

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, eller indkøbes direkte til registrering under et andet flag.

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, subsidiering 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 lønningsniveau - ikke nødvendigvis besætninger fra de lande, under hvis flag skibene sejler.

3. De vestlige lande har haft et ønske om at bevare deres handelsflåder under nationalt flag. En række vesteuropæiske lande har som et middel til at undgå yderligere udflagning oprettet nationale internationale registre. Hensigten hermed er, at disse registre skal være konkurrencedygtige med registre i lande med åbne registre. Det helt afgørende forhold i denne forbindelse er, at skibe i disse registre får mulighed for at sejle med udenlandske besætninger på de lønvilkår, som er gældende i besætningernes hjemlande. For at dette skal kunne lade sig gøre, er det nødvendigt, at rederierne får mulighed for at indgå overenskomster med fagorganisationer i de lande, hvor besætningerne kommer fra.
4. Lovforslaget har til hensigt at styrke rederierhvervets konkurrenceevne og dermed modvirke tendensen til udflagning. Ved etablering af et Dansk Internationalt Skibsregister åbnes der mulighed for, at danske rederier kan ansætte udenlandske besætninger på de lønvilkår, som gælder i besæt-

ningernes hjemlande. Skibe registreret i Dansk Internationalt Skibsregister skal overholde de gældende forpligtelser i henhold til IMO-konventioner og ILO-konventioner. Ved etablering af registret får danske rederier bedre mulighed for at konkurrere på lige vilkår, ikke mindst i forhold til de vesteuropæiske rederier, som allerede har mulighed for at registrere i nationale internationale registre.

5. Gennemførelse af lovforslaget vil medføre et vist administrativt merarbejde i Skibsregistret. Omfanget heraf kendtes ikke i dag, da det vil være afhængigt af antallet af registreringer i Dansk Internationalt Skibsregister.

Da stempeloven forventes anvendt også for de af dette lovforslag omfattede skibe, kan der ikke forudses noget provenutab for staten i form af færre stempelafgifter.

Bemærkninger til de enkelte bestemmelser

Til § 1, stk. 1

Ved bestemmelsen oprettes et Dansk Internationalt Skibsregister. Registret er stedligt placeret sammen med Skibsregistret, men er uafhængigt af dette. Bestemmelsen indeholder registreringsbetingelserne, bestående af dels en tonnagegrænse og dels et krav til skibets ejerforhold.

Formålet med etableringen af Dansk Internationalt Skibsregister er at hjælpe den danske handelsflåde til at kunne klare sig i den internationale konkurrence. Små skibe på under 20 BT/BRT, der i alt væsentligt ikke er beskæftiget i international konkurrence, skal således ikke kunne registreres i Dansk Internationalt Skibsregister.

I Dansk Internationalt Skibsregister skal først og fremmest kunne registreres skibe, hvis ejere i henhold til søloven anses som danske.

Til § 1, stk. 2

I dag er forholdet det, at danske rederier i stadig voksende grad, blandt andet via deltagelse i udenlandske selskaber, sætter skibe under fremmed flag, mens de reelt fortsat disponerer skibene - teknisk og forretningsmæssigt. For at åbne mulighed for tilbageførelse af disse skibe under dansk flag, vil skibe, der f.eks. ejes af udenlandske datterselskaber til danske moderselskaber, ligeledes kunne optages i registret. Det er dog en forudsætning, at rederidrift indgår som en væsentlig aktivitet hos det danske moderselskab, og at det har en betydelig indflydelse såvel ved kapitalandel som ved stemmeret i det udenlandske selskab.