

usikkerhed. Det er svært at spå om fremtiden, og Funderudvalget har ikke kunnet give garantier for størrelsen af den fremtidige beskæftigelse, heller ikke selv om regeringen gennemførte alle udvalgets forslag med alt det, de koster. Globaliseringen betyder nemlig, at virksomheders vækst og medarbejderes beskæftigelse afhænger af, hvor dygtige de er. På det globale marked er vi danskere tvunget til at konkurrere på andet og mere end omkostningerne, og det er jo en sandhed, der også gælder for andre erhverv end søfarten.

Derfor har regeringen lagt en offensiv erhvervspolitisk strategi, som skal fremme danske virksomheders innovation og eksport, og en arbejdsmarkedspolitik, der skaber incitament til og mulighed for hele tiden at pumpe uddannelsen op. Regeringen vil derfor også se mest positivt på de offensive forslag fra Funderudvalget, som styrker søfartens rammebetingelser. Her tænker jeg især på forslaget om at udvikle søfartsuddannelserne, forslaget om at ophæve fartområdebegrænsningen for fragtskibe i DIS og forslaget om bareboatregistrering.

Danske søfarendes konkurrenceevne er uløseligt forbundet med deres uddannelse, og derfor lægger et enigt Funderudvalg op til at omlægge de danske søfartsuddannelser. Udvalget foreslår navnlig, at man omlægger og delvis sammenlægger uddannelserne til navigatør og maskinmester med den fleksibilitet, det giver på jobbet. En udvikling af skibsassistentuddannelsen skal gøre danske skibsassistenter endnu dygtigere, og udvalget mener derudover, at der fremover er et behov for løbende efteruddannelse af alle danske søfarende. Der er også behov for at tiltrække dygtige unge mennesker til søfarten, og udvalget vil stille krav om gymnasialt niveau i en række fag for at få adgang til officersuddannelserne. Udvalget har kun foreslået de generelle linjer, men jeg vil gerne sige, at vi i regeringen synes, det er interessante forslag, og at regeringen vil arbejde positivt videre med forslagene gennemførelse, men naturligvis i tæt dialog med erhvervet.

Et anden forslag, regeringen ser gode grunde til at arbejde videre med, er forslaget om fri godstransport for DIS-skibe. Der er nemlig trængsel i Europa, der er bilkøer på de europæiske motorveje, og de køer bliver længere og længere. Der kan ikke være tvivl om, at der må og skal transporteres mere gods ad søvejen i Europa i fremtiden, og danske rederier bør have mulighed for at operere på det voksende euro-

pæiske short sea-marked. Men fra 1997 må hovedparten af den danske handelsflåde ikke sejle med gods mellem to havne i samme europæiske land. Fra det tidspunkt tillader EU nemlig kun de skibe, som har lov til at sejle i hjemlandet, at sejle cabotage i andre EU-lande, og det må DIS-skibene som bekendt ikke i dag. De må heller ikke overvejende sejle mellem danske havne og udenlandske havne i den nærmeste del af Nordsøen og Østersøen.

Hele Funderudvalget mener, man bør ændre dette forhold ved at ophæve fartområdebegrænsningen for DIS-skibe, der udelukkende sejler med gods, og det mener regeringen også. Ændringen vil fremme udviklingen af den europæiske søtransport ved at gøre det lettere for de danske operatører, der sejler internationalt, at involvere sig på de nære markeder. Udvalget mener også, det kan svække danske skibes mulighed for at få adgang til fjernere markeder, hvis de ikke må sejle cabotage i EU. Forslaget vil nok få de sidste fragtskibe til at forlade DAS til fordel for en DIS-registrering.

På baggrund af de store muligheder og fordele, ændringen vil give både ude i verden og i nærskibsfarten, vil regeringen nu arbejde videre med forslaget. Vi forventer alle, at nærskibsfarten fremover skal dække en større del af transportbehovet, og det er væsentligt, at danske rederier og danske skibe får gode muligheder for at få del i dette voksende marked. Det er klart, at bestræbelserne for at fremme en sådan udvikling også vil komme miljøet til gode.

Et tredje forslag fra Funderudvalget, der virkelig er perspektiver i, er forslaget om bareboatregistrering. Regeringen er enig med udvalget i, at det vil være til gavn for både rederierne og de søfarende. Det er en fordel for rederierne, hvis de let kan chartre udenlandsk tonnage i perioder, hvor der er kraftig efterspørgsel. En af måderne at skaffe fleksibel tonnage på er bareboatcharter, dvs. leje af det tomme skib uden besætning.

Den største del af udvalget, som altså omfatter en betydelig del af de søfarende i DIS, mener, at det vil gavne den danske konkurrenceevne og beskæftigelse, hvis man tillader bareboatcharter ind til dansk flag. Rederierne får fleksibel kapacitet uden selv at skulle investere i tonnage, og der bliver efter alt at dømme flere danske søfolk om bord, end hvis skibet havde været under fremmed flag.

Man mener også, det vil styrke konkurrenceevnen, hvis rederierne kan bareboatchartre ski-