

**[Industriministeren]**

Jeg skal derefter komme med nogle bemærkninger til de enkelte lovforslag.

*Forslag til lov om Dansk Internationalt Skibsregister.*

Som nævnt i min skibsfartspolitiske redegørelse til Folketinget har visse vestlige skibsfartslande oprettet eller påtænkt at oprette internationale skibsregistre som en modvægt til »åbne registre« som f.eks. Liberias og Bahamas.

Sådanne registre er oprettet på Isle of Man og på en fransk ø i Det Indiske Ocean. Endvidere har Norge fra 1. juli 1987 etableret et internationalt register, og også Luxembourg har planer om at oprette et internationalt register.

Ifølge det foreliggende forslag oprettes der et dansk internationalt skibsregister ved siden af, men uafhængigt af det almindelige danske skibsregister.

Jeg skal her nævne de væsentligste elementer i forslaget.

For det første skal kun skibe, hvis ejer i henhold til søloven anses som dansk eller er et udenlandsk selskab, hvori danske personer eller selskaber har en betydelig kapitalandel og dermed en betydelig indflydelse i selskabet, kunne optages i Dansk Internationalt Skibsregister.

Formålet med at åbne registret også for visse udenlandske skibe er at muliggøre, at danske skibe, som gennem deltagelse i udenlandske selskaber er blevet overført til udenlandsk flag, men som stadig reelt disponeres af det danske rederi, kan tilbageføres til registret. Det er vanskeligt at fastsætte, hvor meget den danske andel i det udenlandske selskabs kapital skal andrage, idet dette bl.a. vil afhænge af selskabets stemmeretsregler og lignende, men jeg forudsætter, at kapitalandelen må udgøre mindst 20-25 pct.

Det er endvidere en forudsætning for optagelse, at skibet i overvejende grad går i udenrigs fart uden for et nærmere afgrænset område omkring Danmark, og at det ikke anvendes til transport af passagerer eller gods mellem danske havne.

Det andet afgørende element i forslaget er, at de gældende kollektive overenskomster om løn- og arbejdsforhold ikke finder anvendelse på skibe i Dansk Internationalt Skibsregister. Der må indgås nye kollektive overenskomster, som udtrykkeligt angiver, at de kun gælder for

beskæftigelse i skibe i Dansk Internationalt Skibsregister.

Sådanne kollektive aftaler, som indgås med danske faglige organisationer, vil kun omfatte personer, der har bopæl i Danmark, eller som i medfør af internationale forpligtelser er lige-stillet med danske statsborgere. På samme måde vil en kollektiv overenskomst, der er indgået med en udenlandsk organisation, alene omfatte personer, der er statsborgere i det land, hvori organisationen er hjemmehørende, men danske arbejdsretlige regler vil også finde anvendelse på sådanne kollektive overenskomster.

Jeg er opmærksom på, at disse regler betyder en nydannelse inden for det danske arbejdsretlige system, men jeg anser det for en nødvendighed, hvis loven overhovedet skal fungere, at rederierne får adgang til at afslutte særlige overenskomster for ansatte i skibe i Dansk Internationalt Skibsregister.

Dette bringer mig til et tredje moment, som ikke direkte henhører under dette lovforslag, men som har nøje sammenhæng med det.

Hvis et dansk skibsfarterhverv skal oprettholdes, er det nødvendigt at sikre, at rederiernes hyreudgifter kan nedsættes til et konkurrencedygtigt niveau. Dette må ses i sammenhæng med skatteforholdene, hvorfor der vil blive behov for, at skatteministeren fremsætter lovforslag om ændring af skattelovgivningen.

Jeg skal i øvrigt henvise til de til lovforslaget knyttede bemærkninger.

*Forslag til lov om ændring af lov om skibes besætning.*

Det væsentligste indhold af de foreslåede ændringer er, at de vejledende bemanningsskalaer ophæves, og at der tillægges danske sønæringsbeviser rettigheder i overensstemmelse med den internationale konvention om uddannelse af søfarende, om sønæring og om vagthold (STCW-konventionen). Dette indebærer, at visse skibsofficerer får tillagt yderligere rettigheder. Det gælder således personer med bevis som sætteskipper eller som styrmand af 3. grad, der får ret til at gøre tjeneste som henholdsvis fører og overstyrmand i skibe på op til 1.600 tons (mod nu 800 tons). Som nævnt i mine bemærkninger til lovforslaget om uddannelse af maskinmestre vil en skibsmaskinist af 1. eller 2. grad få ret til at gøre tjeneste i skibe med fremdrivningseffekt på under 3.000 kW.