

[Svend Andersen]

En del af de ting fremgår af den følgelovgivning, som vi har set. Desuden fremgår det af bemærkningerne til forslaget, at dette skal ses i sammenhæng med nogle ændringer i skattelovgivningen. Her er det meget svært at se af en sådan bemærkning, hvad det er, regeringen har i tankerne. For hvis redernes ønsker skal opfyldes som en forudsætning for ikke at gå ind i andre internationale registre, men gå ind i et dansk, er forudsætningen en 50 pct. lønreduktion. Med de tiltag, som ministeren er kommet med, er der slet ikke tale om, at man kommer tilnærmelsesvis op herimod. Der skal altså laves noget på skatteområdet, og i det forslag, som vi har set indtil nu, og som Rederiforeningen selv har udarbejdet, er det et spørgsmål om en nettolønsordning, at hele sømandsskatteprovenuet skal indgå som et bidrag til dansk rederivirksomhed. Er det det, ministeren har i tankerne? Hvis det er det, hvad er så begrundelsen for at oprette et dansk internationalt register, når alle disse ting ikke vedrører registeret? Man vil selvfølgelig sige, at de kun blev lavet i sammenhæng med et register, men de kunne jo lige så godt være lavet til virksomhederne i dag. Hvis man ville give dem disse skattelettelser, hvis man ville give dem de lettelser på bemanningen, hvis man ville give de lettelser på de sociale udgifter, og hvis man ville give lettelser på ud- og hjemrejse, ændre tilskudsmulighederne her, vil man jo kunne nå nøjagtigt det samme resultat, som man når ved at lave et internationalt register. Tilbage vil der så kun være, at man sætter sig uden for indgåede overenskomster ved at lave et internationalt register. Er det det, ministeren og regeringen lægger op til her og hermed bryder ind i de overenskomster, som fortsat skal gælde indtil 1. april 1991? Nu siger ministeren, at nu laver vi en ordning, der gør det muligt for alle, der vil det, at indmelde sig i registeret, og dermed er de friholdt for enhver form for indgåede overenskomster. Det er også det, som jeg har forstået ligger i det oplæg, som regeringen her er kommet med.

Jeg er meget opmærksom på, at der selvfølgelig står, at danske arbejdsretlige regler og andre danske retlige regler skal overholdes, men så vidt jeg kan se, er der ikke noget krav om, at f.eks. lederen eller føreren af et skib skal være dansk. Derved er det så pålagt en måske filippinsk skibsfører at varetage dansk ret og varetage danske arbejdsretlige forhold om

bord på skibene, også selv om det måtte være en koreansk eller en filippinsk overenskomst, der skal fortolkes i forhold til dansk arbejdsret. Der er en masse problemer i det oplæg, som ministeren er kommet med, der gør, at vores holdning til spørgsmålet er den samme, som vi har givet udtryk for på et tidligere tidspunkt.

Fabricius (KF):

Jeg kan godt indledningsvis røbe, at Det Konservative Folkeparti støtter de lovforslag, som industriministeren har fremsat, og som siger mod at styrke den danske skibsfarts konkurrencevilkår og fremme fleksibiliteten i den lovgivning, som skibsfarten er undergivet.

Det vel nok vigtigste lovforslag i denne såkaldte skibspakke er forslaget om oprettelsen af et Dansk Internationalt Skibsregister, og det skal ikke være nogen hemmelighed, at vi i Det Konservative Folkeparti har den opfattelse, at det ville være langt det lykkeligste, om den danske skibsfart havde så gode og så fornuftige konkurrencevilkår allerede under de eksisterende forhold, at der slet ikke var noget behov for at indføre et sådant internationalt skibsregister. Udviklingen særlig gennem de seneste år har jo imidlertid med stor tydelighed vist, at hvis det danske rederierhverv skal overleve, ikke som rederierhverv, men som dansk rederierhverv, så må der gøres noget effektivt for at forbedre erhvervets konkurrencevilkår, og det må gøres inden for en nær, overskuelig fremtid.

Under drøftelserne her i salen den 28. oktober i år om industriministerens skibsfartspolitiske redegørelse havde Tinget lejlighed til at gå ind i en nærmere analyse af, hvor dårligt det faktisk går for den danske handelsflåde, særligt set i relation til problemer med udflagning. Jeg skal ikke trætte de tilstedeværende med en langvarig gennemgang af tallene fra den debat; jeg skal bare henvise til bemærkningerne i industriministerens skriftlige fremsættelse af dette lovforslag. Deraf fremgår det jo, at de udflagede skibe ved udgangen af oktober 1987 kunne opgøres som udgørende 40 pct. af skibene under dansk flag. Tidligere i 1980'erne har tallet ligget på 10-12 pct. Så stort er altså problemet.

Det alvorlige ved denne udflagning er jo først og fremmest, at hvis man starter med at sætte et skib under udenlandsk flag og det sejler fra Singapore, så kommer der et tidspunkt,