

[Industriministeren]

I april 1988 udgjorde de udflagede skibe 47 pct. af skibene under dansk flag. Målt i tonnage udgjorde de 50 pct. eller udtrykt i tal 224 skibe på 2,03 mio. BRT/BT.

Hvis denne udvikling, der har været bremset af fremsættelsen af lovpakken, fik lov at fortsætte uden indgriben, måtte det forudses, at Danmark senest i 1990 ville have udspillet sin rolle som skibsfartsnation. Dette vil efter min mening være en højst ulykkelig situation. Ikke alene vil Danmark miste en meget betydelig valutaindtægt, men det vil også gå ud over beskæftigelsen.

Den foreliggende lovpakke må ses i lyset heraf.

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

Forslag til lov om Dansk Internationalt Skibsregister

Forslaget genfremsættes med enkelte redaktionelle ændringer.

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

Sådanne registre er oprettet på Isle of Man og på en fransk ø, Kergeulen. Endvidere har Norge fra 1. juli 1987 etableret et internationalt register, og også Luxembourg og Vesttyskland 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 hvis ejer 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 udenlandske flag, men som stadig reelt disponeres af det danske rederi, kan tilbageføres til registret. Det

er vanskeligt at fastsætte, hvor stor 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 mindst må udgøre 20-25 pct.

Det er endvidere en forudsætning for at være optaget, at skibet i overvejende grad går i udenrigsfart 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 ligestillet 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, hvor 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 dette.

Hvis et dansk skibsfartserhverv skal oprettholdes, er det nødvendigt at sikre, at rederiernes hyreudgifter kan nedsættes til et konkurrencedygtigt niveau. Dette må ses i sammenhæng med de lovforslag om ændring i skatte-lovgivningen, som skatteministeren fremfremsetter.

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