

[Flemming Hansen]

Fra konservativ side finder vi det således i høj grad bevist, at det kan betale sig for en skibsfartsnation som Danmark at gøre en aktiv indsats mod flagdiskrimination og anden form for protektionisme i samarbejde og gensidig forståelse med andre skibsfartsnationer. Og vi må videre ad den vej.

Men vi står ikke desto mindre i en situation, hvor et stigende udbud, en faldende efterspørgsel og en beklagelig tendens til markedsprotektionisme præger den internationale skibsfart. På denne baggrund finder Det Konservative Folkeparti, at der er al mulig grund til at yde en målrettet dansk indsats for gennem lovgivning at sikre de danske rederier bedre konkurrencevilkår. Der skal skabes udveje for en sænkning af rederierhvervets omkostningsniveau. Sker det ikke, vil en storstilet udflagning af danske handelsskibe blive konsekvensen i endnu højere grad, end det er i dag.

Til illustration af udviklingens alvor kan jeg nævne, at den 1. januar 1985 var den andel af danskejede skibe, der sejlede under fremmed flag, 11 pct., og den er steget fra 1. januar 1986 til 14 pct., fra 1. januar 1987 til 16 pct. og er i dag et sted mellem 24 pct. og 25 pct., altså en markant stigende tendens.

Tallene viser med al ønskelig tydelighed, at såfremt der ikke gribes ind nu eller meget snart, vil det danske maritime miljø ganske enkelt gå tabt på længere sigt, og her er det vigtigt at slå fast, at der i realiteten kun er én måde, hvorpå man inden for en overskuelig fremtid vil kunne forbedre rederiernes bruttoindtjening, nemlig gennem en reduktion af deres omkostninger.

Rederierhvervet har i flere henvendelser til industriministeren peget på en række muligheder for at opfylde denne målsætning. Jeg tænker her først og fremmest på regeringens forslag om oprettelse af et dansk internationalt skibsregister, som skal kunne konkurrere med lignende registre, der enten er oprettet eller påtænkes oprettet af andre vestlige skibsfartsnationer, f.eks. England og Frankrig, men nok så vigtigt også Norge, endda under en socialdemokratisk regering.

I Det Konservative Folkeparti mener vi imidlertid, at hvis der skal være noget rimeligt formål med at oprette et sådant register – og det rimelige formål må selvsagt være at komme yderligere udflagning af danske handelsskibe i

forkøbet – skal danske rederier helt på linie med deres britiske, norske og franske konkurrenter have adgang til at beskæftige også udenlandske søfolk på vilkår, der svarer til deres lokale hyreniveau.

For at imødegå det tab af danske arbejdspladser, der derved kunne opstå, vil jeg pege på muligheden for en skattemæssig sidestilling af danske søfarende på linie med andre erhvervsgrupper, der arbejder på eksportmarkederne, f.eks. ingeniører og andre danskere i udlandet. Herved kan der skabes forbedrede muligheder for også fremover fortrinsvis at beskæftige dansk mandskab om bord på danske handelsskibe. En sådan såkaldt nettoskatteordning overvejes i Sverige og kan blive en realistisk mulighed herhjemme. Jeg er også bekendt med, at den socialdemokratiske norske regering har afvist en sådan ordning.

Det er klart, at de skibe, der står tilmeldt et internationalt register, skal opfylde de tekniske, sikkerhedsmæssige og arbejdsmæssige internationale standarder, som Danmark har forpligtet sig til at overholde. På den baggrund har regeringen derfor bebudet en ændring af loven om skibes besætning, så det fremover bliver muligt at reducere besætningerne i takt med den teknologiske udvikling.

Herudover vil lovgivningen indebære, at kvalifikationskravene til besætningsmedlemmerne skal betragtes som opfyldt, for så vidt de svarer til de gældende internationale konventioner på området.

Blandt de øvrige lovforslag, som regeringen har stillet i udsigt, skal endvidere nævnes forslag om en ændring af loven om uddannelse af maskinmestre samt – nok så vigtigt – forslag om en ændring af sømandsloven, der indebærer, at staten fremover skal yde tilskud til danske søfarendes udrejse i stedet for til deres hjemrejse.

Endelig finder jeg, at der er al mulig grund til at støtte tanken om en generel ændring af loven om formueskat og i det mindste en ændring, der medfører, at bestemmelserne om formuenedslag for fysiske erhvervsaktiver fremover også kommer til at omfatte skibe.

Som nævnt i mine indledende bemærkninger er rederierhvervet Danmarks tredjevigtigste eksporterhverv. Herudover har dansk skibsfart gennem tiden spillet en meget vigtig rolle