

Skriftlig redegørelse

(Redegørelsen er optrykt i den ordlyd, hvori den er modtaget).

Redegørelse af 28/4 04 om Dansk Internationalt Skibsregister sammenlignet med andre internationale registre.

(Redegørelse nr. R 16).

Økonomi- og erhvervsministeren (Bendt Bendtsen):

1. INDLEDNING

Som opfølgning på Folketingets forespørgselsdebat (F 11) om Dansk Internationalt Skibsregister (DIS) den 14. november 2003 vedtog Folketinget den 18. november 2003 (V 22) at opfordre regeringen til at give Folketinget en redegørelse om DIS sammenlignet med andre internationale registre.

Denne redegørelse følger op på vedtagelsen. Redegørelsen beskriver den historiske baggrund for oprettelsen af DIS og redegør for internationale undersøgelser af skibsregistre. Redegørelsen gennemgår derudover en række udvalgte registre efter udvalgte parametre.

2. DEN HISTORISKE BAGGRUND FOR DIS

DIS blev oprettet i 1988. Dette skete ca. et år efter oprettelsen af det norske internationale skibsregister (NIS). DIS var inspireret af NIS, og både for Norge og for Danmarks vedkommende havde oprettelsen af det internationale register baggrund i rederiernes internationale konkurrencesituation og den stigende udflagning af handelsflåden med den deraf følgende risiko for tab af arbejdspladser både til søs og i land. Det var også fælles for de to registre, at en nedsættelse af mandskabsomkostningerne, som en af de væsentligste faktorer for den internationale konkurrenceevne, spillede en stor rolle ved oprettelsen. Andre omkostninger for skibets drift, såsom olie, forsikringer m.m., var de samme uanset flag.

Med DIS søgte man at reducere mandskabsomkostningerne ved at åbne mulighed for ansættelse af tredjelandes søfarende på internationalt konkurrencedygtige vilkår, samtidig med at der blev vedtaget særlige skatteordninger, der i

realiteten gjorde DIS-lønninger skattefrie. Dette reducerede omkostningerne til både dansk og fremmed arbejdskraft.

Af en undersøgelse fra Den Internationale Arbejdsorganisation (International Labour Organisation – ILO) fra 2001 om de strukturelle forandringer i skibsfartssektoren¹ fremgår det, at flere europæiske lande i slutningen af 1980'erne oprettede internationale eller sekundære registre. I 1987 blev det franske Kergeulen register og NIS oprettet, og i 1988 blev DIS og det tyske internationale register (GIS) oprettet.

Senere har andre lande, herunder også europæiske lande, etableret lignende registre eller indført særlige foranstaltninger til fremme af beskæftigelsen af udenlandske søfolk.

Nogle landes løsning på konkurrencesituationen har været etablering af eller udvidet brug af såkaldte offshore registre. Disse er normalt karakteriseret ved, at de kun delvist er undergivet samme lovgivning, som gælder for det pågældende lands territorium. Eksempler herpå er skibsregistre på Isle of Man og på Kergeulen.

ILO-undersøgelsen fra 2001 bekræfter de danske erfaringer med hensyn til årsagen til udflagning og bekræfter, at løsningen på problemet med at genskabe den internationale konkurrenceevne i de fleste tilfælde har været en nedsættelse af mandskabsomkostningerne.

For at kunne bedømme forholdene i de europæiske registre er det væsentligt at se på, i hvilket omfang der er valgt særordninger, som medfører, at de almindelige regelsæt ikke gælder for skibe i registret.

Til illustration heraf kan oplyses, at flere europæiske registre, herunder registre i områder, der er associeret til EU lande, ikke bliver betragtet som EU registre, fordi EU-traktaten og de forskrifter, der er udstedt i medfør af denne, ikke fuldt ud gælder. Dette er tilfældet med Isle of Man og lignende registre i Bermuda og Cayman Island samt registrene på Kerguelen og de hollandske Antiller. DIS er derimod fuldt ud omfattet af EU's regler.²

Det franske Kerguelen register har ikke kunnet dæmpe op for udflagningen. I Frankrig behandles derfor for tiden et udkast til lov om et nyt fransk internationalt skibsregister (RIF). For-

¹ The impact on the seafarers' living and working conditions of changes in the structure of the shipping industry, 2001.

² Kommissionens retningslinjer for statsstøtte til søtransportsektoren – C (2004) 43.