

maritime konventioner, anvendelse af ikke-godkendte klassifikationsselskaber, høj gennemsnitsalder for flådens skibe målt på tonnage og alder, manglende rapporteringer om overholdelse til ILO og STCW (International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers) og manglende mødedeltagelse i FN's internationale søfartsorganisation, IMO, i de seneste 2 år.

Der er kun tre lande, som ingen negative indikatorer har. Det er Danmark, Holland og Norge, mens andre europæiske lande har en eller flere negative indikatorer. UK, herunder de afhængige territorier Bermuda og Isle of Man, bruger i et vist omfang ikke-godkendte klassifikationsselskaber, men har derudover ingen negative indikatorer. Der er desuden 12 lande, der har 12 eller flere negative indikatorer.

De 3 undersøgelser er meget forskellige, både hvad angår metode og vurderingskriterier, men de har alle det til fælles, at de placerer DIS i toppen sammen med andre kvalitetsregistre.

4. GENNEMGANG AF UDVALGTE REGISTRE EFTER UDVALGTE PARAMETRE

Danmark var som nævnt blandt de lande, der introducerede større ændringer i deres registre i slutningen af 1980'erne for at forhindre udflagning af nationale skibe. Det tilsvarende gælder for Norge (NIS) og Tyskland (GIS). Derudover var der 3 lande, nemlig UK, Holland og Frankrig, der oprettede offshore eller afhængige registre på tilknyttede territorier som fx Isle of Man. Der vil derfor i denne redegørelse blive fokuseret på disse landes registre i det omfang, det har været muligt at skaffe data herom. Der er også medtaget oplysninger fra andre lande til yderligere belysning af forholdene inden for international skibsfart.

Der er udvalgt 3 centrale parametre, som også indgår i de ovennævnte internationale undersøgelser, beskæftigelsen, aflønningen af udenlandske søfarende og de sociale forhold for udenlandske søfarende. Det bemærkes, at de tekniske krav til danske skibe og deres drift er ens for skibe i DIS og det almindelige skibsregister (DAS).

1. Beskæftigelse

I 2001-2002 var andelen af nationalt beskæftigede på nationalt registrerede skibe (DIS og DAS) 70 % i Danmark. Dette skal sammenholdes med,

at andelen af nationalt beskæftigede var 35 % i Norge, 52 % i Holland og 64 % i Tyskland. I Sverige var andelen af nationalt beskæftigede større (95%), hvilket hænger sammen med, at Sverige fortsat har et mere traditionelt skibsregister, hvor den svenske handelsflåde kun i begrænset omfang opererer internationalt, og hvor svensk ejet tonnage i stort omfang er registreret uden for Sverige. Sverige har dog en betydelig færgedrift med et stort cateringpersonale uden maritim uddannelse.

Den danske andel af nationalt beskæftigede er således høj sammenholdt med andre lignende registre. Efter at have været faldende nogle år i 1990'erne har den danske andel af nationalt beskæftigede siden 1997 kun varieret i begrænset omfang og har holdt sig omkring 70 %. Tages udgangspunktet i antallet af påmønstrede på danske skibe, der er lavere end det faktiske beskæftigelsestal, har procentsatsen for officerer i de seneste år været på ca. 80. (Bilag 1 (ikke optrykt her) indeholder en oversigt over udviklingen i beskæftigelsen og antallet af påmønstrede).

2. Overenskomstforhold, aflønning m.m.

Overenskomstforhold

Ifølge ILO-undersøgelsen af søfarendes arbejds- og levevilkår finder kollektive overenskomster mellem skibsredere og de nationale fagforeninger anvendelse på alle nationaliteter i 60 % af de udvalgte lande, men i 7 tilfælde finder de kun anvendelse på nationale borgere. Det er tilfældet for Danmark, Finland, Frankrig, Holland, Grækenland, Polen og Chile. I Danmark og Japan er der særlige aftaler for ikke-nationale søfarende.

52 % af landene svarede, at der ikke var begrænsninger i fagforeningernes rekruttering af ikke-nationale som medlemmer. I få tilfælde var ikke-nationale søfarende afskåret fra at melde sig ind i nationale fagforeninger eller rekruttering var begrænset til søfarende med bopæls- eller opholdstilladelse. I Frankrig kan – ifølge undersøgelsen – ikke-nationale søfarende ikke være medlemmer af franske fagforeninger. I Danmark er ikke-herboende søfarende berettiget til at være medlem af en dansk fagforening.

Angående arbejdstagerforsynende lande viste ILO-undersøgelsen af søfarendes arbejds- og levevilkår, at det i hovedparten af tilfældene er lokale fagforeninger, der forhandler for deres landsmænd, som arbejder på andre landes skibe. De filippinske fagforeninger har fx indgået