

[Barsøe-Carnfeldt]

Det er også værd at lægge mærke til, at dansk skibsfart i 1982 højst sandsynligt vil indsejle mere end 17 mia kr., hvoraf ca. halvdelen kommer fra liniefart. Det er værd at lægge mærke til, at en af de væsentligste grunde til, at dansk skibsfart har klaret sig bedre gennem denne krise end f. eks. Norge og Sverige, er, at man netop har koncentreret sig meget om liniefart. Samtidig må vi stadig have i erindring, at vi jo har haft en uheldig transportaftale, hvor vi netop endte med en slags præference til skibe under saudi-arabisk flag. Risiko for sådanne aftaler vil være udelukket i fremtiden, da der nu foreligger en klar og utvetydig aftale om 40-40-20-princippet.

Lovforslaget indeholder, som det også tidligere er sagt, en begrænsning af den frie markedsdannelse. Det er rigtigt, at vi her ikke kan gøre så meget, men samtidig kan vi betragte løsningen som en liberal løsning for skibsfarten.

Fremskridtspartiet skal derfor støtte lovforslaget ved første behandling.

**Hahn (CD):**

Det kan af ministerens bemærkninger til lovforslaget glædeligvis noteres, at regeringspartiet har en afgørende og rigtig forståelse for betydningen af den omfattende danske skibsfart, og det er korrekt, som ministeren ligeledes anfører, at netop princippet om havens frihed har medført muligheden for opbygningen af dette for vort land så vigtige erhverv med en tonnage på mere end 5 mill. BRT, som i 1981 skønnes at have indsejlet ca. 17 mia kr. ved fart på fremmede havne. Denne udvikling har da også kun været mulig som følge af stor dygtighed og flid fra danske rederiers og shippinginteressers side med en mangeårig professionel indsats.

Det må derfor også stedse være af betydning, at den til enhver tid siddende regering, respektive det danske folketing, har opmærksomheden henledt på det for Danmark betydningsfulde område og utrætteligt arbejder for bevarelsen af havens frihed og tilslutter sig de kræfter og nationer, der står for dette synspunkt. Stort set alle former for restriktive tiltag, der går imod dette grundprincip, vil have en negativ udvikling til følge og vil i det lange løb kun få til resultat, at omkostningerne i forbindelse med international

skibsfart og transport vil være stigende, hvilket også antydes i ministerens bemærkninger.

Naturligvis vil der være vanskeligheder og problemer i forbindelse med disse spørgsmål i forhold til en række såkaldte udviklingslande, der allerede nu har store ambitioner om opbygning af selvstændige handelsflåder, og det til trods for, at man ikke i øjeblikket har nogen ekspertise til rådighed. Det er jo således, at man ikke uden videre bringer sig i stand til i løbet af kort tid at drive økonomisk forsvarlig skibsfart og transport over havene. Det kræver generationers indsigt og erfaring, hvilket også understreges af den danske skibsfarts mangeårige og stadige udvikling, en situation, der er ganske tilsvarende for andre betydende skibsfartslande.

Fra tid til anden er der fra forskellige sider igennem tiderne fremsat kritik i forholdet til de såkaldte liniekonferencer, også fra visse u-landes side. Måske med ganske få undtagelser har en sådan kritik været helt forfejlet og ubegrundet. Tværtimod har de pågældende liniekonferencer i meget høj grad medvirket til udviklingen af international handel og samkvem. I ganske særlig grad har netop mange u-lande kunnet nyde godt af ensartede og velfungerende transportsystemer, som linierederierne og -konferencerne har bygget op over hele verden.

Ineffektive systemer samt restriktioner af unødvendig art forøger problemerne i verden. Stort set alle erkender i dag, at tilbagefald til restriktioner og begrænsninger af handel og kontakt nationerne imellem vil forøge de økonomiske problemer i verden. Således vil begrænsning af effektiv og økonomisk forsvarlig skibsfart og transport have nøjagtigt samme resultat, hvilket beklageligvis ikke alle kredse i verden forstår.

Det er glædeligt, at det trods alt er lykkedes at få gennemført visse ændringer, modifikationer, respektive reservationer, i forhold til det oprindelige forslag om den såkaldte UNCTAD-kode, hvilket således har medført, at den danske rederinæring, respektive den danske afskiberorganisation, nødtvungent og efter omstændighederne har kunnet tiltræde, at man fra dansk side ratificerer konventionen med de af EF-forordningen følgende reservationer. Men det vil som tidligere anført være af afgørende betydning, at vi fra dansk side fortsat har meget stor opmærksomhed henledt på princippet om havenes