

[Stetter]

at tage spørgsmålet med i de løbende forhandlinger med Japan.

Forholdet til USA kan også give komplikationer, og det kan vi vel tale om i udvalget.

Til slut vil jeg gerne have sagt, at eksemplet viser, at tredjelændene stiller krav i retning af, at de selv ønsker at udføre tjenesteydelser, som bl. a. Vestens lande hidtil har udført. Takket være Danmarks medlemskab af De europæiske Fællesskaber er det formentlig og forhåbentlig lykkedes at redde en del af liniefarten for danske rederier og dermed redde en særdeles væsentlig valutaindtjening for landet.

Vi kan stemme for lovforslaget.

Arne Christiansen (V):

Lovforslaget er, som det jo allerede er anført i § 1, en konsekvens af dels UNCTAD-koden, dels EFs beslutning af 15. maj 1979. Der lå, og der ligger naturligvis en trussel mod dansk liniefart, som er en af vore store valutaindtjenere, i denne UNCTAD-kode, og denne trussel er jo kun mildnet ved, at man takket være samarbejde i EF nu er nået frem til, at sejladsen mellem EF-lande og så vidt muligt også andre OECD-lande holdes uden for konventionens lastfordelingsregler.

Jeg har forstået og noteret mig, at på grund af denne beslutning kan både Danmarks Rederiforening og Danish Shippers Council under de givne omstændigheder tiltræde lovforslaget, selv om det er et uheldigt skridt i retning af at begrænse havnenes frihed.

Jeg kan også på venstres vegne tilslutte mig regeringens udtalte vilje til at optræde håndfast over for lande, der handler i strid med koden i dag og i fremtiden.

Da der imidlertid er gået næsten 3 år, siden EF-landene nåede til enighed, og da først og fremmest USA's og måske navnlig Japans vilje til ratifikation ikke er alt for udtalt i øjeblikket – den lader i hvert fald vente på sig – forekommer det vel naturligt, at vi heller ikke behøver at have for meget hastværk.

Der er som sagt ikke uenighed om substansen. Men jeg vil gerne spørge, om ikke ministeren kan tiltræde det synspunkt, at iværksættelsestempoet ikke behøver at være alt for voldsomt. Forslaget har vel først og

fremmest karakter af at være et beredskab. Med disse ord kan jeg tilsige, at vi vil stemme for lovforslaget.

Holger Nielsen (SF):

SF finder det positivt, at u-landene i disse år i stigende grad stiller krav til de rige lande om en bedre fordeling af verdens ressourcer. Fordelingen er i øjeblikket så skæv, at kravene i mange tilfælde kan forekomme moderate, men det er aldeles nødvendigt, at der etableres skridt i retning af en ny økonomisk verdensorden.

Kravet om en større andel i liniekonferencerne og 40-40-20-princippet er en del af denne proces, og selv om det i første omgang vel i første række er de mere velstående u-lande, som får glæde af princippet, så vil det få generel betydning for u-landenes muligheder for at opbygge egne handelsflåder. Derfor er det naturligt, at de selv lægger stor vægt på den FN-konvention, der ligger til grund for dette forslag.

Jeg forstår derudover, at der ved konventionens udformning til dansk lovgivning er blevet mulighed for, at beskæftigelsen for danske søfolk ikke i nævneværdigt omfang berøres af konventionen.

På denne baggrund og på baggrund af SFs almindeligt kendte solidaritet med u-landene vil vi se positivt på dette lovforslag.

Barsøe-Carnfeldt (FP):

Det af industriministeren fremsatte lovforslag ser ud til, hvis det bliver vedtaget, at kunne virke til gavn for dansk skibsfart. Det er vigtigt, at Danmark kan optræde fælles sammen med de øvrige OECD-lande over for de lande, som forsøger at undgå at overholde de internationale konventionsbestemmelser. Dansk linietrafik vil med denne lov få styrke til at bekæmpe de øst- og udviklingslande, som hidtil har lavet deres eget system, hvorunder man har krævet større nationale kvoter samt forsøgt at bestemme, hvilke andre lande og rederier der skulle transportere fragten til disse landes egne fastsatte fragtrater.

Det er tidligere nævnt, at Sydøstasien for nylig har meldt sig på problemarenaen, og det er sådan set disse uheldige anmeldelser, vi kan klare med dette lovforslag.