

[Kaj Hansen]

mere på, hvad det er, de i virkeligheden vil støtte.

Titlen på lovforslaget er foranstaltninger mod forskelsbehandling. Det skulle vel ikke være en trykfejl; der burde nok have stået foranstaltninger til forskelsbehandling, for det er det, der er tale om.

Vi har jo en lov fra juni 1967, som giver muligheder for at gribe ind med hensyn til fortrinsret, skibsklausuler og præferenceaftaler m. v. Denne lov er efter vor mening fuldt dækkende.

Det skal indrømmes, at ministeren faktisk har fået lovforslagets egentlige hensigt meget godt skjult, men det er jo alligevel til at finde ud af, når man går det nøje igennem. For hvad er det nu, denne bemyndighedslov skal bruges til? Det kan man – og det vil jeg også sige til SFs ordfører – læse under bemærkningerne, hvor der står: »... at en bemyndigelseslov af den pågældende karakter må anses som en forudsætning for, at Danmark på lige fod med andre lande, der har gennemført en tilsvarende lovgivning, kan deltage i forhandlinger om og eventuel gennemførelse af foranstaltninger for at dæmme op imod en for dansk skibsfart og dermed danske erhvervsinteresser skadelig udvikling«.

Hvad er det for lande? Jeg røber næppe nogen hemmelighed ved at sige, at det er EF-lande, det drejer sig om. Hvad er det for nogle modeller, man vil bruge for denne lovgivning? Ja, man kommer med nogle eksempler fra England, man kommer med nogle eksempler fra Holland. Hvad går de eksempler i virkeligheden ud på? Bl. a. at man simpelt hen vil regulere adgangen til havnene, at man vil pålægge særlige havneafgifter på de skibe, som man ønsker at genere mest muligt.

Så har der jo sådan med brøde i stemmen været talt om statshandelslandene og fragtraterne, og at statshandelslandene skulle underbyde. Hvad er at underbyde? Man kan ikke få en fragtrate, hvis man overbyder, man er nødt til at byde, og hvis det er den billigste, kan man jo godt kalde det at underbyde.

Man skulle kigge lidt på rederiernes regnskaber for 1976, som just ikke bærer præg af, at det står så sløjt til med de skibsfartsinteresser, som man her siger man vil beskytte. Der er jo heller ikke noget bevis for det, hr. John Winther påstod her, nemlig at der er

tale om dumpingpolitik. Det kræver en nærmere bevisførelse.

Endvidere kan man i bemærkningerne læse, at når man har fundet det mest hensigtsmæssigt at udforme denne lov som en fuldmagtslov, skyldes det, at der ikke stiles imod en dansk isoleret optræden, men alene mod en fælles optræden sammen med andre lande efter forudgående internationale konsultationer. Hvem er de andre lande, man skal konsultere? Det er EF-landene; også det finder man et meget fulgyldigt bevis på i bemærkningerne, hvor der står:

»Fra de andre nordiske lande er der givet udtryk for, at der i disse lande ikke for tiden var overvejelser i gang om at ændre disse landes lovgivning på dette område, og at der ej heller i øjeblikket forelå planer om at igangsætte sådanne overvejelser.«

Her ser man helt krystalklart, at nu er Danmark ved at vikle sig ind i nogle forholdsregler over for andre lande, som de øvrige nordiske lande ikke vil være med til. Man skal ikke glemme, at Norge er en meget stor skibsfartsnation og har mange skibsfartsinteresser at varetage, men Norge siger: sådanne foranstaltninger påtænkes ikke fra norsk side.

Vi er således ved at gennemføre en af de love, hvor vi fjerner os mere og mere fra det såkaldte nordiske samarbejde og mere og mere lader os presse ind i problemstillinger og til lovforslag, som kommer fra Bruxelles og andre EF-lande.

Derfor er der ikke noget mærkværdigt i, at jeg siger, vi i hvert fald ikke vil støtte en sådan lovgivning.

Bolvig (RV):

Ministeren har jo i disse dage store problemer i forbindelse med skibsfarten. Derfor vil jeg håbe, at ministeren er tilfreds med, at så mange partier støtter det af ministeren fremsatte lovforslag. Det radikale venstre kan også støtte det, for den skibsfartspolitiske udvikling i verden i dag er desværre præget af en stærkt stigende protektionistisk holdning. Der foretages flere og flere indgreb mod den frie skibsfart med alvorlige konsekvenser for den store danske handelsflåde. Vi kan ikke i Danmark stiltiende se på det voksende antal bilaterale aftaler, der eksklusivt reserverer fragtforsendelser til de invol-