

[Arne Jensen]

kedet som grundlag for en bæredygtig dansk rederivirksomhed.

Det foreliggende lovforslag begrænser ikke vores konkurrencedygtighed. Forslaget anlægger nogle rammer for skibsfarten. Vi har fuld tiltro til, at danske rederier også i fremtiden inden for disse rammer vil kunne udfolde yderligere bestræbelser for en konsolidering og udvidelse af det erhverv, som gennem tiderne har været et særdeles godt aktiv for Danmark.

Lovforslagets formål er at gennemføre De Forenede Nationers konvention af 6. april 1974 med de forbehold, der følger af De europæiske Fællesskabers forordning nr. 954 af 15. maj 1979. FN-konventionen tog sit udgangspunkt i det faktum, at der i de seneste årtier fra visse lande uden for OECD var foretaget en række indgreb for at beskytte nationale interesser, og endvidere at man fra u-landene ønskede en større del af skibsfragterne som grundlag for opbygning af handelsflåder i de respektive lande. Det var en opbygning, man ikke mente at kunne opnå på det frie marked. Bl. a. det sidste synspunkt bør medvirke til Danmarks ratificering af konventionen.

I konventionen blev indarbejdet det princip, som indebærer, at eksport- og importlande får ret til hver ca. 40 pct. af transporterne i samhandelen mellem to lande, medens de sidste 20 pct. overlades til skibe fra andre lande i fri konkurrence.

Forbeholdet, som er indeholdt i EF-forordningen, vedrører lastfordelingsregler mellem EF-lande og OECD-landene. Netop denne EF-forordning gør, at vi fra dansk side bør tilslutte os konventionen. Uden disse forbehold eller reservationer ville FN-konventionen være en katastrofe for dansk skibsfart, som i så høj grad har sin hovedindtjening uafhængig af dansk eksport.

Selv om danske rederier sikkert helst havde set en fortsat total frihed på verdenshavene, må konventionens bestemmelser med de omtalte forbehold siges at være acceptable, og dette lovforslag er da også efter kontakt til rederiorganisationerne efter omstændighederne tiltrådt af disse.

Det har været afgørende for socialdemokratiet i denne sag at afveje hensynet til en vigtig del af dansk erhvervsliv og samtidig tage det hensyn til udviklingslandene, som med rette bør kræves af os. Vi finder, at det-

te lovforslag opfylder begge krav. Vi har tillid til, at dansk skibsfart også i fremtiden vil være i stand til at yde betragtelige bidrag til samfundsøkonomien, uden at det sker på u-landenes bekostning.

Jeg kan på den socialdemokratiske gruppes vegne anbefale lovforslaget og tilsige en positiv medvirken til forslaget gennemførelse.

#### Stetter (KF):

Den konservative gruppe er tilhænger af princippet om fri skibsfart, og vi havde derfor gerne set, at konventionen ikke var kommet til verden. Den tjener bestemt ikke danske interesser.

På den anden side erkender vi, at Danmark ikke har noget valg. Vi er tvunget til at godkende konventionen, og vi anerkender i høj grad de modifikationer, som er nået i forhandlinger med de øvrige EF-lande.

Vi håber, at de resterende OECD-lande vil anvende de samme bestemmelser, fordi disse i højere grad bringer konventionen i overensstemmelse med OECDs principper om fri skibsfart – vel at mærke uden at angribe udviklingslandenes rettigheder.

Vi understreger vigtigheden af, at EF-landene og de øvrige OECD-lande optræder i fællesskab over for de tredjelande, som tiltræder 40-40-20-koden, men som i praksis ikke efterlever den. Jyllands-Posten 17. februar 1982 refererede et praktisk eksempel, hvor Indonesien og Thailand foretager flagdiskriminering af bl. a. danske skibe. Vi er enige med industriministeren om, at det må tillægges afgørende betydning, at EF- og OECD-landene hurtigst muligt bliver enige om fælles optræden i sådanne situationer. Der skal en håndfast indgriben til over for de lande, som handler i strid med koden, og dette kan forhåbentlig anordnes. Vi opfordrer regeringen til at arbejde målbevidst på at gennemføre dette punkt, som er beskrevet i ministerens fremsættelsestale.

Den konservative gruppe lægger endvidere vægt på at opnå en afklaring i forholdet til Japan. Japan agter os bekendt at godkende konventionen, og det er væsentligt for danske rederier, at Japan tager samme forbehold som EF-landene. Dansk diplomati kommer på hårdt arbejde i denne sag, og vi håber, at indsatsen lykkes. Vi opfordrer regeringen til