

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Tove Lindbo Larsen (S):

Da mit partis ordfører, hr. Poul Nielson, ikke kan være til stede i dag, skal jeg på hans vegne bemærke følgende i anledning af det foreliggende forslag til lov om ændring af lov om foranstaltninger mod forskelsbehandling inden for international skibsfart.

Vi kan fra socialdemokratiets side støtte den styrkelse af det lovgivningsmæssige beredskab, som lovforslaget er udtryk for, men vi vil gerne samtidig bemærke, at vi håber, at anvendelsen af bemyndigelsen indeholdt i lovforslaget vil kunne reduceres mest muligt i praksis.

Der er tale om, at vi her står over for nogle konkrete eksempler på den almindelige tendens i de senere år til protektionisme i det internationale økonomiske samkvem. Men vi ønsker i denne forbindelse at understrege, at midlet imod denne uheldige og skadelige tendens efter vores opfattelse i højere grad bør være internationale aftaler, der sikrer en vis rimelighed og retfærdighed, end det bør være forsøg på fra vor side at svare igen med samme form for protektionisme.

Der er to hovedgrunde til, at vi finder det rimeligt, at handelsministeren får styrket sin bemyndigelse til at træffe foranstaltninger til imødegåelse af forskelsbehandling inden for skibsfart. For det første ser vi i disse år en temmelig stærk udvikling i retning af en beskyttelse af visse landes egne interesser igennem skibsfartsaftaler, der holder andre end landene selv og deres samhandelspartnere ude fra fragtmarkedet, ligesom vi ser, at konkurrencen om lasterne på det frie marked i stigende grad påvirkes af, at ikke mindst statshandelslandene underbyder de gældende fragtmærkedrater.

For det andet må det fremhæves, at det her drejer sig om et område, hvor meget væsentlige danske interesser står på spil. Vi er et af de lande, der i en fri international konkurrence og på grundlag af den traditionelle frie adgang til at være med i kampen om fragtmarkedet har gjort det bedst. Når danske rederier i dag har 92 pct. af deres samlede indtjening ved farter mellem andre lande og kun 8 pct. ved sejlads til og fra Danmark,

så siger det noget om karakteren af det problem, vi står over for.

Dette understreges måske endnu tydeligere af den kendsgerning, at den samlede indsejling i 1976 lå på en størrelsesorden af 7,1 mia kr. Det svarer til 8,7 pct. af landets samlede valutaindtægter. Denne valutaindsejling lå i 1976 på 300.000 kr. pr. beskæftiget om bord og i land i rederierne, så man kan roligt kalde skibsfarten for et af de helt afgørende betalingsbalancerhverv.

Netop det forhold, at vi har kunnet vokse os forholdsvis store på baggrund af en uhin-dret international konkurrence på fragtmarkedet, betyder naturligvis, at vi – primært rederierhvervet – også må have interesse af, at det frie internationale marked opretholdes. Paradokset i situationen er imidlertid, at det nu skønnes nødvendigt – og det har man også fra søfartserhvervets side udtrykt ønske om – at vi skærper bestemmelserne i loven fra 1967 om foranstaltninger mod forskelsbehandling inden for international skibsfart.

Handelsministeren har ved fremsættelsen af lovforslaget oplyst, at bemyndigelsen i 1967-loven endnu ikke har været bragt i anvendelse. Dette må imidlertid ikke tages til indtægt for, at der ikke er behov for en stærkere bemyndigelse, dels fordi karakteren af de problemer, man nu står over for, kræver andre former for reaktion, end hvad der ville være muligt alene på grundlag af 1967-lovens bestemmelser, og dels fordi de skærpede modforholdsregler er nødvendige at have i baghånden i forbindelse med de internationale bestræbelser, hvor vi bl. a. i fællesskab med en række EF-lande må engagere os for at nå længst muligt ad forhandlingens vej over for de lande, der begrænser den frie internationale skibsfarts muligheder. Vi ser altså positivt på lovforslaget, og vi håber egentlig, at det hurtigt vil kunne gennemføres af et lige så enigt folketing, som i 1967 vedtog den eksisterende lov.

Jeg vil ikke undlade ved denne lejlighed at pege på en enkelt aspekt ved den generelle langtidstendens til en øget regulering af den internationale skibsfart, som vi ikke kommer uden om, og som vi efter socialdemokratiets opfattelse heller ikke bør komme uden om.

Det drejer sig om udviklingslandenes krav om at få en mere rimelig andel af fragtmarkedet. Helt principielt mener vi, at når det er rigtigt at ophjælpe udviklingslandenes pro-