penge, at de kan foretage de nødvendige afskrivninger endsigse forrente den investerede kapital. Det mener jeg man skal se som baggrund for dette lovforslag, som vi diskuterede for nylig under ministerens skibsfartspolitiske redegørelse.

Vi kan ikke komme uden om, at der sker en meget kraftig og accelererende udflagning i øjeblikket, og vi kan ikke komme uden om, at der ikke vil findes et dansk skibserhverv ultimo 1989 med den kraft, det har i øjeblikket. Det er jo grundlaget for det foreliggende lovforslag.

Udflagningen sker til Panama, til Bahama og til Singapore. Er det det, man ønsker ved at forhindre dette lovforslag, hvor man får et dansk internationalt skibsfartsregister? Vil man hellere have skibene over under disse flag end under et dansk kvalitetsflag? Det forstår jeg ikke rigtig.

Hvis man kommer ind under et internationalt skibsfartsregister, vil konkurrenceevnen blive styrket, og derved vil man i virkeligheden bevare i tusindvis af stillinger. Det drejer sig jo ikke blot om stillinger på skibene, men også om stillinger på skibsværfter i Danmark, hos underleverandører til skibsværfter og til skibene, og det drejer sig om kontorpersonalet i Danmark, så det er i tusindvis af stillinger. Det drejer sig i det hele taget om at bevare det tredje største eksporterhverv i Danmark, og det drejer sig om at bevare det maritime erhverv i Danmark overhovedet. Hvis vi ikke gennemfører det, der er foreslået her, må vi se i øjnene, at vi i løbet af 4-5 år ikke har noget maritimt erhverv i Danmark.

Det forekommer underligt, at de, der i virkeligheden skulle være mest interesseret i gennemførelsen af disse lovforslag, er de mest skeptiske. Jeg tror, det bygger på en række misforståelser. Det bygger på manglende information eller manglende erkendelse af de konsekvenser, der i virkeligheden vil være af ikke at gennemføre det. Jeg vil sige til alle disse skeptikere: Se på Norge! Se, hvad det norske socialdemokrati har fået gennemført, og hvad konsekvensen af det har været. Jeg synes, det danske Socialdemokrati skulle gøre noget tilsvarende. Der er virkelig sket en tilbageflagning til det norske flag.

Når man gennemfører det, der her er foreslået, må man selvfølgelig også gennemføre en masse konsekvenser, som der må lovgives om, derfor alle disse lovforslag, men hovedsigtet med det hele er at bevare et dansk maritimt miljø, og det sikres ved nærværende lovforslag. Derfor vil CD støtte det 100 pct.

(Kort bemærkning).

Svend Andersen (S):

Hr. Emmert Andersen nævnte den værdi, som dansk rederivirksomhed kunne have for de danske skibsværfter. Så vil jeg gerne spørge hr. Emmert Andersen: Hvor mange danske skibsværfter har i de senere år bygget skibe på dansk værft for egen regning?

(Kort bemærkning).

Berlau (FK):

Ordføreren for CD, som i øvrigt jo forsøger sig som skibsreder i øjeblikket og måske har en vital interesse i dette her ud fra et egoistisk synspunkt, gav udtryk for, at det var en forudsætning for at deltage i denne diskussion, at man vidste, hvad det drejede sig om. Den samme ordfører hævder herefter i strid med sandheden – og formodentlig vel vidende, at det er i strid med sandheden – at det norske internationale register har betydet, at der er ført skibe tilbage. Vil ordføreren for CD komme herop på talerstolen og give os antallet på, hvor mange norske skibe der er ført tilbage og registreret? Han ved det formodentlig ikke, men så skal jeg oplyse det. Det er 4. Og der er flyttet 2 hen i venteposition. Det er tallene på nuværende tidspunkt.

Hvis det er det, CD anser for at være en overmåde stor del, eller hvordan det blev udtrykt, må jeg indrømme, vi er uenige om proportionerne; så minder det om spørgsmålet: hvor ligger overgangen mellem gang og løb, eller noget i den retning. Det er i hvert fald noget frygteligt sludder, og der er tale om total uvidenhed om det.

(Kort bemærkning).

Preben Møller Hansen (FK):

Man må almindeligvis sige, at en skibsreder er inhabil i denne sag, men han har selvfølgelig ret til at udtale sig, al den stund den pågældende er valgt til Folketinget, men den pågældende

[Preben Møller Hansen]

må i hvert tilfælde vide noget om det, vi taler om, og den pågældende siger, at man er nødt til at gøre noget, hvis man skal bevare den maritime industri og skal bevare arbejdspladserne.

Jeg skal ikke gentage de bemærkninger, som hr. Berlau fremførte, men kun sige, at det fremgår klart og tydeligt, hvad forslagene i § 10 indebærer, nemlig at skibsrederne kan tegne overenskomster med tredjelande. Det vil de naturligvis gøre med det resultat, at den del af den maritime stab, der findes her i landet, nemlig danske søfarende, vil blive erstattet af udenlandske.

Et andet spørgsmål var deres mulighed for at overleve. Det er Danmarks Rederiforenings 35-punkts-program, som blev forelagt i december 1985, der er baggrunden for det forslag, der foreligger her. Hvem er så Danmarks Rederiforening? Hovedparten af bruttoregister tonnagen tilhører ét eneste rederi, nemlig A. P. Møller. Og hvis ikke A. P. Møller kan klare det, må der være noget i vejen med vurderingsevnen, når man studerer regnskaber. Ifølge rederiet A. P. Møllers regnskaber, er der nemlig et milliardoverskud, og det er tilvejebragt med de nuværende danske besætninger under danske overenskomster. De klarer sig altså udmærket.

(Kort bemærkning).

Emmert Andersen (CD):

Jeg vil gerne sige til hr. Berlau, at det efter min mening er en meget stor succes, når en meget kraftig udflagning tager af og måske helt stopper. Det norske register har netop bevist, at det er en stor succes, for situationen er vendt, og noget af det sværeste er jo at bremse op.

Til hr. Svend Andersen vil jeg sige, at skibsværfternes problemer nok skal ses i lyset af det socialdemokratiske forslag i sin tid, hvor man bremsede for at investere i skibe i anpartsform. Jeg kan godt huske, hvornår det skete.

Kirsten Madsen (FP):

Hvis der ikke gøres noget, vil dansk skibsfart under alle omstændigheder fortsætte med at flage ud. Det vil hurtigt medføre totalt stop for dansk skibsfart, og så vil maritime danske arbejdspladser under alle omstændigheder blive overtaget af fremmede besætninger.

Lovpakken vil forsøge at bevare skibene under dansk flag og dermed give mulighed for at fastholde adskillige milliarder kroner i Danmark.

Fremskridtspartiet mener, at intentionerne i industriministerens lovpakke er gode, hvis målet er at bevare den danske nation som skibsfartsnation, men at sømandsskatten bør afskaffes. Det er jo en realitet, at der i 1980'erne er sket en betydelig udflagning, og at det muligvis vil være slut med skibe under dansk flag engang i 1990'erne. Der er heller ingen tvivl om, at dette vil betyde et betragteligt valutatab for landet.

At tilbageføre skibe, som gennem deltagelse i udenlandske selskaber er blevet overført til udenlandsk flag, men stadig reelt disponeres af et dansk rederi, er også en god tanke. De udflagede skibe udgjorde i oktober 1987 40 pct. af skibene under dansk flag. Det er en kraftig stigning, der er sket inden for 1 år med en forøgelse på 20 pct., eller sagt på en anden måde: en fordobling af de udflagede skibe fra 1986 til 1987.

Forudsætningen for optagelse i Dansk Internationalt Skibsregister, hvor det i overvejende grad er skibe, der går i udenrigsfart uden for et nærmere afgrænset område omkring Danmark, og som ikke anvendes til transport af passagerer eller gods mellem danske havne, kan også lyde fornuftigt.

De fleste af lovpakkens forslag kan Fremskridtspartiet tilslutte sig. Dog må vi melde fra over for lovforslag nr. L 113, da dette lovforslags gennemførelse vil medføre øgede statsudgifter, som vi ikke kan acceptere.

Som et led i bestræbelserne for at bevare danske søfarendes ansættelse i danske skibe ønsker Fremskridtspartiet sømandsskatten afskaffet.

Vi kan tilslutte os forslaget om en forbedring og effektivisering af maskinmesteruddannelsen, sådan at uddannelsen opfylder de nødvendige forudsætninger for stillinger såvel i land som til søs.

Fremskridtspartiet kan altså i det store og hele tilslutte sig industriministerens lovpakke, men finder det uhyre vigtigt, at den efterfølges af en fjernelse af sømandsskatten.

Vi vil i øvrigt se velvilligt på lovpakken under udvalgsbehandlingen.

(Kort bemærkning).

Preben Møller Hansen (FK):

Jeg lyttede med interesse til den forrige taler, og jeg vil gerne have oplyst, hvor meget de 40 pct. er af bruttoregister tonnagen. Kan Frem-

[Preben Møller Hansen]

skridtspartiets ordfører fortælle mig det? Da 40 pct. af handelsflåden kan beregnes stykvis af skibe – og lad os f.eks. sige, der er 1.000 skibe, hvoraf x antal er på 19 t – så kan man hurtigt nå op på det tal. Vi vil gerne have at vide helt klart, hvor mange bruttoregister tons der er tale om i denne sag.

Kristian R. Kristensen (KRF):

Det er heller ikke med større begejstring, at vi fra Kristeligt Folkepartis side er med til at behandle disse forslag. Baggrunden for lovforslagene er jo den voldsomme udflagning af den danske handelsflåde. Omkring årsskiftet udgjorde anvendelsen af fremmed flag 20 pct., både målt i antal skibe og i tonnage, i forhold til de danske handelsskibe.

I juni 1987 udgjorde anvendelsen af fremmed flag 29 pct., målt i såvel skibe som tonnage, og i oktober 1987 udgjorde de udflaggede skibe 40 pct. af skibene under dansk flag, målt i tonnage 38 pct.

Det er de lave driftsomkostninger, der er forbundet med skibsfart under en række andre landes flag, der virker så tillokkende, at skibe under dansk flag bliver udflaget.

I Kristeligt Folkeparti mener vi, det helt afgørende for dansk økonomi er, at skibene er dansk indregistrerede. Samtidig er det væsentligere, at skibene er dansk indregistrerede, end at besætningen er dansk. Det er beklageligt, at det kan være sådan, men det skal atter ses i et økonomisk perspektiv.

Ved etablering af Dansk Internationalt Skibsregister opnås det helt afgørende forhold, at skibe i dette register får mulighed for at sejle med udenlandske besætninger på de lønvilkår, som er gældende i besætningernes hjemlande.

Det er da også et gennemgående træk i forslaget om Dansk Internationalt Skibsregister, at de enkelte bestemmelser næsten overtages ukritisk fra Dansk Skibsregister, som det i dag findes, med den væsentlige afvigelse vedrørende skibsbesætninger og aflønning af samme.

Der åbnes således for indgåelse af kollektive overenskomster om løn og arbejdsforhold med andre nationale sømandsorganisationer.

Det er efter vores opfattelse ikke hensigten med Dansk Internationalt Skibsregister at åbne for, at andre landes skibe kan lade sig indregistrere i Dansk Internationalt Skibsregister. International betyder således ikke her adgang for

andre, men karakteriserer udelukkende de danskejede skibes handels- og sejlforhold.

Men skal vi bevare en dansk handelsflåde – og det tror jeg vi kan være enige om alle sammen at vi skal – er denne internationale registrering desværre nødvendig. Vi ved godt, at sømandsorganisationerne er imod det. Det forstår vi også udmærket godt, men vi må nok alligevel erkende, at det er en nødvendighed.

De øvrige lovforslag fra nr. L 111 til nr. L 115 skal ses i forlængelse af lovforslag nr. L 110, forslag til lov om Dansk Internationalt Skibsregister.

Lovforslag nr. L 111, forslag til lov om ændring af lov om skibes besætning, lægger op til, at kravene til besætningerne på danskejede og -indregistrerede skibe skal svare til internationale standarder, som i en del tilfælde er mindre krævende end de danske. Samtidig vil uddannelseskravene blive tilpasset de internationale standarder, hvilket ligeledes i mange tilfælde betyder en vis forringelse af kravene til uddannelse på danske skibe. Omvendt kan søfolk med dansk afgangseksamen efter tilpasningen have mulighed for at betjene og sejle større skibe, end det er tilfældet i dag.

Det samme gælder lovforslag nr. L 112.

Lovforslag nr. L 113, forslag til lov om ændring af sømandsloven, ændrer et statsligt støtteforhold vedrørende sømænds ud- og hjemrejse. I dag er forholdet det, at staten betaler en sømands hjemrejse fra fremmed havn, forudsat at sømanden har været bortrejst i mindst 6 måneder. Med lovforslaget foreslås det, at staten i stedet betaler udrejse til påmønstring i fremmed havn uanset tjenestens længde. Det betyder et væsentlig øget antal rejser, som staten finansierer, svarende til at de statslige udgifter øges fra 3 mio. kr. om året til ca. 20 mio. kr. årlig.

Samtidig lægges der op til en lovmæssig vedtagelse af en ret til at indgå kontrakt om 12 måneders udmønstring, hvor reglerne i dag siger 6 måneder. Det er begrundet i de internationale regler, som er vedtaget ved ILO-konventionen.

Lovforslag nr. L 114 og nr. L 115 skal opfattes sammen. Nr. L 114 hedder forslag til lov om uddannelse af maskinmestre og nr. L 115 forslag til lov om statstilskud til godkendte maskinmesterskoler og værkstedsskoler. Det er rent faktisk blevet konstateret, at to ud af de tre nuværende særskilte eksaminer, maskinist-,

[Kristian R. Kristensen]

maskinmester- og udvidet maskinmestereksamen, i praksis sjældent giver beskæftigelse, nemlig maskinist- og maskinmesteruddannelsen. Med lovforslaget lægges der op til, at den nuværende maskinistuddannelse udvides med et halvt år til et års teoretisk uddannelse og fortsat 12 måneders sejltid. En person med maskinistuddannelse vil fremover kunne betjene skibe med en fremdriftseffekt på under 3000 kW. Dette er en udvidelse i forhold til i dag. Det er samtidig hensigten, at maskinmesteruddannelsen falder bort, således at man fremover faktisk kun har én udvidet maskinmestereksamen, som er en 3-årig uddannelse, hvor man efter 1. år kan opnå maskinistuddannelsen som en deleksamen af maskinmestereksamen.

Forslaget til lov om statstilskud til godkendte maskinmesterskoler og værkstedsskoler er en konsekvens af lovforslag nr. L 114 og samtidig en konsekvens af, at undervisningen på disse skoler er overflyttet fra Undervisningsministeriet til Industriministeriet.

Alt i alt skal samtlige disse forslag ses som en konsekvens af oprettelsen af et Dansk Internationalt Skibsregister. Vi må nødvendigvis stemme for dette forslag for at bevare de danske skibe på verdenshavene, hvor de kan være med i den internationale skibstrafik, selv om vi gerne havde set, at der havde været nogle bedre muligheder for de danske søfolk.

(Kort bemærkning).

Kirsten Madsen (FP):

Det skal være mig en udsøgt fornøjelse at orientere hr. Preben Møller Hansen om de tal, han lige har spurgt om. For de tal, der i oktober 1987 udgjorde 40 pct. af skibene under dansk flag, er målt i tonnage 38 pct. eller udtrykt i tal 198 skibe på 1,6 mio. bruttoregister tons.

Berlau (FK):

Vi behandler her en pakke af forskellige forslag, men jeg bliver af tidsmæssige årsager formodentlig nødt til at begrænse mig til at kommentere en begrænset del af dem.

Jeg vil begynde med Dansk Internationalt Skibsregister, som ministeren her har fremsat forslag om. Det er formodentlig noget af det mest modbydelige, en minister nogen sinde har forelagt Folketinget. Det eneste formål, registeret har, er at indfri et længe og inderligt næret ønske i Danmarks Rederiforening og i danske

rederkredse om at slippe for at have kollektive overenskomster med de ansatte og derudover at opnå mulighed for at indgå bilaterale overenskomster med udviklingslande, helst så langt væk fra Danmark som overhovedet muligt, så eventuelle røster om mishandling og andet om bord i skibene ikke kan nå os.

Man må unægtelig i første omgang stille sig selv det spørgsmål, hvorfor der skal indføres et internationalt skibsregister. Hvad er det, der gør det så tvingende nødvendigt? Når vi taler om dansk sønæring, må det deles op i forskellige puljer, før man kan få et fornuftigt overblik over tingene. Vi har ét stort selskab i Danmark, som er det altovervejende, og som ikke har økonomiske vanskeligheder. Derudover har vi en lang række af de såkaldte havets husmænd, som for nogles vedkommende ikke har investeret i tide og derfor er kommet til at halte uhjælpeligt bagud i den internationale konkurrence. Disse havets husmænd har muligvis nogle økonomiske vanskeligheder, men den overvejende og den væsentlige del af den danske handelsflåde har det ikke. Det er altså et mærkeligt forslag, man her kommer med, som der ikke er nogen egentlig begrundelse for. Der siges heller ikke noget i dette forslag om, hvad det vil koste Danmark, eller hvad man kan forvente forslaget gennemførelse vil betyde. Der står intet om, hvad fordelene ved dette her er, der er ingen dokumentation – ja, der er end ikke antydning af, at forslaget overhovedet skulle tjene det formål, som ministeren hævder det har, og som forskellige ordførere her har tilsluttet sig. Hvor er bare antydningen af, at dette her skulle tjene noget som helst formål?

Jeg må lige minde om, at vi i øvrigt her i formiddags har diskuteret arbejdsgiverafgifter, hvorunder der blev bevilget små 3.000 kr. i forhøjelse i direkte overførsel til rederne som nettoprofit. Det vil være med til at underminere i hvert fald en væsentlig del af den argumentation, man har givet for etableringen af Dansk Internationalt Skibsregister – der er i hvert fald dér et nettoprovenu hjemme for rederne.

Det er selvfølgelig også beklageligt, at vi skal diskutere dette her, uden at vi har set de endelige forslag. Således mangler det skatteforslag, som alle har talt meget om, fuldstændig.

Men hvad angår forslaget fremsættelsestale, vil jeg bemærke, at de oplysninger, ministeren har givet om danske skibe under fremmed flag,

[Berlau]

er aldeles vildledende og urigtige. Det vil han kunne få bekræftet, hvis han taler med Danmarks Statistik om tingene og ikke hælder sit hoved så meget til pappenhejmerne i Dr. Tværgade, havde jeg nær sagt, i Amaliegade eller andre steder, hvor han henter sine oplysninger. Der burde i hvert fald ikke kunne fremsættes lovforslag, som ikke er gennemarbejdede.

Medens vi er ved det, vil jeg gerne sige, at jeg har den helt faste overbevisning, at ministeren er på kant med ministeransvarlighedsloven, når det gælder fremsættelsen af dette lovforslag. Lad være, at forslaget er blevet fremsat, samtidig med at det kun er blevet sendt til høring i andre ministerier. Det må i hvert fald siges at være en noget usædvanlig procedure, at man ikke først har spurgt andre ministerier, som dette her berører, hvad de måtte mene om forslaget. Men det ville måske give ministeren nogle betænkeligheder ved en række af sine forslag. Efter min bedste opfattelse er man dog på kant med ministeransvarlighedsloven, når man f.eks. ikke i sin fremsættelsestale oplyser, at forslaget indeholder kraftige overtrædelser af ILO-konventioner, som Danmark har ratificeret. Jeg skal lige behandle et par af dem. Det drejer sig om ILO-konvention nr. 98 om retten til at organisere sig og føre forhandlinger. Deri står:

»Der skal om nødvendigt træffes foranstaltninger tilpasset forholdene i det enkelte land til at opmuntre og fremme fuld udvikling og benyttelse af et organ for frivillige forhandlinger mellem arbejdsgivere eller arbejdsgiverorganisationer og arbejderorganisationer med henblik på reguleringen af arbejdsvilkårene gennem kollektive overenskomster.«

Dette forslag går den stik modsatte vej: det ophæver overenskomster. Danmark har ratificeret konvention nr. 98 den 22. juli 1955.

Konvention nr. 87 om foreningsfrihed og beskyttelse af retten til at organisere sig, ratificeret den 23. april 1952, bliver også overtrådt med disse forslag. Ikke ét ord er der nævnt i ministerens fremsættelsestale om, at disse konventioner bliver overtrådt. Det havde ellers været rimeligt, om ministeren havde benyttet lejligheden til at meddele Folketinget, hvad det er, man skal tage stilling til.

Der er tale om overtrædelse af en lang række andre konventioner. Den Europæiske Menneskerettighedskonvention, artikel 11, European

Social Charter, konventionen om borgerlige og politiske rettigheder, også i menneskerettighedskonventionen, og konventionen om økonomiske rettigheder, artikel 8. Ministeren er langt ude på overdrevet, hvis han ikke kender konsekvenserne af de forslag, han her har fremsat. En af de overtrædelser, der sker, er, at en stat ikke må fremsætte lovforslag om overtrædelse af ILO-konventioner, men det gør man.

Jeg ved godt, at denne regering har et meget afslappet forhold til ILO-konventioner og til at blive dømt af ILO i denne sag. Man har indtil videre set forholdsvis stort på det, men Danmark ønsker måske at blive betragtet som et af de lande, der med mellemrum overtræder den slags konventioner.

Lad os vende tilbage til spørgsmålet om etablering af bilaterale overenskomster i udlandet. Hvem er det, man ønsker at indgå bilaterale overenskomster med? Er det Korea, hvor fagforeninger er forbudt? Det er en yndet arbejdskraft blandt internationale skibsredere. Eller er det Polen? Er det de statsdirigerede fagforeninger i Polen, som et flertal i denne sal i al almindelighed har så meget imod, og som man rækker fordømmende ned alle steder, der skal tegnes overenskomster med? De er i hvert fald også blandt dem, der i dag stiller sig som »labour supplying countries«, og danske skibsredere udnytter dem allerede groft om bord i deres skibe.

Indgåelsen af disse bilaterale overenskomster vil betyde, at samtlige danske søfolk – og det er hverken 10.000 eller 15.000, det er 17.000 danske søfolk, dette her drejer sig om, der er nemlig en back-up om bord i alle skibe på godt 66 pct. – skal ud i arbejdsløshed og skal modtage arbejdsløshedsunderstøttelse. Mange af dem bor i Fjernøsten i dag. De skal vende hjem til Danmark med familie. Hvor skal de bo? Hvad med deres børn? Hvad med alle disse mange mennesker, hvis tilværelse bliver knust, hvis ministerens forslag kommer igennem?

Der er ingen, der med rette kan hævde – og det er der heller ikke nogen der har gjort endnu – at dette forslag på nogen måde vil betyde, at der skal etableres overenskomster med danske organisationer eller beskæftiges danske søfolk om bord i skibe. Det er blålys, hvis der er nogen, der hævder det, og alle, som har det mindste kendskab til, hvad der foregår om bord i danske skibe, ved ganske udmærket, at det al-

[Berlau]

drig nogen sinde vil få nogen som helst virkning. Rederne ønsker at komme af med danske søfolk med henblik på at få den billigst mulige slavearbejdskraft om bord i skibene. Hvorfor skulle de ikke gøre det, hvis Danmark som nation stiller sig til rådighed og lader sit flag bruge til den slags ting? Så er det jo lovligt at gøre noget sådant.

Lovforslaget indebærer racediskrimination. Vi har jo altid i Danmark haft det sådan, at udlændinge, som var ansat i danske virksomheder, blev ansat efter danske overenskomster, men nu er det statsborgerforholdet, der skal afgøre tingene, og lykkes det Danmarks Rederiforening at finde en statsdirigeret fagforening i Polen eller en fagforening under diktaturstyre i Korea, som er villig til at skrive en overenskomst på det lavest mulige niveau, kan ingen anden komme og hævde, at de har ret til overenskomst på dette område.

Sådan er lovforslaget uhjælpefuldt udarbejdet, og det indebærer, at det vil blive rene slavelejer, alt dette, som FN, ILO og andre har bekæmpet i årevis, og hvor Danmark har stillet sig i spidsen ved selskabelige lejligheder og holdt tordentaler om Skandinavien og vores frihed heroppe. Alt dette vil vi tillade sker med Dannebrog hængende agter og med denne regering som garant.

Jeg håber så sandelig, at vi under udvalgsarbejdet om dette vil få mulighed for at få flertallet i dette Folketing til at forstå, at det ikke er den vej, der skal spadeses ad for så vidt der skal diskuteres skibsfartspolitik.

Jeg ved godt, at jeg har knap så meget tid igen, som jeg har haft, og jeg skal derfor skynde mig videre til mit andet emne, besætningslovforslaget.

Det er blevet fremsat her, og det er nu en ren minimumsbemandingslov. STCW-konventionen vedtog Danmark og bemærkede, at hvis vi laver den sådan her, så kan ulandene ratificere den. Det er altså det niveau, vi nu skal befinde os på i Danmark: det, ulandene kan ratificere. Vi sagde, at vi er villige til at gøre sådan, for vi har nationale regler, men vi laver det sådan, at ulandene kan være med.

Det samme gælder den bestemmelse, man lægger an til i sømandsloven, om indførelse af fri hjemrejse først efter 12 måneder. Danske vil man muligvis lade komme hjem efter 12 måneder, men udlændinge må selv klare sig hjem

verden over. Igen er der tale om minimumskrav, for at ulandene skulle kunne ratificere det.

Jeg kan tage mit andet indlæg bagefter, for jeg har meget endnu, hr. formand.

Formanden:

Ja, formanden var endda yderst liberal.

Industriministeren (Nils Wilhjelm):

Med hensyn til nogle af de seks lovforslag, vi her behandler, har jeg en klar fornemmelse af, at der er et solidt flertal. Med hensyn til andre stiller det sig lidt mere tvivlsomt, idet der er klare tilhængere, og der er dem, der er mindre begejstrede.

I denne forbindelse synes jeg nok, at hr. Larsen-Ledets indlæg var overordentlig velafbalanceret. Det var et indlæg, som bar præg af virkelig forståelse for at få løst nogle problemer, uden at man i alle detaljer kunne se, hvorvidt det forslag, som her er fremsat, tilgodeser dette ønske.

Jeg er helt sikker på, at den videre gang omkring dette forslag fuldt ud vil bekræfte, at det, der er tale om her, er et forslag, som har helt klare ønsker.

Men intet er jo af en sådan art, at det ikke også har visse ulemper. Jeg skal gerne erkende her, at det ikke er med begejstring, regeringen ser sig nødsaget til at lovgive på et overenskomstmæssigt område. Men alternativet til at gøre noget på dette område står lysende klart for enhver. Det kan vi se for så vidt angår den udvikling, der er sket her i landet i en periode. Det kan med al tydelighed påvises igennem det, der er sket i udlandet.

Hvis man sætter sig hen og i småfornærmethed over, at man skal bryde nogle lanser på nogle områder, ikke ønsker at gøre dette, ja, så påtager man sig et ansvar, som er overordentlig stort, for, at vores fjerdestørste erhverv kommer til at tilhøre fortiden og ikke vil findes i den danske fremtid.

Hvem er vi, som er den generation, som ikke ønsker at give sådanne vilkår for et årtusindgammelt erhverv i Danmark, som har sådanne traditioner, ikke bare i henseende til vort erhvervsliv, men også i henseende til vor kultur? Vi har her i Folketinget en forpligtelse over for at sikre sådanne omstændigheder, at dette erhverv kan videreføres. De uomgængelige kon-

[Industriministeren]

sekvenser af at sætte sig tilbage og ikke ønske at gøre en alvorlig indsats på dette område er, at den danske handelsflåde er forsvundet i løbet af ganske få år. I så henseende ligger det ganske klart.

Det er derimod noget andet, når oppositionen farer frem med, at regeringen her er Rederiforeningens forlængede arm. Det er simpelt hen en tordnende usandhed. Det er et klart ønske fra regeringens side på dette område at gå en vej, som vi føler helt er i overensstemmelse med vores indre overbevisning om, hvad der skal ske.

Det ville givetvis være ganske tilsvarende urimeligt at angribe den norske arbejderparti-regering for at gå den norske rederiforenings ærinde for så vidt angår indførelsen af et norsk internationalt register. Og hvorfor gjorde man det i Norge? Man gjorde det, fordi man var kommet længere ud, end tilfældet er her i landet. Udflagningen har haft et større omfang i Norge.

Uanset hvad hr. Berlau nu siger om, hvor mange skibe der er flaget tilbage eller ikke flaget tilbage, er de faktiske forhold efter det for mig oplyste ved kontakt med min norske kollega, at der i dag er ca. 120 skibe i det norske internationale register.

Den løsning, Norge har valgt, mener jeg ikke fuldt ud lever op til de krav, vi har fra dansk side. Man har lavet et mere åbent register, end vi ønsker. Vi ønsker et register, som er for dansk ejede, dansk ledede skibe. Samtidig ønsker vi et register indrettet sådan, at der er plads for danske søfolk. Det ligger regeringen overordentlig stærkt på sinde.

Northmændene har gjort det, som jeg ikke synes er nogen særlig god løsning, at de har oprettholdt forskellige beskatningsvilkår for norske sømænd og udenlandske sømænd, således at de norske sømænd er væsentlig hårdere ramt end de udenlandske søfolk. Det fører til den uomgængelige konsekvens, at der i alt overvejende grad er tale om udenlandsk bemanning på de norske skibe.

Vort ønske er, at der igennem den indretning, der skal ske af DIS, respektive af skattelovgivningen, skal kunne blive plads for, at de danske søfolk også kan være beskæftigede på de danske skibe.

Jeg skal ikke sige mere om det skattemæssige. Det fremgår af min fremsættelsestale, hvad

der er hensigten i så henseende. Men det fremgår ikke, at skatteministeren vil fremsætte skatteforslag på dette område senest den 15. januar 1988, således at vi i forbindelse med udvalgsbehandlingen af denne sag vil få lejlighed til at se, hvilke tanker man gør sig på dette område.

Dette er en sag, som haster, fordi tingene sker her og nu. Derfor håber jeg meget på, at man under den videre gang her vil få afklaret, at de forpligtelser, som vi alle ønsker i relation til at sikre muligheden for på bedst mulige vilkår, at der kan være danske søfolk under betryggende forhold, også er tilgodeset, og dermed at vi finder en fornuftig løsning på dette overordentlig alvorlige problem og betydningsfulde område i det samlede danske erhvervsliv.

Svend Andersen (S):

Industriministeren søgte næsten at give indtryk af, at de, der havde udtalt sig positivt, var venligt stemt over for dansk rederivirksomhed, og at de, der ikke havde været positive over for et internationalt register, faktisk var fjender af dansk rederivirksomhed. Det er langtfra tilfældet.

Jeg mener ikke, at man kan hænge det op på, at fordi en socialdemokratisk norsk regering har lavet et norsk internationalt register, så skal vi også gøre det her. Det er helt tydeligt, at det norske register ikke er lavet for at skaffe arbejdspladser. Det norske register er lavet for at sikre, at der stadig væk er skibe, der sejler under norsk flag. Vi er ikke tilfredse med, at det blot er det krav, man stiller. Derfor er vi heller ikke tilfredse med blot på det grundlag at lave et dansk internationalt register. Der skal noget andet til, det har ministeren også sagt.

Og så vil jeg godt gentage, at hvis de andre ting, vi laver, bliver gode nok, hvad skal vi så med et register, der kun har til formål at sætte sig ud over nogle nationale sikkerhedsaftaler, nogle nationale overenskomstaftaler, og som gør, at vi kommer ned på et plan, vi for mange år siden har forladt, når det drejer sig om sikkerhed, og når det drejer sig om at anvende veluddannet arbejdskraft om bord på skibe såvel som på andre virksomheder?

Vi er positive på en lang række punkter. Nu fik vi ikke at vide, hvad der kommer til at stå i skatteforslaget, men jeg kan forstå, at det kommer, når vi kommer tilbage efter nytår og skal behandle det her forslag i udvalget. Vi kender det den 15. januar 1988.

[Svend Andersen]

Men der er et par problemer, der stadig er uløst, når det drejer sig om skat. Så vidt jeg er orienteret, er det sådan, at hvis man under de eksisterende forhold overfører et dansk skib til et internationalt register, f.eks. hvis man overfører det, sælger det til et datterselskab, så kan man gøre det, uden at man kommer til at betale skat af genvundne afskrivninger. Hvis man gør det under et dansk internationalt register, er det det samme: Hvis man overfører et skib til et datterselskab i udlandet, slipper man for skat af genvundne afskrivninger. Altså det hul, der i øjeblikket findes, bliver ved med at være der.

(Kort bemærkning).

Preben Møller Hansen (FK):

Ministeren gav udtryk for, at det hastede. Det må da alene stå for ministerens regning, idet repræsentanter for Danmarks Rederiforening ikke skønner, at det haster. De søfarendes organisationer har været indstillet på at indgå i forhandlinger med Danmarks Rederiforening, men de ønsker ikke noget sådant, det vil sige de må have rigtig god tid.

Tommy Dinesen (SF):

Ministeren sagde, at det ikke var med begejstring, han fremsatte disse lovforslag, og det er meget muligt, at det er rigtigt, det vil jeg da håbe.

Ministeren siger, at oppositionen i småfor-nærmethed afviser det. Da vi diskuterede det her sidste gang, sagde man, at det ville bevare danske arbejdspladser. Det er ikke til søs. Der er ikke nogen af de borgerlige ordførere, der i dag har sagt, at der bliver arbejdspladser af nævneværdig betydning til søs. Det gør der ikke. Så meget ved de borgerlige ordførere i hvert tilfælde om det i dag.

Når man kender lidt til området, som hr. Berlau også var inde på det, de internationale konventioner, og hvad der ellers er, som bliver overskredet her, ved man, at det er overenskomster, som det danske samfund, Dansk Arbejdsgiverforening, LO, og hvad ved jeg, har indgået, der bliver slettet med et pennestrøg. Det er en meget, meget alvorlig provokation over for nogle, der har været med i fagbevægelsen, siden de var 15 år gamle. Det vil jeg godt sige.

Så vil jeg også godt sige: Hvad er dansk skibsfart blevet til? Det er jo ikke, som det var

før i tiden, hvor danske skibsredere prøvede på at vise vejen, prøvede på at lave ordentlige boligforhold og andre ting, og som vel de første lod søfolk tage konen, familien med ud at sejle. De begyndte at gøre noget, Lauritzen og nogle af de andre.

Hvad er det blevet til i dag? Det kan man læse i aviserne. Det er blevet til noget med skatteuddragelser. Nu skal vi snart betale skat – bli skibsreder! Og nu bliver det næste altså, at man skal have asiater om bord og måske en EF-kaptajn og ellers et dannebrog. Det må jeg kalde udnyttelse i allerhøjeste grad. Men jeg forstår da godt problemet. Desværre må jeg indrømme, at det er et internationalt problem, og det er der altså ikke ret mange der har vilje til at gøre noget ved.

Når ministeren siger, at han er blevet kaldt rederens forlængede arm, er det måske at gå langt, det skal jeg ikke kunne sige noget om. Men jeg kan da i hvert fald referere til det møde, jeg har omtalt, hvor de fleste af søfartsorganisationerne var med. Da blev det helt klart fra Danmarks Rederiforenings side ved hr. Pontoppidan sagt, at man ikke ville forhandle med organisationerne, det var der ikke nogen grund til. Det var det, det drejede sig om. Det var her og nu. Da undertegnede spurgte – og det er endda blevet filmet, så det må stå til troende, eller det er i hvert fald blevet bevaret – om man ville bevare danske arbejdspladser ved at få DIS, om man ville garantere danske arbejdspladser, så blev der sagt: Nej, overhovedet ikke.

Derfor er der ikke noget at sige til, at der er nogle, der synes, at dette er det groveste, man som medlem af en fagforening har været udsat for. Sådan føler jeg det.

Jeg vil godt sige til hr. Skrumsager Skau, der sagde, at det var en indskrænket debat eller en indskrænket måde. . . han er her måske ikke mere? Nå, men så kan det være lige meget med at tale til manden. Så vil jeg slutte.

Berlau (FK):

Der var ikke meget at hente hos ministeren for så vidt angår svar på nogle af de problemer, der blev rejst. Jeg synes ellers, jeg gjorde, hvad jeg kunne, for at provokere ministeren til at forsøge at redegøre en lille smule for sine tanker. Hvor er ministeren henne i spørgsmålet om overtrædelse af internationale konventioner,

[Berlau]

endda nogle af dem, som har en vis vægt i det her spørgsmål? Så skal jeg prøve at gå lidt videre.

Det har været ILO's retspraksis konstant og uden undtagelse ikke at ville anerkende, at overenskomster kunne ophæves ved lovgivning. Det er der faldet flere kendelser om i ILO's ekspertkomité for så vidt angår faglige og politiske rettigheder. Men det er måske stadig væk det, der er pointen i det her, at den nuværende regering ser stort på, hvad der gælder af internationale rettigheder, når det drejer sig om at sikre deres venner herhjemme.

Jeg har ikke den ringeste respekt for ministerens udtalelse om, at han ikke gik Danmarks Rederiforenings ærinde. Tro mig, hr. minister, jeg tror ikke på Dem i denne sag.

Det er urimeligt, når man forsøger heroppefra at forklare, at det norske internationale register har vist sig at være funktionsdygtigt i længden, og nu er der 120 skibe, der er medlemmer. Det var ikke det, diskussionen drejede sig om, hverken i Norge eller i Danmark. I Norge sagde man: Vi laver et internationalt skibsregister, så vender skibene tilbage fra udenlandsk flag til Norge. Der er vendt fire tilbage. Der er to på ventelisten, fordi det er tvivlsomt, om de kan komme ind. Resten af skibene er overflyttet fra det almindelige norske register til det internationale register med henblik på at sænke lønningerne og indføre udenlandsk arbejdskraft om bord i skibene. Det er altså alene et spørgsmål om at sikre, at udlændinge skal have arbejde i skibene.

Nu er det næsten ærgerligt, at Fremskridtspartiet har forladt salen, for man kunne jo spørge dem, hvad meningen er med, at Fremskridtspartiet, der normalt har en masse imod folk, der kommer udenlands fra, vil acceptere 10.000 indvandrere i danske skibe. Men de er her jo altså ikke lige nu.

Det er altså alene det, der er spørgsmålet, og så nytter det ikke noget, at ministeren bliver ved med at sige heroppe: Vi vil gerne beskæftige danske søfolk, og vi tror på, at det kommer til at ende sådan. Hvor er bare antydningen af, at det ender sådan? Det er rigtigt, hvad hr. Tommy Dinesen sagde heroppefra: Rederne har mere og mere klart og åbent erkendt – det har de borgerlige partier også – at det drejer sig om at overflytte arbejdspladser til andre lande og til udlændinge. Det er alene det, det drejer

sig om. Hvorfor skulle bestemmelsen om bilaterale overenskomster med udviklingslandene ellers være der? Hvilket formål skulle det tjene?

Prøv at spørge rederne, om de er interesseret i et internationalt skibsregister, hvori der står, at der kun må bruges dansk arbejdskraft. Det ville måske være et rimeligt krav at stille til et register. Men de ville blive flyforbandede, hvis man foreslog dem, at der skulle være en sådan bestemmelse i et register, for så ville hele fidusen falde bort.

Desværre har dansk rederinæring udviklet sig på en meget kedelig måde. Fra at være seriøst drevne virksomheder er det blevet småspekulationer, skatteafskrivningsfiduser, skatteål, snyd og småbedrag og plat. Det er desværre noget af det, danske rederivirksomheder har haft tendens til i årevis, og derfor står de i problemer. Hvad sker der, når man gør noget sådant? Der sker præcis det, at man opnår en situation, hvor begæret bliver uigendriveligt, og hvor der hele tiden skal skaffes mere, fordi der er plat med i butikken.

Det er den situation, vi skal væk fra og sikre, at vi får et ordentligt og dygtigt og levedygtigt erhverv, som kan fungere på en fornuftig måde. Det får man ved hjælp af et samarbejde og ikke ved hjælp af den måde, Danmarks Rederiforening har lagt an.

Nu er det blevet sagt flere gange heroppefra, at samtlige søfarendes organisationer har tilbudt rederne at diskutere dette seriøst, men der er blevet sagt njet, njet, njet, njet hele vejen rundt af rederne. De vil ikke diskutere, fordi de regner med, at de har vennerne i Folketinget banket på plads i det her spørgsmål. Det alene drejer det sig om, og så håber de på, at de senere hen bliver fredhellige, for så vidt der kommer et andet flertal i dette hersens Folketing.

Skulle rederne have held med at komme igennem med dette, så kan jeg i hvert fald love dem én ting: Vi er i hvert fald nogle stykker, der vil forfølge dem, til de ikke kan få luft mere overhovedet, i håbet om at få drejet dansk skibsfart tilbage til fornuftige levevilkår og sikre, at søfart i fremtiden også bliver for danske.

Det kan ikke nytte noget, at vi skal sende dronningen på sprogkurser før hendes nytårstaler, så hun på filippinsk, koreansk, kinesisk osv. kan sende sin hilsen til søens folk. Der må

[Berlau]

vel da være grænser for, hvor langt dette Folketing skal drive den danske sønæring ud!

Formanden:

Der er jo et meget stort frisprog fra Folketingets talerstol, og man kan ikke forfølges for det, man siger derfra. Det forpligter jo i en vis grad over for tredjepersoner, som ikke får lejlighed til at forsvare sig fra Folketingets talerstol.

Industriministeren (Nils Wilhjelm):

Lad mig bare i relation til det, der netop er sagt, sige, at hr. Berlaus sædvanlige useriøsitet er fuldt ud bekræftet ved den debat, vi har haft i dag. Målet var vel næsten fuldt, da hr. Berlau forleden dag anklagede mig direkte for mord. Men man skal høre meget, før ørerne falder af, og mine er i hvert fald tilpas store.

Hr. Tommy Dinesen er jeg helt sikker på er dybt seriøs med hensyn til dette spørgsmål om arbejdspladser, og det er jeg også, vil jeg sige til hr. Tommy Dinesen. Jeg er helt sikker på, at hvis vi ikke foretager os noget her i Folketinget, så er det slut med den danske handelsflåde, og så er det slut med den danske beskæftigelse om bord. Det føler jeg mig ganske overbevist om.

Derfor kommer regeringen med et forslag, og derfor sigter regeringen i dette forslag imod at fastholde danske flag på danske skibe og at tilrettelægge et system af en sådan art, at der er plads for danske søfolk.

Nu har man ikke set alle forslagene endnu, herunder skatteforslagene, men det, som er regeringens motiv, er, at vi i forhold til det alternativ, der er, som er udflagning, prøver at indrette os på en sådan måde, at der bliver de bedste forudsætninger for, at der kan være danske søfolk om bord.

(Kort bemærkning).

Preben Møller Hansen (FK):

Det, der er beklageligt i denne sag, er, at ministeren ikke har fået de fornødne oplysninger om, hvordan det virkelig foregår i dansk skibsfart.

Jeg kan orientere ikke alene forsamlingen, men også ministeren om, at f.eks. det største rederi her i landet, et af verdens største, sammen med undertegnede, da jeg havde en anden kasket på, indgik og underskrev en aftale om, at man i de skibe, man havde udflaget til fremmed

flag, ansatte danske sømænd på danske overenskomstmæssige betingelser efter dansk sociallovgivning ved en særlig forsikring.

Det vil altså sige, at det ikke er sådan, som det påstås, at rederinæringen får ulige konkurrence ved, at den arbejder under overenskomstmæssige forhold.

Jeg kan også orientere ministeren om, at vi inden for en meget kort periode har fået flere danske redere til at acceptere, at der om bord i deres skibe med udenlandsk flag påmønstrer sømænd på overenskomstmæssige vilkår. Så det er altså ikke det, det drejer sig om som sådan.

(Kort bemærkning).

Berlau (FK):

Foranlediget af ministerens bemærkninger om, at han ikke deler mine synspunkter og dermed drager seriøsiteten af indholdet af, hvad jeg siger, i tvivl og især refererer til den i løbet af ugen passerede højst tragiske sag, vil jeg godt oplyse over for ministeren, at jeg står bestemt ved, hvad jeg har sagt offentligt om dette. Jeg har kun en stor, varm, hed og inderlig følelse for folk, der tager så afslappet på deres funktioner, som ministeren har gjort i den her sag, og det er foragt.

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:

20) Første behandling af lovforslag nr. L 107:

Forslag til lov om ændring af lov om registreringsafgift af motorkøretøjer m.v. (Afgiftslempelse for miljøvenlige biler m.v.).

Af skatteministeren (Fogh Rasmussen).

Fremsat (omtryk) 2/12 87.