

[Kirkeministeren]

bød jeg dem spontant til en samtale herom. Når denne samtale har fundet sted, vil jeg tage arbejdsgruppens sammensætning – eventuelt en anden organisering af arbejdet – op til overvejelse.

Jeg har tilkendegivet de protesterende kvindelige præster – og gentager det gerne her – at det er afgørende for mig, at undersøgelsen ikke kan behæftes med tvivl om saglighed. Jeg ønsker tværtimod, at undersøgelsen bliver tilbunds gående og ærlig. I alle andre spørgsmål undersøgelsen vedrørende er jeg åben over for velbegrundede forslag.

Bortfaldet spørgsmål:

Spm. nr. S 56

Formanden:

Det er meddelt mig, at spørgsmål nr. S 56, der var stillet af Carsten Andersen (SF) til socialministeren, den 14. oktober 1987 er taget tilbage af spørgeren. Spørgsmålet, der dermed er bortfaldet, var sålydende:

Til *socialministeren* (13/10 87) af:

Carsten Andersen (SF):

»Hvornår kan det forventes at socialministeren og skatteministeren kan blive enige om visse beskatningsspørgsmål vedrørende ydelser fra fonde og andre velgørende institutioner?«

Begrundelse

På et spørgsmål til ministeren den 4. august 1987, hvori spørgeren beder ministeren oplyse, om socialministeren og skatteministeren kan blive enige om en ordning, således at ydelser fra fonde og andre velgørende institutioner med socialt øjemed fritages for indberetning til skattevæsenet og fritages for kildeskat, svarer ministeren den 2. september 1987, at regeringen er ved at finde en løsning på disse fondsspørgsmål.

Den næste sag på dagsordenen var:

2) Forhandling om redegørelse nr. R 2:

Forhandling om industriministerens skibsfartspolitiske redegørelse 1987 af 7. oktober 1987.

(Redegørelsen anmeldt 7/10 87. Redegørelsen givet 7/10 87. Beslutning om forhandling 7/10 87).

Forhandling

Svend Andersen (S):

Jeg vil takke industriministeren for den redegørelse, vi har fået, og som er en samlet beskrivelse af dansk skibsfart. Redegørelsen bygger på industriministerens hvidbog om skibsfartens konkurrenceforhold, en hvidbog, der igen bygger på Rederiforeningens henvendelse fra september 1986 til regering og Folketing. Det vil altså sige, at det i høj grad er Rederiforeningens vurdering af situationen, der ligger til grund for redegørelsen, og at det er Rederiforeningens forslag til løsninger, som industriministeren fremlægger.

I redegørelsen understreges betydningen af den valutaindtjening, som rederierhvervet har. Det er vores tredjestørste erhverv, og det er klart, at det så er nødvendigt, at vi ser på dets problemer.

Det nævnes, at der i 1985 var en valutaindtjening på 22 mia. kr., det er brutto, og retfærdigvis har ministeren også redegjort for, at der er nogle driftsomkostninger i fremmed valuta, så vi kommer ned på en nettoindtjening på ca. 5 mia. kr. Noget tyder på, at dette beløb bliver lavere i 1986, og hertil kommer også, at skibsfartens andel af udgifter på betalingsbalancen, f. eks. til renter til udlandet, ikke er medtaget, så nettoprovenuet er nok lavere end det, der er angivet. Jeg siger ikke dette for at bagatellisere erhvervets betydning, men det, der er interessant, er selvfølgelig nettotalerne og ikke bruttotalerne.

Redegørelsen peger også på de konkurrenceforhold, som er bestemt af udlandet, og de skal altså rettes op ved indenlandske foranstaltninger. Det kan være ganske naturligt, at det bliver gjort, men spørgsmålet er, om det er rimeligt, for de frie konkurrenceforhold – faldende priser og lavere indtjening – skulle jo have været en regulerende faktor; det har imidlertid ikke været tilfældet.

[Svend Andersen]

Vi har stadig en stor overkapacitet. Alle vil bevare eller udvide deres markedsandel, og det er en overkapacitet, som støttes i mange lande ved, at man indfører forstærkede internationale støtteordninger, f.eks. på skibsbygningsområdet, finansieringsordninger og skatteregler m.v.

Vi mener, at frem for at springe over, hvor gærdet er lavest, og oprette et internationalt register, således som regeringen foreslår, skal man meget hellere arbejde mere intenst på at få fjernet disse internationale subsidieordninger og styrket den frie konkurrence, således som erhvervet jo også selv påberåber sig, og her vil jeg godt sætte et spørgsmålstejn ved, om ministeren har brugt de muligheder, der er for gennem EF at sikre, at der bliver lavet ensartede regler for rederivirksomhed for alle nationer inden for EF, eller om man har brugt mulighederne for på nordisk plan at sikre, at der bliver lavet ensartede regler.

Så er der spørgsmålet om udflagning. Selv om det er blevet mere aktuelt, har det været kendt længe, og spørgsmålet er, om ministeren på det tidspunkt, da det blev kendt, har foretaget det, som var nødvendigt for at hindre, at udflagningen blev så kraftig, som den er blevet, bl.a. ved at bruge mulighederne gennem EF og på nordisk plan.

De forslag, som industriministeren fremsætter i sin redegørelse, går bl.a. ud på dannelsen af et internationalt skibsregister; der er spørgsmålet om at se på besparelser på besætningsområdet, der er afgifts- og beskatningsspørgsmål, og endelig er der spørgsmålet om forskning og udvikling af bl.a. Projekt Skib.

Vi anser det sidste som et væsentligt led i en forbedring af skibsfartens konkurrenceforhold på længere sigt. De øvrige ting skal jeg kort komme tilbage til senere, men jeg vil sætte spørgsmålstejn ved, om prioriteringen er rigtig, hvad det er, f.eks. rederne vil. Hvorfor de tre sidste punkter, hvis der blev oprettet et internationalt register i Danmark? Og omvendt, hvis vi får gennemført lettelser på de andre områder, hvorfor så samtidig ønske et internationalt register?

På mange punkter har vi minimumsaftaler internationalt, når det drejer sig om sikkerhed og aflønning. Herudover har en lang række lande egne regler, fordi de internationale regler

ikke er gode nok, men så laver man internationale registre og foretager udflagning for at omgå de nationale regler. Man kan nok spørge, om det er rimeligt, og om det er udtryk for den rigtige moral inden for rederierhvervet. Er det rigtigt at forvente, at Folketinget skal følge efter her og lave om på de nationale regler, blot fordi der er redere, der ikke vil følge de regler, som nu engang er aftalt?

Hvis vi forestiller os, at disse ting bliver gennemført, kunne spørgsmålet være: hvad bliver det næste? Når de danske redere kommer ned på samme niveau som de øvrige internationale registre, er konkurrenceforholdet udjævnet, og så er vi lige vidt.

For to år siden fik vi en ny bemandingslov, og så vidt jeg husker, sagde både rederne og den daværende industriminister dengang, at når den lov blev gennemført, ville problemerne i en lang årrække være løst. Det er ikke mere end to år siden, og nu siger man så, at der stadig væk er ting, der skal ændres.

Årsagen er, siger man, de høje lønninger. Rederiforeningens egne opgørelser viser, at af de samlede driftsomkostninger udgør lønandelen 8 pct., men i de samme regnskaber kan vi se, at ikke særligt specificerede »andre udgifter« er sat til 10 pct. En ikke udspecificeret andel af udgifterne udgør altså en større sum end lønudgifterne.

Det er også beregnet, at hvis man går over til at bruge internationalt register med lavere lønninger for besætningerne, vil man kunne spare 2-3 pct. af de samlede omkostninger.

Formanden:

Jeg beder de tilhørere, der kastede papir ned, om at forlade tilhørerlogen.

Svend Andersen (S):

Kan det virkelig være rigtigt, at et erhvervs problemer skal løses på den måde? Kunne man forestille sig, at andre erhverv, der havde fået dårlige konkurrenceforhold, sagde: jamen så må vi sørge for, at vi får dårligere uddannet arbejdskraft til en billigere pris, for så sparer vi nogle omkostninger?

Det kan ikke på længere sigt være i dansk rederierhvervs interesse, at vi laver et sådant internationalt register, som ministeren her har lagt op til. Ministeren henviser til det norske re-

[Svend Andersen]

gister, men der er jo ikke i redegørelsen sagt noget om, hvad det er, ministeren vil med et internationalt register. Er det et internationalt register på linie med det, Norge har, hvor der f.eks. ikke er noget krav om, at der skal være national arbejdskraft? Så vidt mig bekendt er det eneste krav, der stilles, at føreren af skibet skal kunne tale norsk. Hvori ligger så den øgede beskæftigelsesmulighed for f.eks. de danske besætningsmedlemmer ved at lave et dansk internationalt register, og hvordan løser man problemet med beskatningen, hvis f.eks. et dansk rederi sælger et skib til et datterselskab? Mig bekendt løses det ikke ved at lave et dansk internationalt skibsregister. F.eks. er der også spørgsmålet om skat af genvundne afskrivninger.

Vi er meget villige til at se på de problemer, som rederierhvervet har, f.eks. spørgsmålet om udrejse og hjemrejse. Vi vil godt være med til at vende om på disse ting, således at det bliver udrejsen, der bliver betalt. Det er muligvis også rigtigt at se på nogle afgifter i forbindelse med registrering, men ikke mindst er uddannelsesspørgsmålet selvfølgelig vigtigt, og det vil vi også godt se på. Bedre uddannelse og måske også en ændret sammensætning af besætningen er nødvendig, og ikke mindst Projekt Skib vil kræve en ændret sammensætning og en ændret uddannelse af besætningen fremover.

Industriministeren slutter sin redegørelse med at sige, at den frie konkurrence er en forudsætning for dansk skibsfart, og det er vi meget enige i, men her må en højt uddannet dansk besætning være en fordel frem for en lavtlønsbesætning. Besparelser på 1¹/₂-2 mio. kr. pr. skib kan snart ædes op af dårlig vedligeholdelse og ringere driftssikkerhed.

Flemming Hansen (KF):

Jeg sad i går aftes og læste en bog, der hedder »Frit Hav«, udgivet i anledning af Danmarks Rederiforenings 100-års-jubilæum i 1984. Bogen giver et godt indtryk af den utrolige udvikling, der er sket inden for skibsfarten i de sidste 100 år.

I starten af bogen føler man sig sat tilbage til sine drengeårs fantasier med tanker om at stikke af hjemmefra, sejle ud og opleve den store verden. Hvem har ikke ønsket sig langt væk sammen med Peder Most i bøgerne af samme navn?

Men i debatten i dag er virkeligheden knap så fantastisk, og den er væsentlig mere barsk. I dagens debat om skibsfartens nuværende og fremtidige vilkår er der grund til at koncentrere sig om følgende hovedspørgsmål:

For det første: Hvilke problemer er dansk skibsfart stillet over for? Og for det andet: Hvad kan vi fra dansk side gøre for at sikre bevarelsen af en konkurrencedygtig og tidssvarende handelsflåde?

Vedrørende det første punkt er der grund til at hæfte sig ved de betydelige problemer, som den eksisterende overkapacitet og de internationale fragtmarkeder udgør. Denne overkapacitet, der i ministerens redegørelse anføres at være på 30 pct. for containerskibe og 20 og 35 pct. for henholdsvis bulkcarriers og olietankere, har resulteret i en meget hård priskonkurrence. Hertil kommer, at skibsfartens indtjeningsvilkår er blevet gradvis forværret som følge af de talrige forsøg på at imødegå denne konkurrence gennem protektionistiske foranstaltninger af forskellig art.

Endelig må vi desværre konstatere, at der på baggrund af den generelle afmatning, som i øjeblikket præger den internationale økonomi, ikke er udsigt til en snarlig forbedring af skibsfartens indtjening.

Disse forhold gør det imidlertid blot endnu mere påtrængende at få skabt et holdbart grundlag for bevarelsen af den danske handelsflåde. Der står arbejdspladser på spil, ikke kun på de danske handelsskibe, men også på land. Jeg behøver blot at nævne beskæftigelsen på rederikontorerne, på værfterne, på uddannelsesinstitutionerne, blandt de mange underleverandører, og sådan kunne man blive ved.

Vi skal bevare den omfattende tekniske knowhow, der er opbygget inden for dansk skibsfart gennem årtier, og vi skal sikre fremtiden for Danmarks tredjevigtigste eksporterhverv, der hidtil har sikret os en årlig indtjening af fremmed valuta på 15-20 mia. kr.

Blandt de muligheder, vi fra dansk side har for at lempe vilkårene for det danske rederierhverv, bør navnlig fremhæves en konsekvent videreførelse af det hidtidige skibsfartspolitiske samarbejde, ikke mindst inden for rammerne af OECD og EF, og en målrettet dansk indsats for at forbedre de konkurrencemæssige vilkår for vor egen skibsfart ad lovgivningens vej.

[Flemming Hansen]

Fra konservativ side finder vi det således i høj grad bevist, at det kan betale sig for en skibsfartsnation som Danmark at gøre en aktiv indsats mod flagdiskrimination og anden form for protektionisme i samarbejde og gensidig forståelse med andre skibsfartsnationer. Og vi må videre ad den vej.

Men vi står ikke desto mindre i en situation, hvor et stigende udbud, en faldende efterspørgsel og en beklagelig tendens til markedsprotektionisme præger den internationale skibsfart. På denne baggrund finder Det Konservative Folkeparti, at der er al mulig grund til at yde en målrettet dansk indsats for gennem lovgivning at sikre de danske rederier bedre konkurrencevilkår. Der skal skabes udveje for en sænkning af rederierhvervets omkostningsniveau. Sker det ikke, vil en storstilet udflagning af danske handelsskibe blive konsekvensen i endnu højere grad, end det er i dag.

Til illustration af udviklingens alvor kan jeg nævne, at den 1. januar 1985 var den andel af danskejede skibe, der sejlede under fremmed flag, 11 pct., og den er steget fra 1. januar 1986 til 14 pct., fra 1. januar 1987 til 16 pct. og er i dag et sted mellem 24 pct. og 25 pct., altså en markant stigende tendens.

Tallene viser med al ønskelig tydelighed, at såfremt der ikke gribes ind nu eller meget snart, vil det danske maritime miljø ganske enkelt gå tabt på længere sigt, og her er det vigtigt at slå fast, at der i realiteten kun er én måde, hvorpå man inden for en overskuelig fremtid vil kunne forbedre rederiernes bruttoindtjening, nemlig gennem en reduktion af deres omkostninger.

Rederierhvervet har i flere henvendelser til industriministeren peget på en række muligheder for at opfylde denne målsætning. Jeg tænker her først og fremmest på regeringens forslag om oprettelse af et dansk internationalt skibsregister, som skal kunne konkurrere med lignende registre, der enten er oprettet eller påtænkes oprettet af andre vestlige skibsfartsnationer, f.eks. England og Frankrig, men nok så vigtigt også Norge, endda under en socialdemokratisk regering.

I Det Konservative Folkeparti mener vi imidlertid, at hvis der skal være noget rimeligt formål med at oprette et sådant register – og det rimelige formål må selvsagt være at komme yderligere udflagning af danske handelsskibe i

forkøbet – skal danske rederier helt på linie med deres britiske, norske og franske konkurrenter have adgang til at beskæftige også udenlandske søfolk på vilkår, der svarer til deres lokale hyreniveau.

For at imødegå det tab af danske arbejdspladser, der derved kunne opstå, vil jeg pege på muligheden for en skattemæssig sidestilling af danske søfarende på linie med andre erhvervsgrupper, der arbejder på eksportmarkederne, f.eks. ingeniører og andre danskere i udlandet. Herved kan der skabes forbedrede muligheder for også fremover fortrinsvis at beskæftige dansk mandskab om bord på danske handelsskibe. En sådan såkaldt nettoskatteordning overvejes i Sverige og kan blive en realistisk mulighed herhjemme. Jeg er også bekendt med, at den socialdemokratiske norske regering har afvist en sådan ordning.

Det er klart, at de skibe, der står tilmeldt et internationalt register, skal opfylde de tekniske, sikkerhedsmæssige og arbejdsmæssige internationale standarder, som Danmark har forpligtet sig til at overholde. På den baggrund har regeringen derfor bebudet en ændring af loven om skibes besætning, så det fremover bliver muligt at reducere besætningerne i takt med den teknologiske udvikling.

Herudover vil lovgivningen indebære, at kvalifikationskravene til besætningsmedlemmerne skal betragtes som opfyldt, for så vidt de svarer til de gældende internationale konventioner på området.

Blandt de øvrige lovforslag, som regeringen har stillet i udsigt, skal endvidere nævnes forslag om en ændring af loven om uddannelse af maskinmestre samt – nok så vigtigt – forslag om en ændring af sømandsloven, der indebærer, at staten fremover skal yde tilskud til danske søfarendes udrejse i stedet for til deres hjemrejse.

Endelig finder jeg, at der er al mulig grund til at støtte tanken om en generel ændring af loven om formueskat og i det mindste en ændring, der medfører, at bestemmelserne om formuenedslag for fysiske erhvervsaktiver fremover også kommer til at omfatte skibe.

Som nævnt i mine indledende bemærkninger er rederierhvervet Danmarks tredjevigtigste eksporterhverv. Herudover har dansk skibsfart gennem tiden spillet en meget vigtig rolle

[Flemming Hansen]

for Danmark som nation. Det vil være trist, hvis vores børn og børnebørn i en ikke alt for fjern fremtid kun skulle stifte bekendtskab med dansk skibsfarts stolte fortid gennem besøg på et maritimt museum eller ved at læse om den i historiebøgerne eller synge om den i de danske sange. Derfor er det vigtigt, som industriministeren lægger op til, at der handles, og at der handles nu, og jeg giver mit partis fulde tilslutning til ministerens tanker om at forbedre dette erhvervs konkurrencemæssige vilkår.

(Kort bemærkning).

Preben Møller Hansen (FK):

Det var med interesse, jeg hørte Det Konservative Folkepartis ordfører i dette spørgsmål give udtryk for bekymring for de danske skibsederes muligheder for at klare sig i den internationale konkurrence. For mig lød det, som om den pågældende ikke havde særlig indsigt i netop dette emne, men det er muligt, jeg har taget fejl. Derfor vil jeg gerne stille ham et par enkelte spørgsmål.

Kan den pågældende ordfører forklare, i hvilket land en skibsedere kan opnå kreditordninger som dem, danske skibsedere kan få gennem optagelse af lån i Danmarks Skibskreditfond? Jeg vil også gerne vide, i hvilket land skibsederne har muligheder for at afskrive med 30 pct. af byggesummen, før skibet overhovedet er blevet bygget.

Hertil kommer den omstændighed, at danske skibsedere ved at lade skibe bygge på udenlandske skibsværfter i mange tilfælde får bygget til priser, der er meget lave, fordi der er subsidieordninger. Jeg vil også godt vide, om den pågældende ordfører kan nævne, hvori det består, at vi ikke har kunnet klare os i konkurrencen.

Jeg vil gerne nævne et enkelt eksempel. Danmark har i realiteten kun ét rederi af internationalt format, nemlig A. P. Møller, og dette rederi havde et overskud på omkring 1½ mia. kr. Hvordan kan det have et sådant overskud, hvis ikke det kan klare sig i den internationale konkurrence?

(Kort bemærkning).

Flemming Hansen (KF):

Ordføreren for Fælles Kurs beklager sig over

min manglende indsigt, det gør jeg naturligvis også, men jeg må sige, at det er nu således her i tilværelsen, at ingen er forpligtet ud over sine evner.

Med hensyn til de spørgsmål, hr. Preben Møller Hansen rejste f.eks. om afskrivningerne, er forholdet jo det, at de danske redere ikke kan udnytte de afskrivningsmuligheder, de har, fordi deres indtjening simpelt hen er for beskednen på de skibe, vi her taler om.

Og med hensyn til subsidier, som hr. Preben Møller Hansen taler om, er det jo således ifølge det 6. EF-direktiv, at vi ligger i underkanten af alle andre EF-lande, og det har rederierhvervet i høj grad også peget på.

Tommy Dinesen (SF):

Siden vikingetiden har Danmark været kendt som en søfartsnation, og danske skibe og søfolk har været kendt for deres normalt høje standard og gode sømandskab.

Danske skibe var internationalt kendte. »M/S Selandia« var det første motorskib. Danske søfolk var de første danskere, der aktivt kæmpede mod nazisterne, og mange døde i denne periode for Danmarks frihed. I alle større havne over hele verden kunne man altid finde flere skibe med det danske flag i agterstavnen.

Dette er nu historie, og hvis de tanker, som industriministeren har nedfældet i hvidbogen om skibsfartens konkurrencesituation, bliver til fremtidig søfartspolitik, må hvidbogen betegnes som et begravelsesskrift for de knap 10.000 danske søfolk, der findes i dag. Hvidbogen er alene udtryk for de synspunkter, som skibsederne har ud fra profithensyn, og fagorganisationerne er overhovedet ikke blevet hørt. Det vil jeg vende tilbage til.

Fremtiden for dansk søfart er ifølge ministeren at følge Norge, Frankrig og andre lande ved at hjemskrive et skib til f.eks. en ø i Stillehavet, hvor de eneste beboere er pingviner, og derved bevare det nationale flag. Men set ud fra et redersynspunkt kan man så gøre det helt fantastiske: man kan omgå alle overenskomster, hviletidsbestemmelser, arbejdsmiljøregler osv. Det, ministeren foreslår, er altså, at redere får mulighed for at sejle med Dannebrog i agterstavnen og få de fordele, der er herved, ganske gratis, bl.a. at danske skibe sammen-

[Tommy Dinesen]

holdt med andre landes beholder den goodwill, som Dannebrog giver. Desuden er der hjælp fra ambassader eller udenrigstjenesten, og samtidig gives der mulighed for at indgå overenskomster med tredjelande, således at alle de overenskomster, der ellers er indgået med de danske søfartsorganisationer, bliver uden virkning.

Alt dette kan laves, fordi man vil give rederne mulighed for at hjemskrive danske skibe til en eller anden ubeboet ø. Det må betegnes som danmarksrekord i venlighed over for arbejdsgiverne. Men rederne har naturligvis også gode kort på hånden i denne sag; de har nemlig mulighed for at hjemskrive deres skibe under andre landes flag, f.eks. de såkaldte bekvemmelighedsflag, hvor der ikke findes snærende bånd som overenskomster og andre bestemmelser, der skal beskytte søfolkene i det daglige arbejde, et arbejde, hvorom vi ved, at antallet af dødsfald ved arbejdsulykker simpelt hen er det største sammenlignet med andre brancher.

Lønnen for en matros på langfart er kun 11.000 kr. om måneden plus kost, så man bliver ikke forgyldt ved at tage en hyre. Men eftersom kineserne nu er begyndt at uddanne hele besætninger fra dæksdreng til overstyrmand til forhyring i ikkekinesiske skibe til 100–200 dollars om måneden, bliver det svære tider for de danske søfolk i fremtiden – ingen tvivl om det. At lade en skibsfører være eneste dansker på et skib med Dannebrog uden en overenskomst underskrevet af de danske søfartsorganisationer må vel betegnes som falsk varebetegnelse.

SF mener ikke, at ministerens hvidbog er vejen frem for dansk skibsfart. Hvidbogens model for redning af dansk skibsfart vil automatisk medføre, at andre nationer vil gøre endnu mere for, at rederne skal hjemskrive deres skibe til et eller andet land, måske endda et land uden havn. Der tales allerede nu om, at nogle olielande vil lade andre nationers skibe sejle gratis med bunkerolie, hvis de vil overgå til det pågældende lands flag, og her kan Danmark overhovedet ikke være med; det kan vi lige så godt erkende. Det er virkelig store summer, det drejer sig om.

Som jeg før var inde på, er det helt usædvanligt, at en minister fremlægger en rapport som den, vi her har til behandling, uden at søfartsorganisationerne er blevet spurgt om noget som

helst. Allerede den 15. august, efter at ministerens hvidbog var offentliggjort, skrev undertegnede til industriministeren og spurgte, om han ville indkalde til et møde, hvor de berørte organisationer, rederne og politikerne kunne drøfte situationen, som er alvorlig. Den 5. oktober skrev jeg igen til ministeren, og i fredags var industriministeren så venlig at svare, at vi jo skulle have en debat i dag. Her i 1987 fremlægges så en rapport i Folketinget, uden at man har hørt mere end én part, nemlig arbejdsgiverparten. Mon det er klogt, hr. minister?

Oven i købet er skibsfarten i høj grad et internationalt anliggende. Forretningsføreren for Dansk Styrmandsforening, hr. Mols Sørensen, er formand for International Transportworkers Federation med en halv million medlemmer. Hr. Preben Møller Hansen er vicepræsident for Transport Union International med 18 millioner tilknyttede medlemmer. Det er ærligt talt ufatteligt, at man ikke prøver at få bare en dialog i gang med fagbevægelsen og organisationerne.

Hvad mener SF så der skal gøres, hvis dansk skibsfart skal have mulighed for at overleve – og vi erkender, at det bliver svært? Vi mener, at der løbende bør udvikles nye skibstyper, og at der ikke bare skal gives støtte til al slags skibsbyggeri. Vi ved jo, hvilke typer skibe der er for mange af, og som der vil blive for mange af på det internationale fragtmarked.

Ifølge bladet Søfart har Danmark verdens bedste skibsfinansiering. Derfor vil det være en absolut fordel at styre det fremtidige skibsbyggeri selektivt og ikke bare drysse pengene ud med rund hånd, at arbejde internationalt med de berørte organisationer, ITF, TUI, EF, FN, UN og CTA, som har været inde i billedet, men som alene har hørt på, hvad rederne har villet sige om dette, men alligevel prøve på internationalt at udforme nogle ens regler for arbejdsmiljø, hviletid, bemanning osv.

Der er ingen tvivl om, at udflagning og tilsidesættelse af de fleste aftaler med organisationerne vil betyde større risici for katastrofer til søs. F.eks. vil en stor tankbåd med 100.000 t olie og 12 mand om bord, der har arbejdet i døgn drift, hvis den grundstøder eller kolliderer, skabe en katastrofe af et omfang – især hvis det sker i danske farvande – som ikke har været set før. Derfor bør SF's beslutningsforslag om

[Tommy Dinesen]

lodspligt for skibe med farlig last snarest se dags lys i Folketinget som lovforslag.

Sammenlægning af arbejdsopgaver og forøgsuddannelser i takt med den teknologiske udvikling til søs skal ske i samråd med de berørte søfartsorganisationer og skal ske hurtigst muligt.

Der er nok ingen tvivl om, at dansk skibsfart står over for sin største prøve hidtil, og at de gamle faggrænser er under opbrud. Men SF's svar er et nej til udflagning og ja til, at Danmark kan fortsætte som søfartsnation. SF vil fortsat være at finde i arbejdet på dette område.

Skrumsager Skau (V):

I hr. Tommy Dinesens indlæg blev der talt en hel del om Dannebrog i agterstavnen, om, at man inden for dansk skibsfart er så dygtig, og om den goodwill, de danske skibe har. Dertil vil jeg gerne sige, at det er meget svært at betale regningerne, når det drejer sig om de lønomskostninger og om de renteomkostninger, som er pålagt dansk skibsfart.

Jeg er også lidt overrasket over, at der ikke rigtig er nogen bud, og det tyder faktisk på, at hr. Tommy Dinesen knap har gjort sig bekendt med det oplæg, som ministeren er kommet med.

Der var jo ikke nogen nye ideer. Jo, der var noget med lodspligt, og der var noget med, at man skulle prøve at arbejde internationalt, men ellers var der intet nyt. Vi er alle sammen enige om en bedre uddannelse og også om, at vi skal have nogle nye skibstyper frem. Vi har Projekt Skib i gang, men det betyder jo også, at vi så igen skal se på bemandingsregler, og det lagde hr. Tommy Dinesen ikke op til.

Danske skibe har i årtusinder bragt danskerne rundt i verden. Det føler vi i Venstre at de skal blive ved med. Vores søfartshistorie og vores skibe og søfolk har været anerkendt på de syv have, og det skal de også blive ved med at være.

Venstre mener, at Folketinget skal vedtage rammer og betingelser, der sikrer, at danskejede skibe kan konkurrere på det internationale marked for skibsfart. Det skal ske ikke af nostalgiske grunde, men simpelt hen fordi det er nødvendigt for vores beskæftigelse og vores valutaindtjening.

Dansk søfart er et led i kæden, der sikrer beskæftigelse på skibsværfter, for en række underleverandører og selvfølgelig også på de danskejede skibe. Hertil kommer en række tillægsfunktioner, som den konservative ordfører var inde på: administration, banker, forsikringsselskaber og selve det at stå for befragtningen.

Hvis vi ikke ændrer på de betingelser, hvorunder dansk søfart skal sejle, vil den forstærkede udflagning fortsætte. Udflagningen er jo i fuld gang. I 1986 blev der udflaget 30 skibe, og indtil nu i 1987 er der allerede udflaget 63 skibe med en samlet tonnage på 600.000 t, så vi nu nærmer os de 4 mio. BRT, hvilket svarer til, at 20 pct. af vore skibe og ca. 10 pct. af tonnagen er forsvundet fra den danske horisont.

Jeg kan godt forstå rederne, for ved udflagningen får de mulighed for at konkurrere på lige vilkår; de går ned med flaget, hvis de ikke udflager. Jeg ved, at mange af vore nuværende redere har planer om at udflage resten i løbet af relativt kort tid, hvis vi ikke fra Folketingets side får gjort noget ved dette problem.

I 1985 indsejlede vi valuta for godt 22 mia. kr. I 1986 var bruttofragten 17 mia. kr. eller 8 pct. af Danmarks totale valutaindtjening, som der står i industriministerens skibsfartspolitiske redegørelse, og heraf var Danmarks nettovalutaindtjening – det, der virker positivt på betalingsbalancen – 5 mia. kr.

I Venstre føler vi, at vi ikke har råd til at miste en eneste krone af den valuta, dansk søfart indbringer til den danske husholdning. Derfor er vi tilfreds med, at industriministeren og embedsmændene har fremlagt en analyse af situationen i form af en hvidbog og en skibsfartspolitisk redegørelse, som vi nu har en debat om her i Tinget.

Den nuværende nedtur for dansk skibsfart må især henføres til følgende forhold: lavere fragtrater, dollarens nedtur og så de høje danske omkostninger, den høje løn på grund af den høje beskatning, indregistreringsafgifter eller registreringsafgifter, stive bemandingsregler og den ensidige fragtbegrænsning for dansk søfart, som et flertal her i Folketinget vil have yderligere begrænset, samt protektionistiske tendenser hos visse lande, der forlanger, at deres transport sker på egne skibe.

[Skrumsager Skau]

I Venstre er vi enige i de forslag, ministeren har fremført i redegørelsen. Jeg lægger især vægt på forslaget om, at Danmark snarest får etableret et dansk internationalt skibsregister. I international eller europæisk sammenhæng er ideen ikke ny. Den norske socialdemokratiske regering satte et lignende system i kraft 1. juli 1987. Til dette register, NIS, har der været anmodninger om optagelse af i alt 113 skibe, hvor det viser sig, at ca. 1/3 af disse er skibe, der vender hjem, altså hjemflager. Vi har kunnet læse, at der også er danske redere, der er interesserede i at blive optaget i NIS.

Det kan nævnes, at både England og Frankrig har lignende systemer, der reducerer rederens omkostninger ganske betragteligt, uden at skibene forsvinder fra nationale regler eller områder. For disse lande er 2/3 af tonnagen forsvundet til bekvemmelighedsflag inden for de senere år.

Ved at oprette et dansk internationalt skibsregister vil fordelene være, at skibene fortsat er hjemmehørende i Danmark. Vi beholder dette vigtige led for værfterne, deres underleverandører og ikke mindst for beskæftigelsen, herunder også uddannelsen af vore søfarende. Endvidere vil skibenes indtjening blive beskattet i Danmark. Vi kan også forlange, at skibene opfylder de tekniske og arbejdsmæssige krav, Danmark har forpligtet sig til at kræve opfyldt. Mandskabsorganisationerne i Danmark kan med rederne finde sammen om overenskomster for de ansatte på skibene i DIS, eventuelt ud fra et nettolønssystem, som ligner det, man har fundet ud af i Sverige sammen med de svenske søfartsorganisationer, og som de også står bag.

Jeg håber, at industriministeren hurtigt efter denne behandling i Folketinget kan fremsætte et lovforslag, således at Dansk Internationalt Skibsregister kan se dagens lys allerede i begyndelsen af det nye år. Jeg vil gerne understrege, at det haster, for der foreligger forslag for langt den overvejende del af den resterende flåde om at forlade dansk register for at blive indregistreret under bl.a. Singaporeflag. Et eller to års tøven med hensyn til DIS kan hurtigt decimere dansk søfart.

De øvrige forslag, ministeren har med i sin redegørelse, bl.a. om ændring af besætningsloven i form af, at de faste skalaer bliver afløst af

individuelle bemandingsfastsættelser, imødekommer efter Venstres mening den hurtige teknologiske udvikling inden for dette område.

Vi er også villige til at se på afgifts- og beskatningsspørgsmålet, især vedrørende beskatning af dansk besætning på de skibe, der er registreret i DIS, ligesom vi i øvrigt er villige til at se på søfolks velfærd og ydelse af tilskud til udrejse i stedet for hjemrejse.

Vi føler også, at det er vigtigt at forbedre uddannelserne for de søfarende, ikke bare for maskinmestre, som der er bebudet et lovforslag om, men også for de øvrige personalegrupper.

Venstre ser også positivt på forskning og på udvikling. Jeg kan i den forbindelse nævne, at der er fuld tilfredshed med det allerede søsatte projekt, der hedder Delprogram 15 – Projekt Skib.

Det er ærgerligt, at det er i tolvte time, et flertal i Folketinget nu kan sikre en fortsættelse af Danmarks tusindårige søfartstradition, ikke for traditionens skyld, men for Danmarks og for den danske befolknings skyld. Det er sidste udkald for Dannebrog.

(Kort bemærkning).

Tommy Dinesen (SF):

Hr. Skrumsager Skau sagde, at der ikke var noget nyt i den tale, jeg holdt. Det ved jeg ikke, for det er første gang, jeg har holdt den her i Folketinget i hvert fald, det kan jeg da godt sige.

Det nye er overladt til rederne, for det drejer sig om, at nu får rederne lov til at lave nogle slavekontrakter – det var det, jeg sagde i min tale – der tilsidesætter samtlige arbejdsmiljøregler, og hvad ved jeg, i dette land. Det er det, der er det nye. Der er noget nyt i, at man f.eks. begynder at nedbryde faggrænserne og tager teknikken op. Det har vi måske været længe om inden for søfartsorganisationerne. Det er i hvert fald også nyt.

Men ellers vil jeg da godt sige, at det er uhyggeligt. Allerede i 1962 startede den daværende søfartsminister, Hilmar Baunsgaard, med at nedskære besætningerne. Der var f.eks. 44 mand på et skib på 244.000 t, og hvad skete der? Der skete det, at det blev sat ned. I dag kan man sejle rundt med skibe, der er 10 gange større, med 12–15 mand om bord. Der har været en rationalisering til rederne, som de ene og alene

[Tommy Dinesen]

har fået. En matros har i dag 11.000 kr. pr. måned. Man kan godt se, at det ikke er dem, der har fået noget ud af det.

(Kort bemærkning).

Preben Møller Hansen (FK):

I forbindelse med valgkampen modtog de danske landmænd et brev underskrevet af hr. Uffe Ellemann-Jensen, som var formand for partiet Venstre, og i dette brev blev det slået fast, at dette parti var landmændenes parti.

Nu har ordføreren for partiet Venstre været heroppe og givet udtryk for en fantastisk forståelse for de danske skibsredere. Jeg er helt stensikker på, at hvis man følger det, som Venstres ordfører her har givet udtryk for, så vil skibsrederne opleve nøjagtig det samme som landmændene, som har mistet 40.000 landbrug i de sidste årtier, fordi Venstre ikke har fattet, hvordan man skal varetage befolkningens interesser. Men lad det nu være. Jeg vil gerne sige: Skomager, bliv ved din læst!

Se, det, det drejer sig om, er, at man for det første må redegøre her fra denne talerstol for, hvor mange af de skibe der er på over 10.000 BRT. Dernæst må man sige: Hvor meget kan der spares i hyre? Og endelig må man redegøre for, om man kan få olien til skibene billigere, om det er billigere at komme igennem de forskellige kanaler, om havnepengene er billigere, om lodspengene er billigere. Først når man har fået disse ting på bordet, vil man kunne bedømme det bedre. Jeg kan godt svare, at priserne internationalt er nøjagtig de samme.

(Kort bemærkning).

Skrumsager Skau (V):

Jeg har her fra talerstolen i allerhøjeste grad talt for dem, som er beskæftiget i dansk skibsfart. Som det går nu, taber vi masser af job i dansk skibsfart, også hos vores værfter, også hos vores underleverandører. Det drejer sig om beskæftigelse, det drejer sig om valutaindtjening, og det er det, jeg har redegjort for her. Når danske skibe har udflaget fuldstændig under Singaporeflag, så er det ikke danske søfolk, der er om bord. Det ved vi alle sammen. Det er derfor, jeg taler for søfolkene herfra.

Hr. Tommy Dinesen brugte udtrykket slavekontrakter. Jeg går ud fra, at søfartsorganisa-

tionerne er i stand til at forelægge deres synspunkter i tilstrækkelig grad og at få lavet en overenskomst med Dansk Rederiforening med ordentlige forhold. Det tror jeg kan lade sig gøre. Det er jeg ikke i tvivl om.

Jeg vil sige tak til hr. Tommy Dinesen, fordi han godt vil være med til at åbne noget op for faggrænserne. De har været en hindring for den rationalisering, vi for lang tid siden skulle have gennemført på dette område. Jeg går ud fra, at hr. Tommy Dinesen nu går ind for, at vi får enhedsbesætninger rundt omkring, og at vi får en uddannelse bygget op, som kan støtte denne udvikling.

(Kort bemærkning).

Tommy Dinesen (SF):

Jeg sagde udtrykkelig »med organisationerne ved forhandlingsbordet«. Ellers skal man ikke lave nogen forhandlinger. Det er fantastisk, at man ikke har fået den diskussion med organisationerne, inden man kommer til Folketinget med det, der er fremlagt her.

Hr. Skrumsager Skau siger, at han taler for de danske søfolk. Hvis det her bliver til noget, så er der ikke nogen søfolk tilbage; så er der kun nogle skibsførere tilbage. Det er såmænd alt.

Det, der er spørgsmålet, er: Skal Danmark sige ja til valutaindtægterne, eller skal man sige nej til skatteindtægterne fra de søfolk, der er? Man vil helst have skatteindtægterne, så er man ligeglad med søfolkene. Det er realiteterne i det her.

(Kort bemærkning).

Flemming Hansen (KF):

Hr. Tommy Dinesen siger, at der bliver ingen søfolk tilbage, hvis vi laver dette her. Men hr. Tommy Dinesen må da kunne se, at når bare 63 skibe er udflaget i år fra Danmark, så er der da endnu større mulighed for, at der ikke bliver nogen danske søfolk tilbage. Vender man det om og ser, hvad der er sket i Norge, hvor 113 skibe siden 1. juli, da man oprettede det norske internationale skibsregister, er tilbageflaget, så må det da være væsentlig bedre, end at alle danske skibe udflages til Panama, og hvad de forskellige lande hedder. Det må hr. Tommy Dinesen kunne se.

Formanden:

Hr. Tommy Dinesen en kort bemærkning, derefter hr. Larsen-Ledet.

(Kort bemærkning).

Tommy Dinesen (SF):

Jeg tror på, men håber ikke, jeg får ret, at resultatet bliver det samme, uanset om vi udflager eller ej eller vedtager internationale registre eller ej. Der sker en udflagning under alle omstændigheder, og de arbejdspladser er på vej væk uanset det ene eller det andet.

Larsen-Ledet (RV):

Jeg vil gerne takke industriministeren for redegørelsen og den tilhørende hvidbog, som mere detaljeret beskriver de problemer, dansk skibsfart står over for i dag.

Mens hvidbogen og redegørelsens første del, som beskriver erhvervets problemer, er forholdsvis omfattende og grundig, er redegørelsens anden del, hvor regeringen giver nogle forslag til imødegåelse af problemerne, temmelig overordnet og kortfattet. Særlig afsnittet om et dansk internationalt skibsregister, som er det vigtigste punkt i forhold til forslaget om omfattende konsekvenser, synes vi er meget kort behandlet. Det vil jeg nu ikke lægge industriministeren til last. Ved at fremlægge et mere detaljeret forslag nu havde industriministeren måske blokeret for nogle smidige og politisk fleksible løsninger. Jeg synes, det er udmærket, at vi får debatten, før de politiske fronter er trukket op.

Men på den anden side må man acceptere den konsekvens, at der næppe ved denne debat kan opnås mere forpligtende tilsagn eller eventuelle afslag. I hvert fald vil vi fra radikal side gøre klart, at særlig forslaget om et dansk internationalt skibsregister skal vi have diskuteret mere i detaljer, og vi skal have dets konsekvenser opregnet, før vi kan tage endelig stilling.

Men smidige og effektive løsninger er der i hvert fald brug for. Skibsfarten, som er Danmarks tredjestørste eksporterhverv, som sejler megen valuta hjem, står over for nogle problemer, og det er noget, man erkender fra alle sider. Siden 1980 har skibsfarten oplevet et generelt vigende marked, særlig på baggrund af en svag vækst i verdensøkonomien, som har medført nedgang i den internationale vareudveks-

ling. Men samtidig oplever man inden for alle skibsfartens hovedgrupper en stigende overkapacitet i tonnagen, ikke mindst som følge af den stærkt subsidierede værftsindustri.

Disse og andre forhold fører til en stigende protektionisme rundt omkring, som skader dansk skibsfart.

Endelig har den svingende dollarkurs og oliepriserne en række krydsende effekter, som det kan være svært at opregne nettoeffekten af. Dansk skibsfart har omkring 80 pct. af sine indtægter i dollars, og det er klart, at det seneste fald i dollarkursen spiller stærkt ind her.

Men det er nogle konjunkturelle faktorer, som jeg ikke mener man kan tage udgangspunkt i her, når vi fra politisk hold skal forsøge at forbedre erhvervets konkurrencebetingelser. Den faldende dollarkurs betyder selvfølgelig en forværring af den helt aktuelle situation for de danske rederier.

Det er altså en noget dyster situation, der tegner sig for Danmarks tredjestørste eksporterhverv, men det skal da med i billedet, at danske rederier har klarer sig relativt godt sammenlignet med rederier i andre vesteuropæiske lande, herunder Norge, England og Frankrig. Sidstnævnte lande har da også allerede indført internationale skibsregistre som konsekvens af krisen.

Når vi fra politisk hold skal forsøge at forbedre betingelserne for dansk skibsfart, er der nogle ting, vi må gøre os klart først. Vi skal være opmærksom på, at rederierhvervet adskiller sig markant fra andre valutaskabende erhvervsgrupper herhjemme derved, at 90-95 pct. af aktiviteterne foregår som sejlads mellem tredjelande. Det bevirker, at rederierne udøver deres virksomhed under nogle helt specielle konkurrencebetingelser, og derfor må vi forsøge at skyde vores traditionelle industripolitiske verden i baggrunden og tage vores udgangspunkt netop i disse specielle konkurrencebetingelser, når vi skal forsøge at lette vilkårene for rederierhvervet og søfarten i den vanskelige situation. Med andre ord: vi må være fleksible.

De danske rederier konkurrerer altså om lasterne ude på verdensmarkedet, og et vigtigt led i deres konkurrenceevne over for fremmede rederiers skibe er omkostningsniveauet, hvor vi må sige rent ud, at hyreomkostningerne er den væsentligste variable faktor.

[Larsen-Ledet]

Andre økonomiske faktorer som renommé- og leveringstider, skibenes indretning og stand spiller selvfølgelig også en rolle, men den seneste tids store udflagning af danske skibe tyder på, at hyreomkostningerne spiller en stor rolle.

Nye tal fra Danmarks Rederiforening viser, at danske skibe under fremmed flag har udgjort 15 pct. af den samlede tonnage fra 1. januar 1986 frem til 1. januar 1987, men den 1. oktober i år udgør de 25 pct. Der er altså sket en stigning på 66 pct. i skibstonnagen under fremmed flag af den samlede tonnage på bare ni måneder, og det må siges at være et alarmerende tal. Noget tyder på, at vi i den kommende tid vil komme til at opleve den kolossale udflagning, som bl.a. Norge oplevede indtil for nylig.

Der er altså ingen tvivl om, at der må og skal gøres noget, hvis der skal være en fremtid for skibsfart under dansk flag, hvis vi skal bevare danske søfolks arbejdspladser i bare nogenlunde omfang.

Svaret i visse andre europæiske lande har været, som vi ved, etablering af skibsregistre, og det er da også hovedpunktet i regeringens forslag, der foreslår et dansk internationalt skibsregister, som selvfølgelig skal konkurrere med tilsvarende registre i de nævnte vesteuropæiske lande, og som skal opfylde de tekniske, sikkerhedsmæssige og arbejdsmæssige internationale standarder, vi allerede har forpligtet os til at kræve opfyldt. Det bliver et register, hvor gældende danske overenskomster ikke gælder, og hvor hyreomkostningerne kan sænkes.

Dilemmaet i det forslag kan vi klart se. Der er tale om en løsning, som vil styrke erhvervets konkurrencebetingelser umiddelbart, men vi frygter, at det er på bekostning af dansk beskæftigelse. Når jeg siger »umiddelbart«, så er det, fordi vi ikke ved, om det går sådan. Vi kan ikke være absolut sikre på, at det går sådan, men risikoen er i hvert fald til stede.

For det første betyder den voldsomme udflagning i dag en betydelig nedgang i danske besætninger på skibene. Det vil sige, at hvis vi lader stå til, så vil det gå helt galt både med Danmark som søfartsnation og med danske søfolks beskæftigelse.

For det andet må vi i tilfælde af, at vi vælger at oprette et dansk internationalt skibsregister, se på, hvordan vi kan forbedre danske søfolks økonomiske konkurrenceevne. I forvejen er

der ingen tvivl om, at rederierne klart foretrækker dansk arbejdskraft på deres skibe. Det er et kulturelt spørgsmål, det er et spørgsmål om politisk image i befolkningen, og det er ikke mindst naturligvis et spørgsmål om danske søfolks dygtighed sammenlignet med andres.

Der er næppe tvivl om, at rederierne er villige til at betale en vis overpris for at få bemandede deres skibe med dansk arbejdskraft. Det, vi så må se på, er, hvordan vi kan gøre vores søfolk økonomisk mere konkurrencedygtige over for udenlandske kolleger.

I forvejen er det sådan, at søfolk i de fleste andre lande har skattefrihed eller betaler en minimal skat, men det kan der ikke umiddelbart blive tale om her. Men vi kan da godt diskutere, om der er mulighed for lempelse. Vi kan diskutere de skatteregler med hensyn til eksportsælgere, der i øjeblikket arbejdes med. Der kan være paralleller i situationen. En omlægning af statens støtte til søfolks rejseudgifter, som ministeren har foreslået, kan vel også diskuteres. I det hele taget er vi parate til fra radikal side at diskutere en lang række ting, der kan spille ind og være med til at forbedre situationen.

Vi vil også gerne foreslå, at de erfaringer, der indhøstes i Norge, undersøges, for at vi kan få overblik over særlig de beskæftigelsesmæssige konsekvenser af deres registre. Vi mener, at vi bør rejse til Oslo, vi bør snakke med regeringen, med søfolk, med redere, altså de berørte parter, og dermed få et grundigt indblik i deres erfaringer. Det kan så danne grundlag for beslutninger om et dansk internationalt register.

Fra andre sider er det foreslået, at man i stedet for et internationalt register giver direkte støtte til rederierne. Det er vi fra radikal side betænkelig ved.

Der er ingen tvivl om, at det er omkostningsniveauet, der er det store problem, men det vil for os at se være en kunstig løsning at give direkte støtte.

Vi vil fra Det Radikale Venstres side gå ind i debatten om et dansk internationalt skibsregister og andre forslag med åbenhed. Men vi skal kende forslagene mere i detaljer, vi skal have et bedre overblik over konsekvenserne, før vi kan tage endelig stilling. Med hensyn til de andre forslag i redegørelsen: Delprogram 15 – Projekt Skib: godt. Med hensyn til bemandingsregler må vi følge den teknologiske udvikling.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Med hensyn til hr. Larsen-Ledets optimisme vedrørende det nordiske samarbejde er jeg nødt til at gå op og sige, at der er ingenting. I Nordisk Råd har vi vedtaget en række ting, som vi har henstillet til regeringerne, men regeringerne er ligeglade. Vi har ikke nordisk samarbejde. Vi har nordisk modarbejde.

I virkeligheden spiller de nordiske lande med i det spil, som også den danske regering her lægger frem, nemlig: hvem kommer først af brættet? Hvem kan komme hurtigst med at få forringet vilkårene sådan, at man klarer sig i første runde? Det er det spil, der spilles, og det spilles stort set af alle de nordiske lande med Ålandsøerne som den eneste, men ikke særlig pompøse undtagelse.

Jeg vil godt spørge ministeren, hvorfor man ikke interesserer sig for de forslag, der kommer fra Nordisk Råd, og som jo presses stærkt igennem. Jeg ved godt, at i den umiddelbare konkurrence, hvor man har samarbejdet inden for UNCTAD-konferencen om at komme først af brættet, hjælper det ikke synderlig meget.

Man kunne interessere sig for, at skibsfart også er transport – det glemmer man – at det er transportpolitik, at der er grunde til, at vi taber andele, at der er grunde til, at der går så meget fra skibsfarten og f.eks. over til vejene. Det er, fordi vi har for dårlige havnefaciliteter f.eks., at hele det område er for svagt. Der er ingen interesse fra dansk side i at udbygge det område. Det er heller ikke kun fra dansk side; det skal ske i en større sammenhæng. Der er ingen interesse i at få lavet hele den øvrige teknologiske udvikling sammen med de nordiske lande. Man har ikke prøvet at lave et søfartspolitisk organ i nordisk sammenhæng.

Man har ikke sagt nej til det. Man har i det højeste lovet os, at man lige ville ringe til hinanden, hvis man var ved at lave ulykker for hinanden, og det kan vi selvfølgelig håbe man gør. Det er stort set den melding, der er kommet.

Man kunne selvfølgelig spørge: Ja, hvad hjælper det i den her situation? Det er sørgeligt at måtte sige, at noget tyder på, at det ikke hjælper ret meget i første omgang, men så har vi da en søtransport, altså transportpolitisk, imens det står på, og når så alle har fået sejlet hinanden nedenom og hjem – og det kommer til at

ske, så vidt jeg kan høre på det her – så har vi i hvert fald noget tilbage, der kan bruges. Det kunne oven i købet være noget, der var af høj international standard, sådan at vi konkurrerede ikke på, hvem der er værst, men hvem der er bedst.

Tænk, hvis vi kunne komme frem med sådan et program. Det er det, vi har bedt om fra nordisk side, og det er det, de nordiske kommunikationsministre og industriministre stort set har siddet overhørig og er gået ind i det nordiske modarbejde i stedet for det nordiske samarbejde.

Emmert Andersen (CD):

Jeg vil gerne takke ministeren for redegørelsen. Jeg synes, den meget klart stiller de problemer op, vi står over for. Jeg vil godt redegøre for, hvordan jeg synes disse ser ud.

Den situation, vi står over for, er, at vi er inde i en overkapacitet. Der er simpelt hen for mange skibe, og der sker ingen reduktion, fordi vi ikke har den frie konkurrences betingelser på markedet. Det skyldes protektionisme, flagdiskrimination, at vi har nogle ensidige foranstaltninger, og at vi har nogle bilaterale aftaler på markedet. Alle disse ting skal selvfølgelig bekæmpes, og det er da også blevet sagt herinde, og det er vi enige i. Men det tager tid at komme igennem med sådan nogle ting, og det eneste, vi ikke har, er tid, så vi bliver nødt til at gøre noget andet.

Vi kan jo se, hvad der er sket andre steder. I Norge har vi set en meget voldsom udflagning. Det har vi også set i andre vesteuropæiske lande. I Danmark ligger udflagningen nu på omkring 30 pct. af den totale flåde. I 1986 var den på 20 pct. Det vil altså sige, at der er sket en udflagning på 33 pct. mere af det, det var i 1986, altså en meget, meget hurtig udflagning i øjeblikket.

Samtidig er der sket en reduktion af de danske skibe, nemlig med 30 pct. i de sidste 10 år. Vi kan også konstatere, at der pr. skib er en ringe indtjening. Nogle siger, at i gennemsnit skal der 4 mio. kr. pr. skib til, for at det kan gå rundt.

Hvilke muligheder har vi så? Ja, vi kan lade være med at gøre noget som helst. Så vil der ifølge dem, der har forstand på det, ske en total udflagning af den danske flåde på to år. Man siger også, at følgevirkningen af det vil være, at

[Emmert Andersen]

vi i løbet af fem år overhovedet ikke har et maritimt erhverv i Danmark. Det vil i værste fald betyde, at skibsværfterne vil blive berørt meget, meget kraftigt. Man kunne forestille sig en nedgang i beskæftigelsen på skibsværfterne og hos underleverandørerne til dem på ca. 20.000 stillinger. I udenrigsfarten kunne vi miste noget, der ligner 10.000 stillinger. Kontorer i Danmark, som måske flytter til udlandet, udgør 2.000 stillinger og andre 5.000 stillinger. 37.000 stillinger i alt, hvis vi ikke gør noget.

Det vil også give en meget dårlig beredskabs-situation. Det er jo sådan, at i en krigssituation har vi også brug for handelsflåden.

Man kan bare tage sådan en ting, som at vi herhjemme har 175 lodser. De bliver uddannet inden for den danske skibsfart, og vi har nu et forslag om lodstvang. Hvis vi ikke har et maritimt erhverv, så kan vi om måske 5-10 år ikke opfylde denne lodstvang, så skal vi have nogle fra udlandet.

Men vi kan også gøre noget. I Norge har man oprettet et internationalt register. Det var den socialdemokratiske regering, der stod bag det. Når den socialdemokratiske regering i Norge kan, kan man vel også gøre det i Danmark, specielt når det har et sagligt indhold og et formål. Deroppe havde man opdaget, at man ikke havde flere skibe tilbage under norsk flag. De er nu på vej tilbage. Det er det, der sker, når man laver sådan noget.

Man kan også lave nogle besparelser. Man kan reducere bruttohyren. Sømændene vil sikkert ikke være særlig tilfreds med, at de skal betale. Det forstår jeg udmærket godt. Det, der må være formålet med det, er, at man bevarer samme realløn, og det kan kun gøres på én eneste måde: ved at man ændrer nogle skatteregler.

Jeg kan godt se, at der kan blive nogle tekniske vanskeligheder i den forbindelse, men jeg kan pege på, at i Sverige overvejer man at gøre disse ting, og jeg kan sige, at dér er samtlige organisationer enige om, at man skal gennemføre disse ting. Så kan man vel også blive det herhjemme. Vi skal huske på, at det, det drejer sig om, er til syvende og sidst at beholde arbejdspladser på danske hænder, og jeg synes, det er godt, at vi gør det.

Det vil betyde rundt regnet – uden at jeg vil stå til ansvar for det – et provenutab for den

danske stat på ca. 200 mio. kr., hvilket må betragtes som meget, meget billigt for at bibeholde de milliardindtægter, det danske samfund får fra det maritime erhverv.

En forbedret teknologi vil give en yderligere reduktion af omkostningerne på 8-10 pct. og, hvis vi tager afgifterne væk, 5 pct. Altså 35 pct. på hyren, forbedret teknologi 10 pct., 5 pct. på afgifter, i alt 50 pct. Hvis vi gør det, så vil den danske skibsfart være konkurrencedygtig.

Det, jeg mener vi skal se på i alt det her, må være det saglige indhold, som vi er meget villige til at diskutere i udvalgene. Vi skal passe på, at vi ikke laver en politisk lovgivning, som til slut medfører, at vi ikke har et maritimt erhverv om fem år.

Berlau (FK):

I redegørelsen bruger industriministeren bemærkninger til at styrke sine synspunkter og må gå helt tilbage til vikingetiden for at finde belæg for at sige noget pænt om dansk skibsfart. Jeg savnede helt nogle af Sir Walter Scotts drengebøger til at styrke argumentationen yderligere. De udeblev, men der var da en enkelt her i salen, der havde Peder Most med i sine betragtninger.

Den hvidbog og den redegørelse, der er blevet omdelt, er stort set skrevet af Danmarks Rederiforening. Man taler om nogle af Danmarks rigeste mennesker, nogle af Danmarks rigeste erhverv, som om de var et hensygnende og nedadgående foretagende. I spørgsmålet om udflagning kalder man de lande, der tillader bekvemlighedsflag, for udviklingslande. Man ser helt bort fra, at den store flagflugt fra Danmark, der er sket, stort set er gået til danskejede selskaber i lande, som tillader indregistrering under såkaldt bekvemlighedsflag, men ministeren foretrækker at kalde den slags lande for udviklingslande. Det er fejlagtigt, hr. minister. Det er helt igennem lande, som stiller deres flag og deres register til rådighed, for at vestlige lande kan indregistrere deres skibe og få nogle økonomiske vilkår, der passer dem.

Nu ville det ikke være så slemt, hvis det var et spørgsmål om, at udviklingslandene skulle opbygge nationale flåder. Det har Danmark givet et væsentligt bidrag til. Vi har foræret et af verdens mest moderne skoleskibe væk til Filippinerne, et land, som har 120.000 registrerede sø-

[Berlau]

folk, som tager arbejde på vestlige landes skibe. Vi har bidraget væsentligt til, at den udvikling får lov at fortsætte ved, at vi afleverede et supermoderne skoleskib. Man kunne måske i den anledning sammenligne det med de to danske skoleskibe, der fungerer, og se lidt på, at der måske havde været behov for, at man for Danmarks vedkommende havde interesseret sig lidt for et skoleskib herhjemme.

Under alle omstændigheder er en forudsætning for, at hvidbogen skal kunne bruges til noget, at redegørelsen skal kunne bruges til noget, at der er en smule reelt kendskab til forholdene. Jeg ved ikke, hvem af Industriministeriets embedsmænd der har været hovedansvarlig for udarbejdelse af hvidbogen. Det er i hvert fald helt sikkert, at vedkommende har haft sine tyndslidte skosåler ovre i Danmarks Rederiforening det meste af tiden. Man kan ved gennemlæsning af den kun genkende de argumenter i den skibsfartspolitiske debat, der kommer fra Danmarks Rederiforening, og deri ligger der nogle alvorlige fejl.

Der ligger bl.a. en totalt fejlagtig generalisering i spørgsmålet om, hvordan de danske rederiers økonomiske situation er, og ganske genialt omgår både redegørelsen og hvidbogen de faktiske forhold. Vi har nemlig i Danmark et enkelt rederi, som er stort og betydende, rederiet A. P. Møller. Dette rederi har ikke økonomiske vanskeligheder af betydning. Det viser de selskabsregnskaber, man har kunnet læse sig til i de sidste mange år.

Til gengæld tager hvidbogen fat i et lille rederi og forsøger at opstille økonomiske beskrivelser af dette lille rederi uden at komme ind på, hvad der kan være baggrunden for, at et mindre rederi er ude i en krise. Der kan være tale om en dårlig købmand. Der kan være tale om en mand, der ikke kan få sin biks til at fungere. Det er sådan i alle erhverv, at hvis ikke man kan få butikken til at køre rundt, så går man nedem og hjem. Men det skal hverken berettiggende et ministerium eller en minister til ud fra et enkelt foretagendes økonomiske vanskeligheder at generalisere og slet ikke generalisere så fejlagtigt, som man gør i præcis denne sag.

Der har været en stor nedgang i antallet af danske skibe i de senere år. Det hænger ikke alene sammen med, at danske redere har haft svært ved at konkurrere. Det hænger også sam-

men med, at der har været mindre at sejle med. Det er en naturlig konsekvens, at hvis der ikke er noget at sejle med, så bliver skibene solgt.

Igennem 1960'erne og 1970'erne opbyggede man bl.a. i Danmark en stor flåde af coastere. Det hang sammen med skatteafskrivningsregler, værftsstøtte osv. Man ønskede at fremme den del af industrien, og derfor gav man nogle vilkår, som gjorde det attraktivt at kaste sig ud i opbygningen af en række trusserederier.

Det har ikke længere den store interesse i den danske befolkning, og det er der måske noget fornuft i. Dels har der været dårlig omtale af den mindre del af den danske skibsfart, dels har der i allerhøjeste grad været tale om manglende seriøsitet hos en række af de mennesker, som har stået bag oprettelsen af mindre trusserederier. Det mener vi ikke kan være en reel baggrund for at sige, at nu er der så en stor krise i erhvervet.

I øvrigt er denne evindelige snakken om erhvervet, som om der var tale om en fysisk person, der havde det skidt, noget irriterende. Det drejer sig om mennesker, der arbejder, og det burde være ud fra det, man kiggede på tingene, og ikke denne lidt kunstige fremstilling af erhvervet som en person.

Når det nu er en kendsgerning, at der har været en international afmatning, som har betydet en ringere transport, så er det naturligt for et hvilket som helst fag, at man omstiller sig, at man trimmer sin produktion, at man i dette tilfælde trimmer sin flåde til en ny situation. Det vil være fuldstændig urimeligt, hvis Danmark i en situation, hvor der er en ringere transportmulighed, bliver ved med kunstigt at opretholde ønsket om, at vi skal have en syttendeplads eller en tyvendeplads på den internationale hitliste af rederi- eller søfartsnationer.

Man må naturligvis også indstille sig på, at der er blevet andre skibstyper. I dag behøver man ikke det samme antal tankere til at fragte olie fra Den Persiske Havbugt til Europa, som man behøvede for 20 år siden. Skibene er blevet 6-7 gange så store i den tid, der er gået, og det er oplagt, at der ikke er behov for det samme antal skibe. Men det er antallet af skibe, der har været brugt som baggrund for diskussionen her.

Danske redere har i og for sig været ganske dygtige til at få situationen til at fungere, og det er vel noget, der kendetegner danskere. Vi har

[Berlau]

kunnet omstille os forholdsvis hurtigt, og Danmark er i dag stadig væk en stor, betydningsfuld maritim nation i kraft af, at det er lykkedes at komme ind på specialskibsmarkedet, linjetrafik osv. osv., alt sammen ting, som har fungeret, samtidig med at der har været denne afmatning af det internationale fragtmarked.

Hvis man vil have, det skal foregå under den fri konkurrence, bør man også lade det være den fri konkurrence, der kommer til at afgøre tingene. Det, man diskuterer ved denne redegørelse, har ikke en pind med fri konkurrence at gøre. Tværtimod ønsker man ved nogle statslige indgreb at sikre, at danske redere internationalt bliver stillet bedre, end de bliver ude omkring i verden. Det vil jeg vende tilbage til, når forslagene kommer.

Hvidbogen remser en række ting op. Bl.a. kigger man på mindre besætninger. Man må unægtelig stille sig spørgsmålet i dag: hvordan i alverden skulle det overhovedet teknisk være muligt at komme længere ned i antallet af søfolk om bord i skibene? Ja, det skriger i hvert fald til himlen af idioti for folk, som har en lille smule indblik i, hvorledes man i dag driver skibene. Det vil være umuligt at komme længere ned, hr. minister. De begrundelser, der har været benyttet for de tidligere bemandingsreduktioner, er, at man f.eks. ved installering af en telefon om bord i skibene kan komme af med én mand, osv.

Rejseomkostningerne peger man på. Der skal ministeren være opmærksom på – det ved han godt, for det ved jeg han har fået besked på – at det drejer sig om, at rederne ønsker at beholde søfolkene længere tid om bord i skibene ved at foretage denne omlægning af rejseomkostningerne.

Delprogram 15 – Projekt Skib – har været nævnt. Det kunne i og for sig være et ganske glimrende projekt, hvis bare man vidste, hvad det skulle bruges til. Man har indtil videre postet i eller afsat 20 mill. kr. til et projekt, hvor man ikke ved, om det overhovedet bliver til noget. Hvis der ikke er nogen redere, der ønsker at benytte sig af projektet bagefter, er det ingenting værd, så er pengene spildt.

Det sidste, jeg skal tage fat på, er spørgsmålet om det internationale skibsregister. Det må være en hvilken som helst regerings og et hvilket som helst parlaments opgave at kigge efter sine

borgere, sørge for, at borgerne i det land, man er valgt i, har nogle ordentlige og fornuftige vilkår. Men det er præcis det modsatte, man vil gøre her.

Ministeren skriver i sin redegørelse, at det er nødvendigt at vurdere, om skibe optaget i registeret skal kunne sejle med udenlandske besætninger ansat på vilkår gældende i disses hjemlande. Det, man vil, er, at man vil flytte danske søfolk væk fra skibene, sætte dem på arbejdsløshedsunderstøttelse, hvilket vil koste et eller andet antal hundrede millioner kroner, og sætte udenlandske besætninger om bord i skibene.

Det nytter ikke, at alle de herrer, som har talt heroppe i dag, bliver ved med at sige, at det drejer sig om at styrke den danske beskæftigelse. Der bliver ingen danske søfolk beskæftiget om bord i skibene, hvis det internationale skibsregister kommer til at fungere således, som ministeren, Danmarks Rederiforening og tilhængerne af forslagene har forestillet sig det.

Dertil kommer naturligvis spørgsmålet om, hvorfor det nu skal være nødvendigt at gøre det på denne måde. De argumenter, der har været nævnt, er stigende protektionisme, stigende oliepriser, faldende dollarkurs, overkapacitet, dårligt fragtmarked. Det er nogle ting, som ikke har noget at gøre med de beskæftigede om bord i skibene, men alligevel vil man have, at det er de beskæftigede om bord på skibene, der skal betale prisen for stigende oliepriser, faldende dollar, stigende protektionisme osv. osv. Det nytter ikke noget, og det har intet som helst med fri konkurrence at gøre. Det er et statsligt indgreb, man dermed lægger op til.

Hvis man skulle gøre noget fornuftigt ved det her, hr. minister, så var det første, man burde gøre, at få gennemført en lov, som jeg ved der har været tale om, og som er blevet foreslået fra organisationernes side, nemlig i første omgang et øjeblikkeligt midlertidigt stop for udflagning af danske skibe fra dansk flag. Det er en mulighed, man kan benytte sig af, og derefter kan man så sørge for, at der bliver nedsat en kommission, som får til opgave at gennemgå de forhold, der eksisterer for søfarten, for det har ikke været diskuteret.

Den tidligere industriminister indkaldte én gang de søfarendes organisationer for at diskutere søfartspolitik i 1984, og siden har der overhovedet ikke været ført dialoger, ikke engang

[Berlau]

offentlige dialoger i pressen eller på anden måde.

Til den, som sagde noget i retning af, at det ville være sørgeligt, hvis fremtiden alene skal huske danske søfolk fra sangene, som vi kan synge forskellige steder, kan jeg kun sige, at hvis det her bliver gennemført, så bliver det sange på kinesisk, man skal til at beskæftige sig med i fremtiden for så vidt angår søfolk.

(Kort bemærkning).

Flemming Hansen (KF):

Der er to ting i hr. Berlous indlæg, der får mig på talerstolen.

Den første er, at hr. Berlau siger, at et internationalt dansk skibsregister vil betyde, at der ingen danskere bliver beskæftiget på skibene. Hertil vil jeg gerne sige, at så skulle hr. Berlau høre efter, hvad adskillige ordførere har sagt om, at vi netop skulle åbne op for at se på skattemulighederne for at bevare danske søfolk på danske skibe.

Det andet er, at hr. Berlau siger, at udflagningen er gået til danskejede selskaber i andre lande. Må jeg spørge hr. Berlau: Hvorfor tror han, at danske skibsredere gør det? Skulle det være for sjov? Det er, fordi det er deres eneste mulighed for at konkurrere på det internationale marked, og det er jo det, det drejer sig om for dansk skibsfart, når 95 pct. går på det internationale marked.

Det eneste alternativ, de har dertil, er et internationalt dansk register, eller også må de lukke, og dér synes vi, at den første løsning med et dansk register er bedre. Og det synes åbenbart den socialdemokratiske regering i Norge også. Den har indført det, og den socialdemokratiske regering i Sverige overvejer det. Det kan godt være, det ikke er så helt tosset endda.

(Kort bemærkning).

Skrumsager Skau (V):

Det, der fremstår, efter at hr. Berlau har været på talerstolen, er, at det kan være lige meget, om danske skibe udflager. Det er den frie konkurrence. Hvis de ikke kan klare sig under danske forhold, så må de bare se at få udflaget, jo før jo bedre. Det kunne vi selvfølgelig også gøre med hensyn til de forhold, som søfolkene har. Det er vi ikke interesseret i, men er det det,

hr. Berlau mener? Skal vi køre den fri konkurrence ind på lønningerne?

(Kort bemærkning).

Berlau (FK):

Ja, det ville være pragtfuldt, hvis man lavede fri konkurrence på lønningerne, hvis det var sådan, at man tillod fagforeningerne at føre frie overenskomstforhandlinger med deres modparter frem for løndiktater og frem for forligsmandsovergreb på organisationerne. Så kan det godt være, at tingene kom til at se noget anderledes ud her i Danmark. Jeg ville i hvert fald sætte stor pris på, hvis det kunne fungere sådan.

Dernæst spørgsmålet om at åbne op for andre beskatningsforhold, som den konservative repræsentant var inde på. Der har været to diskussioner. Man kan lave et åbent register, hvor det skal være, som jeg citerede før, udenlandske besætninger ansat på gældende vilkår. Og så er der nogle, der har sagt: men vi kunne også gå en anden vej, vi kunne lave noget med nogle andre beskatningsforhold.

Jamen det, man lægger op til, det er B-danskerne. Man vil komme i en situation, hvor en dansker sidder et eller andet sted, og når han så siger: jeg er sømand, så skal en anden dansker sige: nå men det er jer, der ikke betaler skat. Er det det, man er ude efter? Skal vi have delt den danske befolkning op i nogle grupperinger, hvor nogle betaler skat og nogle ikke betaler skat?

Det ville være kedeligt at være sømand, hvis det var sådan, at resten af befolkningen gik og sagde: Det er jer, der nasser på alle os andre, I betaler ikke en pind skat! – fordi man tilfældigvis er ansat hos en arbejdsgiver, der har været så smart, at han har fået den danske regering til at lave nogle andre beskatningsforhold. Det er ikke den rigtige måde at gribe tingene an på.

Kirsten Madsen (FP):

Fremskridtspartiet mener, at vil man have et erhverv, der skal give overskud, så kan det ikke nytte at blande sig i tide og utide. Dansk skibsfart er et slående eksempel på dette.

Den internationale protektionisme er snart ved at ødelægge skibsfartens rentabilitet på verdensplan. Alle vil have del i kagen, og alle

[Kirsten Madsen]

vil have den største del. Resultatet bliver, at kun de få får noget i det hele taget.

Hvis man ser på containerfart, der er meget kapitalkrævende og arbejdskraftbesparende, og hvor der tilbringes kort tid i havn, så har man en meget effektiv form for skibsfart i forhold til traditionelle linjefartøjer. Når dertil lægges højteknologien, så må Danmark forventes at kunne gøre sig gældende trods søfolkernes høje lønninger. Dertil kommer, at disse høje lønninger næsten kan halveres, uden at det går ud over reallønnen, altså den udbetalte løn.

Da det især er lønforholdene, der er årsag til konkurrenceforvridning for dansk skibsfart i forhold til, hvis der er udflagning til bekvemmelighedsflag, så kan dette altså løses på en ganske enkel og smertefri måde, nemlig ved at gøre søfolkene skattefri. Selv om »sømanden« folk altså mener noget andet, så er det nok løsningen, hvilket Fremskridtspartiet også tidligere har foreslået, og vi vil da også gerne beredvilligt fremsætte dette forslag igen.

Hvis man lader et erhverv have frihed til selv at regulere sig efter udbud og efterspørgsel, vil det altid forblive et rentabelt foretagende. Men når man mener at kunne styre det fra anden side, vil det snart vise sig at have uheldige virkninger, fordi tilskudsforretninger meget hurtigt bliver underskudsforretninger. Det svarer til at have penge med hjemmefra for at få lov at gå på arbejde, og det er der næppe ret mange lønmodtagere der vil gøre i længere tid. På samme måde som lønmodtagere hurtigt vil finde en arbejdsgiver, hvor de kan have penge med hjem i posen i stedet for selv at komme med pengene, så vil et frit erhverv hurtigt finde nye markeder, hvor det kan overleve rentabelt.

Det er i den forbindelse tankevækkende at notere sig, at for få år siden var det de meget store tankskibe, som var konkurrencedygtige, især på grund af de store oliefragter, men at en oliekrise bevirkede, at de vestlige industrialiserede lande på grund af internationalt ekstremt høje oliepriser foretog omfattende energibesparelser og omlagde deres energiforbrug til kul og koks. Og dette medførte et øget behov for kulskebe, især til dampkul til brug i kraftværkerne.

Derimod svinger koks- og kulbehovet i takt med stålproduktionen i industrilandene. Det samme gør transporten af jernmalm, som ud-

gør en endog meget betydelig massegodstonnage i skibsfarten. Og da stålproduktionen igen er afhængig af den økonomiske formåen og vækst, er disse transporter alle meget vanskelige at forudsige noget om.

Med den stigende højteknologi er det yderst tvivlsomt, hvorvidt disse materialer overhovedet vil blive brugt i særlig stort omfang i løbet af nogle få år. Og med den fart, teknologien skrider frem, er der intet, der er sikkert. Dette gør det til en meget kompliceret affære, for selv om vi løser alle problemerne i dag, så er hele verdensbilledet måske vendt så hurtigt, at vi med det lovgivningstempo, vi har i Danmark, overhovedet ikke tidsmæssigt vil kunne følge med i forhold til den fart, den faktiske udvikling foregår i. Tænk bare på vore edb-maskiner, der er forældede i løbet af 3-6 måneder, således at hvis man køber et anlæg i begyndelsen af et kalenderår og mener, at man kan vente et par måneder med at tage det i brug, så er det allerede forældet, inden den første tekniker trykker det første program igennem. Noget lignende vil ske for søfarten.

Derfor er det meget problematisk, om vi overhovedet er i stand til at forudsige, under hvilke forhold skibsfarten vil arbejde, når de tiltag, som vi her lovgivningsmæssigt forsøger at iværksætte for at give skibsfarten bedre konkurrenceforhold, endelig en gang i løbet af 1988 foreligger til brug for skibsfarten.

Da tingene, som jeg lige har nævnt, hænger uadskilleligt sammen i forbindelse med forholdet mellem transport af kul, koks og jernmalm og så økonomi, ville et frit erhverv på verdensplan have ført til en reduktion af verdens handelsflåde i takt med de faldende fragtrater, hvor protektionismen på internationalt plan i stedet for har ført til en overkapacitet, som der slet ikke er brug for, og som det heller ikke ser ud til at der bliver brug for i de næste mange år. Og dette igen er så en af årsagerne til den faldende rentabilitet.

Regeringen har i redegørelsen peget på, at myndigheder i industrilandene på forskellig vis har søgt at få omkostningerne for rederierne sænket, bl.a. ved afgiftsreduktioner og lempelse af kravene til minimumsbesætninger. De danske skibes stigende tendens til at sejle under fremmed flag har fået regeringen til at starte en undersøgelse af et muligt dansk internationalt

[Kirsten Madsen]

skibsregister. Dette sammenholdt med en eventuel justering på besætningsplan samt undersøgelser af mulighederne for afgiftslettelser er meget, meget store spørgsmål, som kræver virkelig omhyggelige overvejelser.

Fremskridtspartiet vil i et kommende udvalgsarbejde gå ind i disse overvejelser med en positiv indstilling til det af industriministeren i redegørelsen anførte.

Inger Stilling Pedersen (KRF):

Kristeligt Folkeparti takker ministeren for redegørelsen, og som vi har hørt af debatten, har der jo været stof til megen snak, og det er da klart, fordi man står med nogle forskellige synspunkter, afhængig af, om man måske selv arbejder i det erhverv, om man ejer noget i det erhverv. Og så er der alle os andre.

Vi har hørt meget om, at det er et meget stort eksporterhverv, det tredjestørste. Vi har hørt noget om, hvor vigtigt det er. Vi er gået helt tilbage til vikingetiden, vi er næsten helt stolte over vor skibsfartstradition, og det har vi også grund til. Men når vi i Kristeligt Folkeparti ser på vores skibsfart, så må vi også konstatere, at nok kan vi have nogle ønsker og nogle drømme, men der er også en barsk realitet, en barsk virkelighed, som vi bliver nødt til at træffe en beslutning om, enten vi kan lide det eller ej. Vi ved, at der er nogle store problemer – jeg skal ikke nævne det hele, fordi meget har været sagt om det – og der er nævnt nogle mulige løsninger.

Vi har tidligere igennem årene herinde drøftet dansk skibsfart, og hvad vi kunne gøre. Der er f.eks. nævnt noget om besætningen – man må jo ikke længere sige bemanningen, det hedder besætning nu. Her har jeg tidligere givet udtryk for, at selvfølgelig kan man blive tvunget til at gå ned i antal og have færre om bord på skibene. Men i dag har vi ikke berørt det, som vi tidligere har været inde på, nemlig at det også er et spørgsmål om arbejdsforholdene om bord. Jeg har ikke selv været ude at sejle, men jeg kunne forestille mig, hvordan det vil være, hvis der er meget få om bord – noget med arbejdsmiljøet, noget med at have mulighed for at snakke med hinanden i fritiden.

Det er sådan nogle ting, man kunne ønske sig, men som de barske realiteter måske økonomisk sætter nogle grænser for. Men når man

skal tale om, hvor mange der skal være på et skib, synes jeg også, man må have nogle af de aspekter ind. Det gælder også for os, når vi drøfter det i udvalgene. Vi skal bare tage stilling ud fra, at dette antal er anerkendt, men så siger måske Sømandsforbundet, at der skal være så og så mange. Hvad er egentlig det realistiske her? Hvilke konsekvenser får det?

Så kan man blive tvunget til at sige: Jamen det er umuligt at klare sig, hvis ikke man kan gå ned på et ganske bestemt antal. Men jeg mener, det er meget vigtigt, at man får set på de spørgsmål, fordi man jo nok kan forestille sig, at alt bliver teknik, og at man kan sejle med meget få. Men hvad så, hvis teknikken svigter og sådan nogle ting? Jeg forstår godt, at der kan være nogle argumenter for og imod.

Der er også blevet talt om, at man skal have fremmede søfolk om bord. Vi hørte noget om, at de skulle ikke have ret mange penge for det.

Vi er helt klar over, at dette pres, som kommer fra den tredje verden, hvor man kan sejle meget, meget billigt, måske også kan betyde, at der bliver en forringelse. Jeg tør ikke sige det, jeg kender igen ikke så meget til det, men man kunne forestille sig det. Og så kan man jo sige, at hvis man ønsker at bevare det danske sømandserhverv, så må man også sikre sig, at disse mennesker får samme rimelige vilkår, som vi andre ønsker at få.

Derfor mener jeg, at mange af disse ting, som vi skal tage stilling til i den kommende tid – også om et internationalt skibsregister i Danmark – er muligheder, som er lagt op til drøftelse, og som jeg ikke mener man kan afvise ved at sige, at det er ganske umuligt, og det vil få de og de konsekvenser. Man bliver nødt til at tage det op og drøfte det og se på, hvordan vi kan få det til at fungere.

Her forventes det da også, at man f.eks. fra erhvervsside vil gå ind i et samarbejde og ikke bare afviser og siger, at der er slet ingen muligheder. Man må også fra rederierhvervets side gå ind i et samarbejde og se på, hvilke muligheder der ligger. For jeg tror, at vi alle sammen er interesseret i at bevare de stolte traditioner, som vi taler om, og bevare et konkurrencedygtigt erhverv. Og så må man prøve at sætte nogle af sine krav til side og gå ind i et samarbejde med det formål, at vi opnår nogle resultater.

[Inger Stilling Pedersen]

Kristeligt Folkeparti er indstillet på at være med i dette samarbejde og se både på søfolkernes muligheder, på rederiernes muligheder og på, hvordan de virker i vort danske samfund.

Preben Møller Hansen (FK):

Det er klart, som der blev givet udtryk for, at når man drøfter et sådant problem, så er der nogle, der har forstand på det, og nogle, der ikke ved det meget. Men det, der er gældende i denne diskussion, det er jo, at hovedparten af dem, der har haft ordet, i realiteten ikke ved, hvad det her erhverv egentlig indeholder af forskellige problemer.

For det første er det en kendsgerning, at dollaren er faldet, ingen tvivl om det. Men den er jo ikke faldet under det, den var tidligere. Den fik en kunstig opskrivning til 12 kr. 40 øre fra knap 5 kr., og nu er den altså faldet til knap 7 kr. Det vil sige, at dollaren i realiteten er højere i dag end på det tidspunkt, hvor man diskuterede dollaren. Det vil altså sige, at der er nogle eksempler, som vi også skal have med.

Det er ikke så få år siden, at skibsredere, der udflegede med deres skibe, betalte den ITF-hyre, der var fastlagt, og som var 817 dollars. Det betød, at nogle af rederne betalte mere i hyre til udenlandske søfolk, end de gjorde til de danske. Der var ingen skibsredere på det tidspunkt, der gjorde indsigelse og sagde: Nu kan vi ikke have udenlandske søfolk, nu må vi have danske, for de er billigere. Det vil sige, at lønningerne ikke indgår i det konkurrencemoment, som mange anvender. Det er helt andre ting, der gør sig gældende.

Det er bl.a. det forhold, at man internationalt har truffet den beslutning at lave en international kode, der hedder 40-40-20, hvilket indebærer, at afskiber- og modtagerlandet kan sejle med 40 pct. last hver, hvorimod det er 20 pct. er ude i fri fart. Det er sådan set i det lys, vi skal ansue problemerne, og derfor er det det værste vrøvl, når man her fra talerstolen giver udtryk for, at det er lønningerne, der er afgørende for, at rederne udfleger. Det har intet med det at gøre overhovedet.

Så er der spørgsmålet om besætningernes størrelse. Den besætningslov, der er gennemført i Folketinget, har reduceret besætningerne i skibene, så man med fuld føje kan omtale danske skibe som flydende ligkister. Skulle der ske

ildebrand om bord, kollision eller andet, så er søfolkene overladt til sig selv. De har ingen muligheder, døden er den sikre udgang af noget sådant. Det var derfor, bemandingsloven i 1964, da man vedtog den, blev omtalt som en sikkerhedslov, og det er også det, den bør være. Der bør være en sikkerhed for de mennesker, som har deres arbejde langt fra Danmark på den mest farefulde arbejdsplads. Det må være sikkerheden, der er afgørende, frem for profitten.

Derfor må vi naturligvis sige nej tak til det, der foreligger her, idet det hverken giver sikkerhed for udenlandske heller for danske søfolk. Det, Folketinget burde gøre, hvis man ville gøre noget fornuftigt, var at vedtage en lov, der forbyder udflagning af den danske handelsflåde. Så ville man sikre, at det danske flag fortsat var i agterstavnen af danske handelsskibe, og man ville sikre, at danske søfolk ville have nogle arbejdspladser, og at staten som en konsekvens heraf også ville have en indkomst.

For hvad er det egentlig, der sker, hvis man følger intentionerne i det, der er forelagt? Ja, så sker der det, at 15.000 arbejdspladser går tabt og 15.000 søfolk bliver kastet ud i arbejdsløshed med det resultat, at staten skal udbetale 150 mio. kr. i arbejdsløshedsunderstøttelse om året. Samtidig mister man den indkomst, man har i form af inddrevne skatter.

Men når man kaster 15.000 sømænd ud i arbejdsløshed, så får det også en lang række andre konsekvenser. Der vil komme skilsmisser, psykiske problemer, mange ting vil vælte ind over det danske samfund, så den omkostning, vi omtaler, på 150 mio. kr. kun vil være en dråbe i dette uroens hav.

Derfor ville det være ganske uklogt at gennemføre de intentioner, som Danmarks Rederiforening har i henhold til sit 35-punkts-program, der i realiteten er baggrund for den hvidbog, der er fremlagt her i Folketinget.

Jeg stillede et spørgsmål tidligere, som forblev ubesvaret. Spørgsmålet var: Hvor meget vil mandskabet egentlig blive reduceret ved overgangen fra at være et dansk indregistreret skib og så til at være et udenlandsk registreret skib? Antallet af besætningsmedlemmer ville være nøjagtigt det samme.

Dernæst er spørgsmålet selvfølgelig: Hvor stor vil forskellen i den udbetalte hyre være for

[Preben Møller Hansen]

rederierne mellem hyren til en udenlandsk sømand og så til en dansk? Og hvis man så sammenholder det med det, som et skib koster, og tager den rentegevinst, der hives ind, så vil man opdage, at det aldrig nogen sinde er sømændenes løn, der kan være afgørende for, om en reder kan klare sig i konkurrencen. De skibsredere, der ikke kan klare sig i konkurrencen, er dårlige købmænd, og det er her, man skal rette skytset, og ikke på alt det andet.

Så vil jeg gerne sige til slut, at jeg heller ikke fik noget svar på, hvordan A. P. Møller kan have et overskud på 1,5 mia. kr., hvis man ikke kan klare sig i den internationale konkurrence.

Industriministeren (Nils Wilhjelm):

Jeg vil gerne starte med at sige tak til ordførerne for de bemærkninger, der er faldet i denne spændende debat. De har jo været af varierende art i henseende til opslutning omkring de forslag, der ligger i regeringens skibsfartspolitiske redegørelse.

Jeg vil gerne erklære mig enig med de ordførere, der har sagt, at der jo er tale om en generel debat. Det er ikke en debat, som går ned i detaljerne vedrørende de forslag, som vi senere hen har intention om at fremkomme med i form af lovforslag. Men regeringen har ment i relation til den alvorlige situation, der er i forbindelse med dette erhvervs forhold, at det var afgørende nødvendigt ud fra en helhedsbetragtning – og hermed mener jeg også en international helhedsbetragtning – at få en diskussion her i Tinget om dette erhvervs vilkår.

Jeg synes, man med rimelighed kan sige, at det ikke har været nogen ligefrem hed debat. Jeg havde måske nok ventet lidt højere skumsprøjt i forbindelse med debatten i dag, men lad mig have lov til at tage det som et udtryk for, dels at det er den generelle diskussion, vi har i dag, dels at der alligevel er enighed om, at vi her beskæftiger os med et erhverv, hvis forhold er af en sådan art, at man må sige, at dette traditionsrige, ældgamle danske erhverv står i en overordentlig truet situation.

Det spørgsmål, vi må stille os selv som lovgivere, er naturligvis: Hvordan kan vi medvirke til at tilvejebringe en sådan situation, at erhvervet kan overleve? Og det er det, regeringen har søgt at tilkendegive i redegørelsen.

Der har været megen diskussion omkring spørgsmålet: Hvordan klarer erhvervet sig egentlig? Jeg vil i den forbindelse gerne henvise til, at der netop fra Danmarks Statistik den 20. oktober er udsendt et samlet regnskabsmateriale vedrørende de danske erhverv, og det er så sandelig sørgelig læsning. Man kan se her, hvordan forholdene har udviklet sig fra 1985 og til 1986, og yderligere har vi en fornemmelse af, at det er blevet endnu værre i 1987, og det gælder erhvervet som helhed, idet det er det samlede regnskabsmæssige materiale.

Det viser, at der er tale om en bruttoindtjening i 1986 på i alt knap 1,8 mia. kr. Over for dette står, at der så ikke er afholdt udgifter til afskrivninger og til renter. Lad mig nævne, at afskrivningerne ifølge de afskrivningssatser, vi arbejder med, er på i alt 2,4 mia. kr. Så mon ikke disse tal i sig selv er tilstrækkelig illustrative til at fortælle ikke bare os, der hierinde beskæftiger os med det, men hele omverdenen, at her står vi i en så truet situation, at der er al mulig grund til at rykke ud og agere på dette område? Jeg mener ikke under nogen omstændigheder, at man kan tillade sig at stikke hovedet i busken. Konsekvensen heraf vil være, at den udflagning, som vi har set, og som jo er blevet omtalt meget her i dag, vil fortsætte.

Lad mig give de allerseneste tal. De er ret dramatiske, vil jeg sige. Hvis vi går tilbage og ser på situationen den 1. januar 1987 var der tale om, at 20 pct. af den danske handelsflåde var udflaget, efter at det i en mangeårig periode har ligget fra ca. 15 pct. og op imod 20 pct. af handelsflåden. I juli måned i år var der udflaget 29 pct., og pr. dags dato er der udflaget 40 pct. Der er altså tale om en kraftigt accelererende udflagning på nuværende tidspunkt, og den kan vi ikke sidde stille over for.

Der er naturligvis forskellige bud. Der er dem, der mener, man skal forbyde udflagning. Jeg vil ikke gå ind i en længere diskussion om dette, men jeg vil gerne sige, at det vil føre til nogle vilkår, som vi simpelt hen ikke kan leve med. Vi må nødvendigvis acceptere, at vi her arbejder med et erhverv, som er internationalt arbejdende, og hvis det danske rederierhverv ikke får mulighed for at arbejde under nogle rammevilkår, som skaber en rimelig konkurrencedygtig situation, så vil udflagningen fortsætte, og så vil vi altså se et Danmark uden dan-

[Industriministeren]

skibe, forstået på den måde, at der er Dannebrog agten.

Flere har opholdt sig ved spørgsmålet om beskæftigelsen, og det forstår jeg godt. Det er et meget relevant spørgsmål. Regeringen lægger helt klart op til, at vi med de forslag, vi kommer med vedrørende det danske internationale register, søger at tilvejebringe en sådan situation her, at vi kan bevare danske søfolk. Det er ønsket, og det er målsætningen. Konsekvensen af, at skibene udflager, er jo, at så forsvinder de danske søfolk. Men den situation, der må tilvejebringes i forbindelse med dette register, er, at der godt nok bliver tale om en reduktion af bruttolønningerne – for det er jo det, som kan tilvejebringe en bedre konkurrencemæssig situation – men at vi søger under en eller anden form at opretholde et sådant nettoløn niveau i registeret, at det vil være tiltrækkende for danske søfolk.

Jeg mener, det er helt rigtigt at sige, at de danske redere har et klart ønske om at bevare danske søfolk, og de vil formodentlig også godt – lad mig give den honnør til de danske søfolk, som er dygtige, dygtige målt på international basis – være med til at betale en vis merpris. Men ser man på den samlede situation for erhvervet, så må man sige, at her kæmper man altså med ryggen imod muren, og underskudene hober sig op. Derfor er der tale om, at rederier forsvinder, skibe forsvinder, og det er ikke den situation, vi ønsker at have her i landet.

Med hensyn til størrelsen af bemandede og andet er jeg, hvor mærkeligt det måske end kan lyde for visse, ganske enig med hr. Preben Møller Hansen i, at udgangspunktet for bedømmelsen af dette spørgsmål nødvendigvis må være sikkerhedsspørgsmålet. Her lægger regeringen klart op til, at de regler, der eksisterer internationalt på dette område, naturligvis må tilgodeses, således at de folk, der arbejder om bord på skibene, og dem, der måtte være herudover på skibene, kan være under rimelige sikkerhedsmæssige forhold selv i en akut situation.

Det er sagt af flere, at organisationerne ikke har været inddraget endnu. Nej, det er sådan set rigtigt. Ingen har været inddraget i diskussionerne på nuværende tidspunkt, men jeg har også ment, at det var rigtigt, at man fra ministeriets side, fra min side og fra regeringens side præsenterede et oplæg til diskussion, hvortil al-

le kan forholde sig, hvad enten det er Folketinget eller organisationerne uden for Folketinget.

Fru Margrete Auken – som ikke er her nu – rejste spørgsmålet om den nordiske dimension, og her har Norge jo været forløberen på dette område.

Med de synspunkter, der kom frem ikke mindst fra fru Margrete Aukens og hr. Tommy Dinesens side, er det jo oplagt, at man går ikke ind for den helhedsbetragtning, som ligger i, at man må se erhvervet ud fra internationale synspunkter konkurrencemæssigt set, og derfor kan man ikke erklære sig positiv over for f.eks. et internationalt register. Men derved melder man sig efter min mening i realiteten ud i forhold til at løse den opgave, der skal løses for erhvervet.

Lad mig slutte med igen at takke og sige, at de konkrete forslag vedrørende de oplæg, som regeringen er kommet med, vil regeringen fremsætte for Folketinget i den første uge af december måned. Det vil sige, at vi altså ikke skal vente så forfærdelig længe, før der bliver mulighed for her i Tinget at diskutere ud fra noget mere konkret. Det mener jeg er afgørende, efter at vi nu har haft den mere generelle debat.

(Kort bemærkning).

Berlau (FK):

Ministeren siger, at han kan godt forstå, at der er nogle, der har bekymringer i spørgsmålet om beskæftigelsen, og at han vil sørge for at tilstræbe, at der vil være den størst mulige beskæftigelse for danske søfolk. Hvorfor skriver man så i redegørelsen: »Regeringen vil overveje, ... om skibe optaget i registret skal kunne sejle med udenlandske besætninger ansat på vilkår gældende i disses hjemlande.«?

Der kan, når man bruger udtrykket »udenlandske besætninger«, kun være tale om udlændinge, hr. minister, og ikke om danskere. Hvis det var det, man ville, så skulle man have skrevet noget andet, og jeg forstår godt, at man måske nu er ved at rebe sejlene på dette spørgsmål, fordi der fra Danmarks Rederiforening er kommet nogle andre ønsker. Men det er altså ministerens egen redegørelse, der siger: »udenlandske besætninger ansat på vilkår gældende i disses hjemlande«.

Det betyder: Ingen danske søfolk. Det betyder, at danske søfolk skal overflyttes til ar-

[Berlau]

bejdsløshedsunderstøttelse, og der skal ikke længere være danske søfolk i danske skibe. Det er det, der står i redegørelsen. Så må ministeren komme op og sige, at det ikke længere er det, han mener med sin redegørelse, og så er vi i hvert fald da nået et stykke hen ad vejen til fortsat at have danske søfolk beskæftiget i danske skibe.

Svend Andersen (S):

Jeg gjorde i mit første indlæg nogle bemærkninger til industriministeren med opfordring til på internationalt plan at optage forhandlinger, der kunne sikre, at nogle af de ting, som virker uheldigt, bliver fjernet. Ministeren kom ikke ind på det spørgsmål, og derfor vil jeg godt gentage opfordringen.

Jeg bemærkede også, at der var forskellig opfattelse hos hr. Flemming Hansen og hr. Skrumsager Skau om, hvor hurtigt der skulle laves et internationalt register efter norsk model. Hr. Skrumsager Skau nævnte, at det hastede meget.

Op så bemærkede jeg, at hr. Larsen-Ledet udtrykte betænkelighed og sagde, at man godt måtte undersøge nærmere, og her bemærkede jeg, at ministeren nikkede samstemmende til den radikale ordførers bemærkning.

Jeg vil godt spørge ministeren, hvad der reelt er ministerens tanke på området. Skal vi hurtigst muligt have et internationalt register, der kan konkurrere med andre registre, for så er spørgsmålet: På hvilket plan skal det konkurrere? Skal det f.eks. blot være et dansk register og svare til et norsk, eller skal det være mere fordelagtigt for de danske redere end det norske?

Ud fra den forudsætning vil jeg også godt gentage min opfordring til ministeren om at optage forhandling på nordisk plan, således at vi får nogle fælles regler for de nordiske søfartsnationer, frem for at man konkurrerer på dårlige regler, på dårlige aftaleforhold og på dårlig sikkerhed.

Tommy Dinesen (SF):

Ministeren nævnte, at man ligesom melder sig ud, hvis man ikke er enig med ministeren og de borgerlige partier i, at man skal have internationale registre. Jeg ved ikke, om man melder sig ud, men jeg ved i hvert fald, at jeg brugte ret meget tid på at sige noget om, at det her er et

internationalt problem, som ikke kan løses. Jeg sagde også, at det er skruen uden ende, og det bliver skruen uden ende, det her. Jeg vil garantere for, at om et år eller to står vi i samme situation; så skal danske skibsredere vel igen hjælpes, og sådan har det været i al den tid, jeg har sejlet til søs siden 1954. Gang på gang, hele tiden, har man hjulpet skibsrederne.

Derfor vil jeg godt spørge ministeren, om ministeren har tanker om internationalt at prøve på at sikre, at man i hvert fald får nogen sikkerhed for, at der ikke kan blive nogle katastrofer af helt uanede dimensioner, fordi der er nogle, der kan omgå alle andre regler. Man må kunne øve et pres både i FN og i EF – og det er meget, når et parti som SF mener, man skal arbejde aktivt i EF for at lave nogle ordentlige regler på disse områder – men man kan ikke komme uden om det.

Der er allerede blevet spurgt, om ministeren har tænkt sig at sikre, hvis der er flertal for at udfølge – og det er der – at det så bliver garanterede danske arbejdspladser, der bliver om bord i de skibe, selv om de er udflegede. Jeg tror, at hvis dansk søfart og danske søfolk skal overleve, så må man se i øjnene, at hvis man giver en uddannelse, der er betydelig bedre, end man gør andre steder, så har søfolkene måske muligheder for at sejle under andre landes flag, hvis de vil. Den mulighed er der, og det gør man jo i dag. Så jeg kunne godt tænke mig at vide, om ministeren har nogle tanker om det eller har tænkt sig at gøre noget ved det.

Berlau (FK):

Jeg nåede ikke i mit første indlæg at komme ind på alle de ubehageligheder, som vil følge af det internationale skibsregister.

Jeg må stadig væk tage udgangspunkt i det, som ministeren har skrevet i sin redegørelse, nemlig spørgsmålet om, at der skal ansættes udenlandske besætninger ansat på vilkår gældende i disses hjemlande. Det betyder, hr. minister, at Danmark vil indgå i den række af lande, som tillader indførelse af slaver i deres skibe. Jeg har haft fornøjelsen – det ved ministeren udmærket godt – at beskæftige mig en hel del både nationalt og internationalt med nogle af disse ting. Konsekvenserne af at give mulighed for at tillade brug af udenlandske søfolk på nationale vilkår er fuldstændig uoverskuelige.

[Berlau]

Det vil betyde, at Danmark vil få et flag – det er blevet døbt Danamaflaget internationalt – der indebærer, at vi vil få slaver indført i danske skibe, og de skal altså gemme sig under Dannebrog.

Vi ved, at danske redere vil benytte sig af de muligheder, de vil få. Vi ved, at der vil være udenlandske agenter, som vil oversvømme Danmark og forsøge at få afsat deres søfolk til de danske skibsredere på vilkår, som vil blive værre og værre, efterhånden som konkurrencen vil blive skærpet. Vi ser allerede i dag, hvordan man i en lang række af disse lande er begyndt at konkurrere på andre ting end det, der traditionelt har været konkurrence på, og som Danmark har været en ledende del af: spørgsmålet om bemanningen f.eks. Men man er jo gået endnu videre. I dag sælger man besætninger fra forskellige udviklingslande til de vestlige redere, idet man garanterer, at de skal arbejde for en utrolig lav hyre, at de skal have en meget lang arbejdstid, at de skal have dårlige levevilkår om bord i skibene; nogle går endda så vidt, at søfolkene selv skal købe deres føde om bord i skibene. Man ved, at der bliver skåret ned på forbruget af medicin, og man ved, at der vil blive forringelser. Danske redere vil optræde fuldstændig, som engelske, vesttyske og amerikanske redere har gjort, og de vil benytte sig af alle disse tilbud, der vil blive givet.

Vi ved, der er regeringer i de såkaldte labour-supplying countries, som er parat til at stille deres statsborgere til rådighed for rederne. Vi ved, at kineserne i øjeblikket udbygger på en lang række maritime fakulteter – hele besætningsgrupper, som de er parat til at sælge. Og vi ved, at der er en lang række andre lande, som er begyndt at lære nøjagtig det samme. Sågar Polen, som vi jo har diskuteret tidligere her i dag, går i dag ind for at sælge hele besætninger på utrolig dårlige vilkår. Vi vil ikke få nogen som helst garantier for de beskyttelsesforanstaltninger, som man nævner i redegørelsen, og som der også er blevet sagt noget om her, nemlig at de skal være i henhold til internationale konventioner, der er fastsat i IMO eller i ILO.

IMO er jo rene tekniske specifikationer. Det er spørgsmål om, at skibene skal indrettes teknisk på denne eller hin facon; det giver ikke nogen beskyttelse for sømanden. ILOs konventioner på de arbejdsmarkedsmæssige områder er

jo totalt forældede for så vidt angår søfart. I årevis har det ikke været muligt at få nogle fornuftige arbejdsmæssige konventioner igennem, således at man bare kan få noget, der tilnærmelsesvis ligner arbejdsvilkår i land, på grund af den særlige status, søfarten har i ILO-sammenhæng, hvor det er to parter, der afgør det, og ikke tre parter.

Der er stort set ingen beskyttelse, og det vil sige, at vi vil tillade, at danske redere får lov at sejle med besætninger, som skal være omfattet af disse konventioner, som altså ikke giver den ringeste form for beskyttelse, samtidig med at det skal være til den lave hyre, det skal være lang arbejdstid, det skal være dårlige medicinforhold, dårlige kostforhold, dårlige hjemsendelsesbetingelser, dårlige feriebetingelser osv. Det kan kun betyde, at Danmark som nation vil blive opfattet som en nation, der er parat til at gennemføre nykolonialisme, og det vil sige, at vi vil tillade, at udenlandske statsborgere skal behandles dårligt af danske skibsredere.

Jeg har haft fornøjelsen af at se nogle af disse skibsredere i fuld aktion, og der blev ikke skåret på deres ondskabsfuldhed. Der er folk, der bliver lemlæstet om bord i skibene. Der er folk, der bliver myrdet om bord i skibene, smidt i vandet, hvis man finder det passende. Man tæver dem, og man holder dem tilbage. Man giver dem vilkår, således at de ikke er i stand til at komme hjem og besøge deres familie. Man tilbageholder deres penge, man stjæler fra dem, og man behandler dem i det hele taget som det værste skidt, og først i det øjeblik, rederen ikke længere har et behov for at benytte ham om bord i skibet, smider man ham i land et eller andet sted, og så kan han klare sig selv.

Sådan opererer vesteuropæiske redere under internationale vilkår, når de får mulighed for det, og de kan være evig forvisset om, hr. minister, at danske redere ikke vil gå af vejen for at benytte sig af præcis de samme metoder, hvis de får muligheden for det.

Det er også derfor, de er kommet med forslaget. De er dødtrætte af, at de har været nødt til at leve under nogle danske vilkår, og de foretrækker nu alene at bruge det danske flag som legitim baggrund for at få lov til at udføre deres gangsteragtige virksomhed rundt omkring i verden.

[Berlau]

Det kan Danmark ikke være tjent med. Vi har et rimeligt internationalt renommé som værende et land, der opfører sig fornuftigt i forhold til vores borgere, og vi skal ikke tillade, at der er enkelte erhvervsgrupper, som får mulighed for at ansætte folk på slavevilkår. I øvrigt vil det være umuligt for danskere at konkurrere på disse vilkår, hvis man gennemfører det.

Vi vil godt gå langt i at konkurrere i spørgsmålet om at sikre vores beskæftigelse, men vi vil ikke konkurrere på slavevilkår.

Industriministeren (Nils Wilhjelm):

Jeg vil gerne sige til hr. Svend Andersen, at det er rigtigt, at jeg ikke i min første besvarelse kom ind på det spørgsmål, der blev stillet. Men jeg vil gerne sige, at det bestemt er tradition for den danske regering og i øvrigt i al almindelighed, at vi arbejder internationalt, og at vi naturligvis prøver at tilskynde internationalt til, at de synspunkter, vi har, bliver tilgodeset i videst mulig udstrækning.

Det har der da heldigvis også været lejlighed til at se nogle resultater af i den tid, hvor jeg har haft med skibsfart at gøre, idet det for mindre end et år siden er lykkedes inden for EF for første gang at tilvejebringe det, man kan kalde de første elementer af en søfartspolitik i EF. Den går ikke så langt, som vi kunne ønske os, men den præciserer nogle politiske intentioner og nogle handlinger, som man vil sætte ind med for at skabe en mere ensartet, bedre konkurrencemæssig situation for EF, ikke mindst i forhold til den øvrige verden.

Det involverer også mange andre spørgsmål. Vi har et udestående spørgsmål om hele kystfarten, som ikke er afklaret og i øvrigt kommer efterfølgende også her, og der bliver muligvis under det danske formandskab diskussioner vedrørende de sociale forhold, som er knyttet til hele søfarterhvervet.

Så her arbejder vi bestemt, som vi har for vane. Ikke alt på det internationale plan er da så sandelig, som vi kunne ønske os det fra dansk side. Vi så i meget høj grad gerne, at vi var i stand til at øve en kraftigere påvirkning, men her skal vi jo ikke glemme, at vi trods alt på international basis er en forholdsvis beskeden samspilspartner.

Så spørger hr. Svend Andersen, og også andre har været inde på det, hvilke forestillinger

man har omkring indretningen af et dansk internationalt register. Her vil jeg gerne sige, at vi ikke har gjort det endelig klart endnu, hvordan oplægget skal være, men det er oplagt, at vi studerer meget nøje på det norske register, og de erfaringer, der ligger fra den forholdsvis korte periode, det norske register har været virksomt, er naturligvis erfaringer, som vi vil gøre god brug af.

Jeg tror rolig, jeg kan sige såvel til hr. Svend Andersen som til hr. Berlau, at ikke mindst hr. Berlau har fremstillet det, som om internationale registre er noget veldefineret. Det er det bestemt ikke. Jeg synes ikke, man skal generalisere om internationale registre på skibsfartsområdet. Der er tale om meget betydelige forskelle fra det ene register til det andet, og det er klart, at det ønske, vi har, naturligvis er et godt, velindrettet dansk register, som ikke skal sammenlignes med muligvis de værste tilfælde, som man kan finde ude omkring.

Når hr. Berlau fremstiller det, får man en fornemmelse af, at alle registre nærmest er registre over forbrydere, og han giver en karakteristisk af søfarterhvervets udøvere, som jeg synes ligger på et usædvanligt og uhyrlig lavt plan. Jeg er helt overbevist om, at danske redere inden for et dansk internationalt register vil udvise den ansvarlighed, som danske redere gør i al almindelighed.

Hr. Tommy Dinesen fremstiller det, som om danske skibsredere nu skal hjælpes. Jeg mener, det er en forkert betegnelse. Det, der er regeringens ønske, er at skabe sådanne konkurrencemæssige vilkår for dansk skibsfart, at dansk skibsfart kan fortsætte, for hvis vi ikke gør det, er den uomgængelige konsekvens, at dansk skibsfart forsvinder, og det kan vi formodentlig være enige om ikke er det, vi skal søge frem imod.

Når der vedrørende spørgsmålet om beskæftigelsen i et dansk internationalt register står i redegørelsen, at man vil undersøge osv., er det rigtigt, at der ligger en intention om, at der skal være mulighed for at forhyre udenlandske søfolk på udenlandske overenskomster, men det udelukker bestemt ikke – det siger jeg også til hr. Berlau – at det, som selvfølgelig er det største ønske, vi har, er at tilvejebringe sådanne situationer, at man kan sikre, at danske søfolk også på konkurrencemæssige vilkår kan være

[Industriministeren]

med. Jeg føler mig meget overbevist om – lad mig vove den påstand – at et fornuftigt indrettet dansk register er den eneste mulighed for på sigt at beskæftige danske søfolk i danske skibe.

Hermed sluttede forhandlingen.

Den næste sag på dagsordenen var:

3) Første behandling af lovforslag nr. L 27:

Forslag til lov om ændring af lov om betalingskort m.v.

Af industriministeren (Nils Wilhjelm).

(Fremsat 14/10 87).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Lissa Mathiasen (S):

Lovforslaget går jo i al sin enkelhed ud på at udskyde revisionen af betalingskortloven, og det kan vel egentlig tages som et klart udtryk for, at det har været med en rimelig heldig hånd, loven blev lavet i 1984. Det er det naturligvis altid glædeligt at kunne konstatere, men jeg tror, jeg kan sige, at det vel ikke mindst i denne situation er meget glædeligt på baggrund af den meget store debat, der var forud for lovens vedtagelse i 1984. Det er også med en vis forståelse, at vi fra Socialdemokratiets side ser Forbrugerombudsmandens vurdering af, at erfaringsgrundlaget på nuværende tidspunkt er meget begrænset, og derfor vil vi kunne acceptere en udskydelse af revisionen, dog med den tilføjelse, at vi tror, der er behov for at se lidt nærmere på udviklingen vedrørende de internationale betalingskort. Noget tyder på, at der er behov for at få præciseret omkostningsfordelingen på en væsentlig mere konkret måde, og det, der er væsentligt i den sammenhæng, er, at vi får fastholdt princippet om, at kontantkunderne ikke via varernes pris skal være med til at finansiere diverse omkostninger ved brugen af kortet. Det er en holdning, som vi håber at partierne bag betalingskortloven er enige med os i.

Til gengæld er vi mere betænkelige ved ministerens bemærkninger i den skriftlige fremsættelse, hvor ministeren henviser til arbejdet i EF-

Kommissionen, et arbejde, som jo gerne skulle munde ud i et EF-direktiv inden 1990, et direktiv, som det siges forventes at ville berøre den danske betalingskortlov. Naturligvis må vi have forståelse for, at man også i andre lande og naturligvis også i de øvrige EF-lande gerne vil have en betalingskortlov, men på den anden side er vi lidt betænkelige, hvis det på nogen måde kommer til at betyde forringelser i forhold til den gældende danske lov. Det er klart, det er et arbejde, som vi i første omgang vil følge i Markedsudvalget, men jeg vil da gerne gentage vores betænkelighed: vi finder det meget afgørende, at der fremover er en betalingskortlov, som sikrer danske forbrugere mod urimelige vilkår, og ikke en lovgivning, som er baseret på et tilfældigt forlig i EF. Jeg vil derfor slutte med at udtrykke håbet om, at vi allerede her i dag kan få tilsagn fra ministeren om, at det er en holdning, som både ministeren og regeringen er enig med os i og også vil arbejde ud fra i EF.

Jette Thomsen (KF):

Jeg hører også til dem, der siden 1985 har syntes, det egentlig var helt fint med en revision i denne samling, idet der nemlig også efter min mening var nogle ting, vi godt kunne rette, og dér er jeg helt enig med fru Lissa Mathiasen i, at det drejede sig om de internationale kort. Men jeg er alligevel – og det er jeg også glad for at vi er enige med Socialdemokratiet om – enig med industriministeren i, at det nu er bedre at vente, således at vi følger EF-direktivforslag på området, som jo også vil berøre den danske betalingskortlov.

Jeg synes, der er en meget positiv udvikling på vej med hensyn til Dankortet, og det tilskriver jeg ikke mindst fru Lissa Mathiasens store arbejde i den sidste samling. Fra 1. september næste år vil Dankortet jo kunne bruges i 6 mio. forretninger og i 20.000 pengeautomater. Nationale bankkort skal kunne bruges over hele Europa, og om tre år vil 100 mio. europæere kunne bruge deres bankkort i butikker, banker og pengeautomater i 17 lande. Det synes jeg er helt fint. Desuden har jo både brugere og modtagere af de internationale betalingskort nu erklæret, at de kan leve med de nye aftaler.

Så alt i alt synes jeg, som også Forbrugerombudsmanden har udtalt, at det peger derhen, at det indhentede erfaringsmateriale er en smule