

[Kaj Poulsen]

Den islandske delegat i Nordisk Råds kommunikationsudvalg kunne fortælle – kort, hr. formand – at et skib var gået på grund ved Island, og man var ude for at redde mennesker. Det viste sig, at der var ingen, der kunne de sprog, de mennesker talte, for det var et skib under bekvemmelighedsflag. Da man fik talt det igennem med de mennesker, man reddede, viste det sig, at der intet sømandskab overhovedet var til stede.

Det er den udvikling, denne lovgivning fremmer, og det må vi advare meget, meget stærkt imod.

Industriministeren (Nils Wilhjelms):

Det er jo en kort samling, så jeg skal passe på, at jeg ikke bruger al tiden. Der er andet, der skal behandles, ikke mindst skatteforslagene, som skal ses som en integreret del af de forslag, der her fremsættes.

Nu er det prisværdigt, at hr. Kaj Poulsen kommer ind i diskussionen. Han er virkelig specialist på det arbejdsmarkedsretlige område. Men der er måske noget, hr. Kaj Poulsen ikke helt har gennemtænkt. Det er, at når skatteforslagene gennemføres, er det ud fra ønsket om at sikre dansk beskæftigelse. Det har nordmændene også gjort, hr. Kaj Poulsen, så der er ikke noget med, at nordmændene pludselig kommer bagefter.

Nordmændene har gjort det interessante – lad det være en enkeltstående oplysning til hr. Kaj Poulsen – at de har lavet en negativ diskrimination af nordmænd. Der er ligefrem en fordel ved, som deres skattesystem er lagt op i Norsk Internationalt Skibsregister, at beskæftige andre sømænd end norske, så det har måske haft noget at gøre med, hvordan beskæftigelsen er efter indførelsen af dette register. Det er netop det, vi søger undgået med de forslag, der kommer frem her.

Jeg skal kort sige til hr. Rahbæk Møller og til hr. Svend Andersen, at jeg har haft lejlighed til i det internationale skibsfartssamarbejde på det politiske område at diskutere disse ting. Vi gennemførte for halvandet år siden de første elementer af en europæisk skibsfartspolitik, men vi må indrømme, at det store problem er, at de lande, der har oprettet registre – det har England gjort, det har Frankrig, det har Norge – ikke ønsker at ændre deres registre. I den udstrækning er der altså ikke nogen anden mulig-

hed, end at enten må man vinke farvel til handelsflåden, som man så ser sejle til andre registre, eller også må man indrette et register således, at forholdene i dette register, hr. Svend Andersen, er konkurrencedygtige, og det er det, regeringens forslag indeholder. Ellers får vi ikke rederne. Vi kan jo ikke tvinge rederne under nogen form til at flage ind i registeret.

Spørgsmålet er at skabe en sådan grad af konkurrencedygtighed, at det er attraktivt. Friwilligheden er noget, vi sætter højt i så henseende.

(Kort bemærkning).

Rahbæk Møller (SF):

Amnesty International-hyggesnak i international sammenhæng.

Jeg spurgte, hvornår en dansk regering havde taget det op med henblik på at få en international aftale, og da ministeren ikke svarede på det, går jeg ud fra, at det har den danske regering ikke. Jeg synes, det er forkasteligt, at man starter med at følge med i det internationale konkurrenceræs i stedet for at tage skridt til at bekæmpe det.

Så vil jeg godt spørge: Er det ikke rigtigt, at der i en årrække er indgået aftaler i FN-organisationen UNCTAD, der sluttede, så vidt jeg husker, for to år siden, og hvor dette spørgsmål netop var oppe, og hvor Danmark stod på den side, der ønskede færrest mulige begrænsninger i mulighederne for at skifte flag?

(Kort bemærkning).

Kaj Poulsen (S):

Jeg synes, det er meget frit af industriministeren at henvise til den norske ordning, hvor der uomtvisteligt er tabt mellem 5.000 og 7.000 norske arbejdspladser, og hvor man har taget billig arbejdskraft ind. Det synes jeg er fint. Det er et godt argument, og jeg kan forstå, at det er et af dem, Det Radikale Venstre har undersøgt meget nøje.

Men det, jeg i og for sig havde forventet at ministeren havde reflekteret på, var spørgsmålet om den hjemflagnings, ministeren påstår vil komme. Vil den hjemflagnings ikke betyde, at danske rederier, som dygtigt arbejder på det 20 pct. frie licitationsmarked, vil kunne holde det marked, mens alle øvrige skibe, som hører under 40 pct.-aftalerne, vil forblive under uden-