

[Arne Lund]

Det er en ganske omfattende og betydningsfuld lovgivning, vi her står over for, idet samtlige skibs- og søfartslove jo er til revision. Det er med andre ord en lovpakke, vi har med at gøre, og det er en pakkelse, der skal tilstræbes. Det er den tekniske udvikling inden for skibsfarten og særlig skibenes indretning, der motiverer de forslag om ændringer, som industriministeren nu har fremsat til den gældende lovgivning på dette område.

Nogen let opgave bliver det ikke, hverken her i salen eller i udvalget. Interesserne hos de forskellige grupper inden for søfarten er jo langtfra sammenfaldende, og jeg tror derfor, industriministeren har ret i, at det ikke er muligt at gøre alle tilfredse. Men jeg anser det da også for mere betydningsfuldt, at man i stedet for at tilstræbe fuldstændig balance mellem interessegrupperne ved behandling af denne lovgivning tilstræber – og det har da også været industriministerens klare hensigt – en balance mellem de to primære hensyn, der skal tages ved denne lovgivning.

Det ene vigtige hensyn er hensynet til sikkerheden i søfarten og sikkerheden om bord og de søfarendes arbejdsmiljø. Det andet er hensynet til skibsfartens fremtidige konkurrenceevne, der jo er meget, meget vigtig, al den stund skibsfarten er et af vore største valutaindtjenende erhverv. Det er disse to hensyn, der må afbalanceres over for hinanden, det er her, vi skal tilstræbe den mest hårfine balance, som det nu engang er muligt at opnå, jfr. også drøftelserne om miljølovgivningen i land.

Hvis vi først tager sikkerhedshensynet, så fremgår det klart af L 128 og bemærkningerne til det, at det, som industriministeren her foreslår, er, at skalaerne for besætningernes størrelse i lovgivningen nu stort set kommer til at svare til, hvad der faktisk er tilfældet – under hensyn til den regulering, der igen under hensyn til den teknisk udvikling er sket gennem skibstilsynet i de senere år.

Man tilstræber altså ikke at tage hensyn til en fremtidig udvikling, men jeg skal dog gerne her gøre opmærksom på, at loven indeholder et forslag om en bemyndigelse for skibstilsynet til at regulere både opad og nedad i fremtiden – under hensyntagen til sikkerheden om bord.

Når man så desuden fra industriministerens side foreslår en udvidelse af hviletidsbe-

stemmelserne om bord, således at de nærmer sig hviletidsbestemmelserne i land, og industriministeren desuden lempet reglerne for besætningsmedlemmers ret til at stå af, når skibet nærmer sig krigstruede områder, og også reglerne for hjemrejsebetalingen på dette område, må man vel nok konstatere, at der fra industriministerens side i rigt mål er taget sikkerhedsmæssige hensyn i den foreslåede lovgivning.

Når vi så vender os til det andet, lige så vigtige hensyn, nemlig skibsfartens konkurrenceevne, er det værd at gøre opmærksom på, at handelsflådens størrelse i de senere år er reduceret betydeligt, og det gælder ikke mindst inden for den løntunge småskibsfart, hvor der er sket en betydelig reduktion i antallet af skibe og i aktiviteterne. Denne udvikling skulle gerne stoppes, og her beder jeg om, at man fra alle sider under den videre behandling af dette lovforslag ikke fokuserer alene på de beskæftigelsesmæssige hensyn vedrørende skibene. Ganske vist beskæftiger den danske handelsflåde direkte 12.000–13.000 personer, men det er ikke den primære og i alt fald ikke den væsentligste beskæftigelsesvirkning, som vores skibsfart har.

Jeg gør opmærksom på, at danske skibsværfter og deres beskæftigelse er ganske og aldeles afhængige af, at vi har et konkurrencedygtigt skibsfartserhverv, der kan kontrahere nybygninger med danske værfter. Der er i øjeblikket med danske værfter kontraheret nybygninger til en værdi af ca. 9 mia kr., og der er, i alt fald for nærværende, kun 100 mill. kr. kontraheret med udenlandsk værft. Kontraheringen med udenlandske værfter varierer mellem 0 og 10 pct., og det er derfor meget vigtigt, at vi ved behandlingen af disse søfartslove tager hensyn til, at den indirekte beskæftigelsesvirkning, som vores søfart har, er nok så betydningsfuld som den direkte beskæftigelsesvirkning.

Jeg har også lyst til at gøre opmærksom på, at den danske handelsflåde indsejler ca. 20 mia kr. om året i udenlandsk valuta, og hvis vi ikke havde denne store valutaindtægt, kunne vi ikke her i landet opretholde så høj en beskæftigelse i vore hjemmemarkedserhverv og valutakrævende erhverv. Også det hensyn må indgå stærkt i vore overvejelser om dette lovforslag. Det skulle gerne være således, at vi ikke stiller kravene til besætnin-