

[Industriministeren]

For at forbedre rederiernes konkurrenceevne skulle det nye register tilbyde samme konkurrencemæssige vilkår som andre internationale registre. Med henblik herpå indgik der i lovpakken ændringer i skattelovgivningen, der lempede beskatningen af de søfarendes indtægter optjent om bord på skibe i DIS. Det gjorde det muligt at indgå nye løvoverenskomster vedrørende skibe i DIS på internationalt konkurrencedygtige vilkår både for danske og for udenlandske søfarende. Samtidig ophævede man den eksisterende sømandsskattelov.

Loven om DIS blev sat i kraft den 18. juli 1988, medens bestemmelserne om skattelempelse først blev sat i kraft af skatteministeren, da der var indgået overenskomster på internationalt konkurrencedygtige vilkår, de såkaldte nettolønvilkår.

Jeg er glad for denne lejlighed til at redegøre for resultaterne af DIS nu mere end to år efter, at et flertal i Folketinget gik ind for etableringen af registret. DIS har været en succes. Sigtet med DIS var at bevare en handelsflåde under dansk flag både af hensyn til beskæftigelsen og af hensyn til valutaindsejlingen.

Som bekendt er skibsfarten landets tredje største valutaskabende erhverv. Udviklingen inden for skibsfartserhvervet havde medført, at den danske handelsflåde var stadig faldende både i tonnage og i antallet af skibe. En væsentlig årsag var, at danske redere ved at sætte skibe under fremmed flag eller ved at indkøbe skibe direkte til fremmed flag kunne nedsætte driftsomkostningerne ved at sejle med udenlandske besætninger med et lavere lønniveau.

Handelsflåden – opgjort som privatejede passagerskibe, tankskibe og andre lastskibe med en bruttotonnage på over 250 BRT – blev reduceret i årene 1984–1988 fra 540 til 430 skibe, medens bruttotonnagen i samme periode faldt fra 4,8 mio. BRT til 4,0 mio. BRT. Den udvikling var helt uden tvivl accelererende. Var DIS ikke blevet en realitet, ville Danmark derfor i løbet af en kort årrække have været uden en handelsflåde af betydning med de deraf følgende katastrofale konsekvenser både for beskæftigelsen og for valutaindtjeningen.

DIS gav danske redere et alternativ til udflagningen ved at skabe mulighed for at genskabe rederiernes internationale konkurrenceevne. Det skete ved, at man med skattelempelser af de søfarendes indtægter om bord på DIS-ski-

be gav mulighed for en aftalemæssig nedsættelse af de søfarendes lønninger med den deraf følgende forbedring af driftsomkostningerne for rederne.

DIS er et kvalitetsregister, hvor skibene er undergivet dansk ret. Man har hverken slækket på de sikkerhedsmæssige krav eller på kravet om social beskyttelse af de søfarende.

Den negative udvikling blev vendt. Såvel antallet af skibe som tonnagen under dansk flag er steget. Medregnes 36 skibe, der i dag er anmeldt til registrering, sejler der nu under dansk flag 527 privatejede handelsskibe på over 250 BRT, svarende til en tonnage på cirka 5,0 mio. t.

Ikke mindst er det lykkedes at fastholde beskæftigelsen af danske søfarende. Det fremgår af Søfartsstyrelsens monstringsstatistik, at der pr. 31. august i år var i alt 6.035 danskere, medens der på tilsvarende tidspunkt i 1988 var 5.946 danskere. I perioden 1985–87 faldt nettovalutaindsejlingen fra 4,3 mia. kr. til 2,8 mia. kr., dvs. et fald på 1,5 mia. kr. Udviklingen vendte i 1988, der gav et resultat på 3,3 mia. kr. Nettovalutaindsejlingen for 1989 blev på 4,1 mia. kr., svarende til en stigning på 46 pct. over en periode på blot 2 år.

Forventningerne til dansk skibsfarts fremtid afspejles af rederiernes nybygningsprogram. Danske rederier har nu et nybygningsprogram på 104 skibe og 2 borerigge til i alt 22,8 mia. kr. Nybygningsprogrammet tåler sammenligning med Storebæltsbyggeriet.

Indførelsen af det nye register har sammen med et forbedret fragtmarked uden tvivl været årsagen til, at rederne nu ser positivt på fremtiden. Indførelsen af DIS har levet op til forventningerne.

Efter min opfattelse er det ikke blot udviklingen i den danske handelsflåde, der skal sikre beskæftigelsen af danske søfarende, det er også et væsentligt element, at de søfarende får en tidssvarende uddannelse. Søfartsuddannelserne er derfor gennem de senere år i tæt samarbejde med erhvervet blevet gennemgribende moderniseret. Ved omlægninger er det lykkedes at opnå en bedre udnyttelse af ressourcerne, samtidig med at erhvervets behov er blevet tilgodeset. Lad mig nævne de mere markante ændringer:

Samtidig med DIS-lovens vedtagelse blev maskinmesteruddannelsen lagt om. Der ind-