

hvor den meget lave dollarkurs og den store konkurrence gør det sværere end nogen sinde at drive rentabel dansk søfart.

Vi kan konstatere, at DIS – vi førstebehandlede lovforslaget om DIS i Folketinget i december 1987 under den daværende regering – har vist sig at gavne dansk søfart overordentligt. DIS har ikke opfyldt de meget dystre forudsigelser, som Socialdemokratiet, SF og Fælles Kurs dengang tromlede noget kraftigt frem med.

Jeg kan ikke lade være med at minde om, at hr. Tommy Dinesen – jeg refererer til Folketingets forhandlinger 1987-88 (1. samling), sp. 3791 – under denne debat mente, at DIS ville blive dødsstødet for den danske sømandsstand, og at der ville gå ca. 10.000 danske arbejdspladser tabt. Så kom en anden sømand, hr. Preben Møller Hansen, og korrigerede dette tal – det er da i grunden interessant – og oplyste, at 15.000 sømænd ville blive kastet ud i arbejdsløshed. Det står i øvrigt i sp. 3798. Den kunne hr. Berlauslet ikke klare, så hr. Berlaus susede op og hævdede, at samtlige danske søfolk, dvs. 17.000, skulle ud i arbejdsløshed og modtage arbejdsløshedsunderstøttelse.

Der er sket meget siden dengang. Specielt derfor tror jeg også – og derfor er det godt, at vi kan enes om en dagsorden i dag – at kritikerne af DIS på en måde må være lidt glade for den positive udvikling, som DIS rent faktisk har stået for.

Ser vi på antallet af beskæftigede, er der tale om 3.000 nye arbejdspladser. Det er da muligt, at Sømandsforbundet har haft en tilbagegang, men det opvejes så af stigningen i Metal Søfart.

Jeg vil også understrege, at det ikke ser ud til, at DIS har været en sovepude for dansk søfart. Det er en kendsgerning, at der i de seneste 5 år er investeret ca. 30 mia. kr. – det er et stort beløb – i danske skibe, de fleste fra danske værfter, hvortil kommer et betydeligt beløb i brugt tonnage.

Dansk skibsfart er dermed godt rustet til fremtiden, og derfor er det godt, at debatten i dag ikke skaber usikkerhed om de økonomiske rammevilkår, men at vi nu koncentrerer os om at se på, hvad der i øvrigt kan gøres.

Nationaløkonomisk kan vi glæde os over en valutaindejsling i 1994 på godt 30 mia. kr. Hele denne udvikling afspejler, at Danmark som eneste EU-land har haft en bred maritim fremgang, en udvikling, som vi bør være stolte af.

Men det betyder ikke, at alt nu og fremover er i den skønneste orden. Uanset DIS er danske

skibe mellem udenlandske destinationer fortsat udsat for konkurrence på lønomkostninger, som gør det helt umuligt overalt at opretholde konkurrenceevnen. Derfor er vi ikke enige med de politiske kredse og enkelte søfartsorganisationer, der har den meget kontante – nemme – indstilling, at hvis ikke dansk skibsfart kan klare sig med 100 pct. dansk bemanning, skal DIS og andre forudsætninger for, at det er gået sådan, fjernes.

Der er i dag beskæftiget mange udlændinge på danske skibe; sådan er det, det kræver markedsøkonomien, det kræver markedet. Men der er trods alt stadig et stort flertal af danskere om bord, og det skal vi glæde os over. Det må gælde her som i alle andre erhverv, at kan man ikke konkurrere på prisen, må man gøre det, som Danmark har tradition for, på kvaliteten.

I den hjemlige uddannelse af søfolk bør man derfor overveje en omstrukturering, der højner danskernes kvalifikationer i forhold til konkurrenternes. Der er startet en faglig uddannelse af menige, og nu bør officersuddannelsen stå for tur. Initiativer som det iværksatte simulatorprojekt er en god idé, mener den konservative folketingsgruppe.

I rammerne inden for EU må vi arbejde for, at der virkelig etableres fri markedsadgang også for dansk skibsfart, således at den ikke er udelukket fra andre medlemslandes kystfart efter 1996. I det hele taget må EU afstå fra detailregulering og overlade dette til medlemslandene selv eller FN's internationale søfartsorganisation, IMO. Danmark må satse på brede internationale reguleringer og overholdelsen af disse.

På trods af yderst vanskelige vilkår er det lykkedes en del små rederier at overleve indtil nu, og deres fortsatte eksistens er af afgørende betydning for et dansk maritimt miljø. Langt de fleste af skibene er bygget på danske værfter. Skibene tjener også som uddannelsessteder for nye søfarende, og driften skaffer beskæftigelse for mange i land både med administration, reparation og vedligeholdelse. Desuden tjener skibene en ikke ubetydelig sum ind i fremmed valuta.

Småskibsfarten kan man heller ikke tvinge til at konkurrere på umulige vilkår. Her burde man nok kigge på rederiernes ønsker om at afskaffe 10-mands-reglen, for så vidt angår partrederier, udvide garantiordningen for mindre fragtskibe, forbedre afskrivningsregler og finansieringsvilkår, afbureaukratisere og forenkle administrationen hos offentlige myndig-