

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger.

1. Baggrunden for forslaget er den udvikling, der har fundet sted inden for skibsfartserhvervet, især igennem de sidste to år. Tendensen til at sætte danske skibe under fremmed flag har været stigende. Disse forhold er beskrevet i afsnit 3.5. Danske rederes anvendelse af fremmed flag, jfr. Hvidbogen om skibsfartens konkurrencesituation, Industriministeriet, februar 1987.

I perioden 1982-1985 var der ikke større udsving i anvendelsen af fremmed flag, idet handelsskibene under fremmed flag udgjorde 10-12 % målt i forhold til de dansk registrerede handelsskibe i privateje på 250 BRT og derover. Medio 1982 fandtes ca. 640 skibe under dansk flag og 70 skibe under fremmed flag.

Omkring årsskiftet 1986/87 udgjorde anvendelse af fremmed flag 20 % både målt i antal skibe og tonnage i forhold til de danske handelsskibe.

I juni 1987 udgjorde anvendelsen af fremmed flag 29 % målt i såvel antal skibe som tonnage.

I oktober 1987 udgjorde de »udflagede« skibe 40 % af skibene under dansk flag. Målt i tonnage udgjorde de 38 %. Dette kan også udtrykkes ved, at der på dette tidspunkt fandtes 499 danske skibe med tonnage på 4,26 mill. BRT, medens der under fremmed flag var 198 skibe med en tonnage på 1,60 mill. BRT.

De hyppigst anvendte fremmede flag for danske redere er Panama, Bahama og Singapore. Skibene under fremmed flag har ca. samme gennemsnitsstørrelse som under dansk flag. Skibenes gennemsnitsalder under fremmed flag er mindre end under dansk flag. Gennem det sidste årstid har der været en tendens til, at også mindre danske skibe »udflager«. Der ses endvidere en tendens til, at skibene under fremmed flag i højere grad drives fra datterselskaber i udlandet som f.eks. Singapore. Dette forhold betyder også, at den økonomiske forbindelse til Danmark stadig bliver mindre.

Disse forhold betegnes sædvanligvis »udflagning«, men det bør i denne forbindelse tilføjes, at det mere og mere hyppigt forekommer, at danske redere lader bygge eller indkøber skibe, som direkte sættes under fremmed flag.

Det er en klar dansk interesse at bevare så stor en del af handelsflåden som muligt under dansk flag både af hensyn til beskæftigelsen og af hensyn til valutaindtjeningen. Men det er også vigtigt af hensyn til beskæftigelse og indtjening i andre erhverv som skibsmæglervirksomheder og skibsværfter, ligesom det er vigtigt at bevare den maritime know-how, som danske rederier har opbygget igennem mange år.

Det er de lavere driftsomkostninger, der er forbundet med skibsfart under en række andre landes flag, der virker så tillokkende, at skibe under dansk flag bliver udflaget.

2. Udflagning er ikke et specielt dansk fænomen. Alle vesteuropæiske skibsfartsnationer har været udsat for stigende udflagning, og i mange af disse lande har udflagningen gjort sig gældende tidligere og i større omfang end i Danmark.

Udflagning må betragtes som en konsekvens af den langvarige internationale skibsfartskrise, som hænger sammen med den overkapacitet, der findes i skibsfarten inden for alle fragtkategorier. Overkapaciteten er bl.a. opstået på grund af den svage konjunkturudvikling, overkapacitet på værftsområdet i hele verden samt lempelige afskrivningsregler og beskatningsforhold i de lande, der har åbne registre. Den internationale skibsfartskrise, der også har ført til protektionisme i en række lande, har medført, at der er opstået en konkurrencesituation, som har gjort det vanskeligt for rederier i de vestlige højomkostningslande at klare sig i konkurrencen med rederier fra udviklingslande og lande med åbne registre. Ved at sætte skibe under fremmed flag kan de vestlige rederier opnå væsentlige besparelser på driftsomkostningerne ved at ansætte besætninger fra lande med lavt løn-