

En fremtid for dansk skibsfart

Betænkning fra udvalget om handelsflådens fremtid

Oplag: 2.000

Pris: Kr. 100.00 inkl. moms

Sælges ved henvendelse til:

Statens Information
Tlf. 33 37 92 00

ISBN 87-601-6149-3

Omslag: GangArt, Iben Kofod

Tryk: Formula Graphic AS
Værløse

Indholdsfortegnelse

Kapitel 1	Forord	
1.1	Baggrund og kommissorium	
1.2	Læsevejledning	9
Kapitel 2	Resume og hovedanbefalinger	11
Kapitel 3	Den samfundsøkonomiske betydning af søfarten og det maritime kompleks	21
3.1	Søfarten og det maritime kompleks	21
3.2	Søfarten og det transportindustrielle kompleks	22
3.3	Leverance- og følgevirkninger til søfarten i det maritime kompleks	24
3.4	Nøgleindikatorer om søfartens samfundsøkonomiske betydning	25
Kapitel 4	Erhvervets udvikling i perioden 1988 - 1995	33
4.1	Udviklingen i DIS i perioden 1988-1995	33
4.1.1	Hvilke forventninger var der ved oprettelsen	33
4.1.2	Udviklingen efter etableringen af DIS	35
	Handelsflådens udvikling 1985-1996	35
	Beskæftigelsen 1988 - 1995	38
	Regnskabsstatistik for rederivirksomhed 84-94	42
4.2	Udviklingen i DAS i perioden 1988-1995	44
4.3	Gensidig påvirkning/afhængighed DIS/DAS	45
Kapitel 5	Internationale konkurrenceforhold	47

Kapitel 6	Udvalgets overvejelser	51
6.1	Erhvervets konkurrenceevne	51
6.1.1	Den større skibsfart	52
6.1.2	Den mindre skibsfart	54
6.1.3	Færgefart	55
6.1.4	Styrkelse af konkurrenceevnen	57
6.1.5	Bedre rammevilkår	57
6.2	Skibets konkurrenceevne	69
6.2.1	Skatter og afgifter	69
6.2.2	Anden national regulering	72
6.2.3	International regulering	75
6.3	Den søfarendes konkurrenceevne	77
6.3.1	Beskæftigelse af danske søfarende	77
6.3.2	Søfartssociale forhold	81
6.3.3	Fremtidige uddannelser	82
6.3.4	Dollarfond	85
6.4	Hvordan bevares DIS som et kvalitetsregister	87
Kapitel 7	Katalog over udvalgets forslag	89
7.1	Generelle erhvervsøkonomiske rammer	89
7.2	Afgifter	91
7.3	Skatter	91
7.4	Forsikringer	92
7.5	National regulering	92
7.6	International regulering	93
7.7	Uddannelse	93
Bilag 1	Søfartsstyrelsens mønstringsstatistik	95
Bilag 2	Udvalgets detaljerede uddannelsesforslag	97
	Officersuddannelser (store skibe)	97
	Officersuddannelse (små skibe)	100
	Uddannelse af menige	101
	Uddannelse af cateringpersonale	102
	Efteruddannelse	104

Bilag 3	Adgangs- og finansieringsbetingelser	105
Bilag 4	Afgiftsfrit detailsalg i intern EU trafik	111
Bilag 5	Finansiering af skibe til den mindre skibsfart	113
Bilag 6	Regnskabsstatistik for rederivirksomhed 1984-1994	119

Kapitel 1 Forord

1.1 Baggrund og kommissorium

Den 27. april 1995 drøftede Folketinget situationen for dansk skibsfart. Anledningen var følgende forespørgsel nr. F 38 til erhvervsministeren:

"Hvad agter ministeren at foretage sig for at bevare Danmarks status som søfartsnation med danske søfolk om bord i skibene?"

Forhandlingerne blev afsluttet med, at et enigt Folketing med 109 stemmer vedtog følgende forslag til motiveret dagsorden nr. D 67:

"Folketinget pålægger regeringen at nedsætte et udvalg bestående af medlemmer fra handelsflådens organisationer og med Søfartsstyrelsens direktør, Torkild Reedtz Funder, som formand.

Udvalget skal inden den 1. marts 1996 fremkomme med forslag til, hvorledes Danmark fortsat kan bevare sin status som betydende søfartsnation med danske søfolk om bord i skibene.

Specielt konkurrenceforholdene, de fremtidige uddannelser samt fastholdelse af DIS som kvalitetsregister skal indgå i kommissoriet.

Folketinget går herefter over til næste sag på dagsordenen."

Baggrunden for debatten var, at en række rederier i løbet af foråret 1995 havde erstattet danske søfarende i DIS-skibe med udenlandske søfarende eller havde tilkendegivet hensigt herom. Begrundelsen herfor var relativt høje bemandingsomkostninger i forbindelse med beskæftigelse af danske søfarende. Hertil kommer, at udviklingen i kursen på US-dollar havde forøget forskellen på hyren til danske og udenlandske søfolk.

Som opfølgning på forespørgselsdebatten nedsatte erhvervsministeren et udvalg, der fik følgende sammensætning:

Direktør Torkild R. Funder, Søfartsstyrelsen (formand)
Direktør Peter Bjerregaard, Danmarks Rederi forening
Direktør Gunnar Sørensen, Rederiforeningen af 1895
Skibsreder Bent Andersen, Rederiforeningen for Mindre Skibe
Direktør Morten Pontoppidan, Bilfærgernes Rederiforening
Formand, kaptajn Arne Fischer, Dansk Navigatørforening
Forretningsfører S.Bøje Larsen, Radiotelegrafistforeningen af 1917
Formand, maskinmester Leif Dolleris, Maskinmestrenes Forening
Forretningsfører Henrik Berlau, Specialarbejderforbundet i Danmark
Formand Steen Halkjær, Dansk Sø-Restaurations Forening
Formand Niels-Jørgen Hilstrøm, Metal Søfart
Søfartssekretær Bent Moos, Restaurations- og Bryggeriarbejderforbundet

Sekretær for udvalget blev fuldmægtig Christian Breinholt, Søfartsstyrelsen.

Steen Halkjær udtrådte af udvalget den 22. februar 1996 p.g.a. sygdom.

Formanden har med baggrunden for udvalgets nedsættelse og sammensætning, herunder udpegningen af udvalgets formand, set det som sin opgave at formidle og så vidt muligt søge enighed blandt erhvervets parter om forslag, der efter parternes opfattelse kunne medvirke til, at Danmark kan bevare sin status som betydende søfartsnation med danske søfolk om bord i skibene. Formanden har således ikke set det som sin opgave at sikre, at udvalgets forslag eller synspunkter er i overensstemmelse med de dele af Regeringens politik, de berører.

Udvalgets medlemmer har under arbejdet tilstræbt en åben, men fortrolig meningsudveksling. Synspunkter, hvorom der har været enighed, er angivet som udvalgets. I tilfælde, hvor der har været divergerende opfattelser, og hvor disse opfattelser efter udvalgets mening er væsentlige, er de forskellige opfattelser reflekteret. Det skal i den forbindelse bemærkes, at udvalget for at skabe en så bred repræsentation som muligt ikke blev paritetisk sammensat. Det ville derfor være vildledende at tale om flertal og mindretal. I en række tilfælde har en betydelig del af de søfarendes repræsentanter været

enige med rederiernes repræsentanter. Sådanne synspunkter er tillagt "den største del af udvalget".

Forslag, som har været drøftet i udvalget, men ikke har fået støtte, omtales ikke i betænkningen.

Dansk skibsfarts konkurrenceevne beror på en række mere generelle samfundsgivne rammebetingelser og mere specifikt på driftsforhold i det enkelte rederi, såvel i land som om bord i rederiets skibe. Med baggrund i udvalgets sammensætning har udvalget i den forbindelse ikke fundet, at udvalget burde overveje den landbaserede del af driften af dansk skibsfart.

1.2 Læsevejledning

I *kapitel 2* gives for den travle læser et kort resume af indholdet i kapitlerne 3, 4, 5 og 6. Udvalgets forslag er i den forbindelse ikke gengivet detaljeret, men trukket frem som hovedanbefalinger. Der kan være tale om ukomplicerede forslag med store følgevirkninger eller om en række forslag, f.eks. på uddannelsesområdet, der i et resume med fordel kan beskrives samlet og rundt.

I *kapitel 3* beskrives den samfundsøkonomiske betydning af søfarten og det maritime kompleks. Udvalget har i beskrivelser af den aktuelle situation generelt tilstræbt at anvende de senest tilgængelige tal.

I *kapitel 4* beskrives rederierhvervets udvikling i perioden 1988 - 1995. Hovedvægten er lagt på rederidrift med skibe registreret i DIS, idet den danske handelsflåde, med meget få undtagelser, er registreret i DIS, når der ses bort fra et ikke ubetydeligt antal færger.

I *kapitel 5* beskrives særligt de internationale og verdensomspændende konkurrenceforhold, der præger skibsfarten. Hermed er den mere deskriptive del af betænkningen afsluttet.

I *kapitel 6* beskrives udvalgets overvejelser i øvrigt. Kapitlet behandler konkurrenceevnen anskuet fra tre vinkler, nemlig på det generelle plan som erhvervets konkurrenceevne, lidt mere orienteret

mod det enkelte skib som skibets konkurrenceevne og endelig som den søfarendes konkurrenceevne, hvori de søfarendes uddannelse indgår som et væsentligt element. På flere områder har udvalgets overvejelser været meget detaljerede. For at få en læsevenlig betænkning, er disse henlagt til bilag, hvortil der henvises.

Kapitel 7 er opbygget som et katalog over udvalgets forslag. Kataloget er tænkt som et let tilgængeligt værktøj for opfølgingsarbejdet. De meget omfattende forslag på uddannelsesområdet må dog findes i bilag 2.

Kapitel 2 Resume og hovedanbefalinger

Søfartens samfundsøkonomiske betydning.

Dansk skibsfart er med ca. 20.000 beskæftigede danskere og en valutaindsejling på over 30 mia. kr. fortsat et væsentligt aktiv for landet. Med det gennem en årrække store ordreprogram ved danske værfter er dansk skibsfart en forudsætning for en fortsat udvikling af Det Blå Danmark, der i en snæver afgrænsning beskæftiger ca. 35.000.

Dansk skibsfart har gennem få årtier udviklet sig fra et stadie uden nævneværdig teknologi til et gennemrationaliseret erhverv med udstrakt brug af moderne teknologi. En større produktivitet hos de søfarende kombineret med meget store investeringer har været en vigtig forudsætning for erhvervets konkurrenceevne og position på markedet. Specielt har dansk skibsfart gennem containerisering kunnet opbygge en markant position inden for dør til dør transport af forarbejdede varer.

Dansk skibsfarts indtægter hidrører i overvejende grad fra sejlads med gods mellem fremmede lande. Fragtskibsfart på danske havne spiller således en beskeden rolle. Men dansk færgefart transporterer et betydeligt antal personer og store mængder gods fortrinsvis mellem landsdelene.

Udviklingen siden etableringen af DIS

Den 22. juli 1988 trådte lov om Dansk Internationalt Skibsregister i kraft. Sigtet var at bevare en handelsflåde under dansk flag af hensyn til beskæftigelse og valutaindsejling. Tonnagen og antallet af skibe havde været stadigt faldende, bl.a. fordi danske rederier satte skibe under fremmed flag eller indkøbte skibe direkte til fremmed flag for at kunne sejle med udenlandske besætninger på et

lavere lønniveau. Udviklingen var accelererende, og man frygtede, at det i løbet af kort tid kunne føre til, at Danmark ville være uden en handelsflåde af betydning.

Loven blev af LO, FTF og Sømændenes Forbund indbragt for ILO med påstand om, at den var i modstrid med ILO-konventionerne nr. 87 om foreningsfrihed og beskyttelse af retten til at organisere sig samt nr. 98 om retten til organisere sig og føre kollektive overenskomster. ILOs komite vedrørende gennemførelse af konventioner og anbefalinger har i en udtalelse anført, at loven er i strid med de nævnte konventioner. Spørgsmålet er ikke færdigbehandlet i ILO. Skiftende danske regeringer har i forskellige sammenhænge fastholdt, at loven ikke er i strid med konventionerne.

Siden indførelsen af DIS er handelsflåden vokset betydeligt såvel i tonnage som i antal - dels ved en vis hjemflagnig dels ved nyinvesteringer på godt 40 mia. kroner.

Antallet af mønstrede⁷ danske steg også; men er faldet igen fra 1994 til 1995. Der er dog fortsat flere mønstrede danske end ved etableringen af DIS. Tallene for summen af mønstrede i DIS og DAS tilsammen fremgår af tabel 2.1

Tabel 2.1

	Antal skibe	Brutto-tonnage	Mønstrede danske	Andre mønstrede
1988	506	4,3 mio	5702	784
1995	584	5,3 mio	5794	2521

Antal og bruttotonnage er opgjort pr 31/12 mens antallet af mønstrede er opgjort pr 30/9. Andre mønstrede omfatter færinger samt skandinaver og andre udlændinge.

Betragter man alene antallet af mønstrede i DIS, steg dette også.

Ved mønstrede forstås personer, der på et givet tidspunkt gør tjeneste om bord på et dansk skib i søen. Det er således ikke udtryk for antallet af søfarende, der kan siges at være beskæftigede, idet søfarende, der ikke er om bord på grund af ferie, sygdom, kursus eller lignende ikke indgår i statistikken.

Her må man se bort fra tallet fra 1988, hvor overflytning og hjemflagnings kun lige var begyndt. Antallet af mønstrede danske i DIS steg således med næsten 700 fra 1989 til 1994, men faldt i det følgende år med godt 400. Den øgede beskæftigelse i DIS er således i stor udstrækning gået til udlændinge. Tallene fremgår af tabel 2.2.

Tabel 2.2

	Mønstrede danske i DIS	Andre mønstrede i DIS
1989	3610	1353
1994	4297	1532
1995	3867	2462

Antallet af mønstrede er opgjort pr 30/9/

Udviklingen i antallet af mønstrede danske i DIS har imidlertid ikke været ens for alle grupper af søfarende. Såvel navigatører som maskinmestre og skibsassistenter havde fremgang til og med 1992, hvorefter alle tre kategorier har haft tilbagegang, men af meget forskellig størrelse. Tilbagegangen har været størst for skibsassistenterne, her dækkende alle de stillingskategorier, der udgør det menige dæks- og maskinmandskab. Denne gruppe er som den eneste nede på et niveau under 1989-niveauet. Mønstringsstatistikken viser ikke udviklingen for forskellige kategorier af menige. Det er imidlertid udvalgets opfattelse, at det navnlig er de ufaglærte, der har oplevet en tilbagegang, medens antallet af faglærte er steget.

Tabel 2.3 nedenfor viser antallet af mønstrede danske fordelt på stillingskategorier i de udvalgte år.

Tallene pr 30. september 1988 giver ikke nogen selvstændig mening, idet hverken overflytning eller hjemflagnings til DIS var tilendebragt.

Tabel 2.3

	Naviga- tører	Maskin- mestre	Menig dæk og maskine	Øvrige	I alt
1989	930	669	1156	855	3610
1994	1093	785	1282	1137	4297
1995	1011	712	1103	1041	3867

Antal mønstrede danske i DIS pr 30. september fordelt på stillingskategorier.

Såvel det samlede antal mønstrede som antal mønstrede danske skal ses i lyset af den produktivitetsstigning, der for alvor satte ind omkring 1960, men som er fortsat også i årene efter etableringen af DIS. Endvidere skal det bemærkes, at beskæftigelsestallene ligger væsentligt højere end mønstringstallene for DIS. Den såkaldte backup faktor er i øvrigt øget over perioden p.g.a. relativt længere frihedsperioder, bl.a. som følge af en øget arbejdsindsats om bord.

Det betyder, at væksten i den danske beskæftigelse i DIS i perioden 1989 - 1995 er relativt større end den vækst på ca. 250 mønstrede, der fremgår af tabel 2.2.

Internationale konkurrenceforhold

Skibsfart adskiller sig grundlæggende fra andre erhvervs internationale konkurrencesituation ved, at produktionsapparatet - skibene - er mobile og inden for en relativt kort tidsramme har mulighed for at søge hen på det marked, der er mest givtigt.

Det er de internationale og verdensomspændende konkurrenceforhold, der generelt præger skibsfarten. De maritime markeder er gennemsigtige i kraft af deres internationale karakter, offentligt tilgængelige noteringer på fragtrater samt det faktum, at ingen aktører reelt er så store, at de har mulighed for at fastsætte rater uden for den fri markedsdannelse.

International skibsfart har gennem de seneste årtier været præget af en stigende specialisering. Derved har det inden for visse særligt kompetencekrævende niches været muligt at opnå højere fragtrater. Dette har blandt andet dansk skibsfart søgt at udnytte for at kompensere for et relativt højt omkostningsniveau. Det bliver imidlertid efterhånden vanskeligere at finde sådanne niches, hvilket har resulteret i voldsomme reduktioner af handelsflåderne i mange af de traditionelle skibsfartsnationer, herunder også i den mere specialiserede tonnage.

Verdenshandelsflåden og dermed udbuddet af søtransport er gennem en årrække vokset betydeligt. Væksten er kraftigst inden for de mere specialiserede skibstyper som containerfarten, kemikalietankfarten og gastankfarten, medens den traditionelle tankskibstonnage er blevet reduceret.

De industrialiserede lande har mistet tonnage, mens især de dynamiske lande i Fjernøsten har øget tonnagen. De traditionelle skibsfartsnationers faldende andel af verdenshandelsflåden samt de nyindustrialiserede landes indtrængen på de mere specialiserede markedssegmenter betyder, at de nyindustrialiserede landes relativt lave omkostningsniveau, særligt på bemanningssiden og i forbindelse med selskabsbeskatning etc., er blevet toneangivende inden for international skibsfart. Derfor har langt hovedparten af EU-landene enten etableret internationale registre med skattefritagelse for de søfarende og mulighed for at beskæftige tredjelandssøfarende på lokale vilkår eller i et nationalt register etableret tilsvarende lempelser for at imødegå de seneste årtiers negative udvikling. Enkelte lande opererer med begge modeller samtidig.

Udvalgets overvejelser

Erhvervets konkurrenceevne kan ikke kun ansues generelt, idet store forskelle mellem de enkelte sektorer eksempelvis gør det nødvendigt at skelne mellem skibe registreret i de to danske registre og mellem store og små skibe.

Bruttooverskuddets størrelse kan ikke tages som udtryk for erhvervets konkurrencedygtighed. Såvel i en underskuds- som en overskudssituation vil danske rederier have et problem, hvis omkostningerne er for høje, idet man enten vil skulle tære relativt hurtigere

på egenkapitalen eller vil kunne opspare mindre til nødvendige nyinvesteringer. Dermed vil danske rederier på sigt tabe terræn til de udenlandske konkurrenter.

Med dette som udgangspunkt er situationen analyseret for de respektive dele af dansk skibsfart.

Den større skibsfart

Udvalget har etableret et overblik over relevante omkostningselementer ved at anvende tal fra Danmarks Statistik og kombinere disse med forudsætninger om anskaffelsespris, afskrivningsprofil, forrentning etc.

Typisk vil de direkte driftsomkostninger, brændstofudgifter og finansomkostninger være de samme i international sammenhæng og uafhængigt af skibets flag under forudsætning af samme skibstype, operationsmønster etc.

Endvidere varierer udgifterne til forsikring, reparation og vedligehold samt administration ikke ved forskellige besætningskonstellationer eller mellem dansk og fremmed flag. Det er alene hyreudgifter, der varierer. I forhold til en ren dansk besætning på et DIS-skib vil man kunne opnå følgende årlige besparelse:

- 1-3 mio. kr. med danske officerer og udenlandske menige
- 1-4 mio. kr. med danske seniorofficerer og øvrig besætning udlændinge
- 2-5 mio. kr. ved fremmed flag

De væsentlige udsving også inden for samme besætnings sammensætning kan tilskrives forskellig besætningsstørrelse. Afgørende er dog, at der kan spares betydelige beløb ved helt eller delvis at benytte udenlandsk besætning. Hyrebesparelsen kan udgøre op til 50% ved at vælge fremmed flag med ren udenlandsk besætning.

Rederierne har dog anført, at der er fordele ved at anvende danske søfarende, men at disse dels ikke er kvantificerbare, dels er forskellige fra rederi til rederi afhængigt af markedssegmenter, tradition m.v.

Når rederierne på ovennævnte baggrund ikke beskæftiger endnu færre danskere til fordel for udlændinge, må dette tillægges et ønske om at beskæftige danskere, bl.a. som følge af en langsigtet strategi omkring skibsledelse, bemanning af rederikontorer m.v.

Det har derfor været udgangspunktet, at danske skibes konkurrenceevne er blevet forringet. Danmark har dog i rederiernes landorganisation og hos de søfarende opbygget en know-how og en styrke, som med de rette rammer betyder, at Danmark kan opretholde sin status som en betydende skibsfartsnation, der fortrinsvis må basere sig på moderne kapitalintensive enheder.

Den mindre skibsfart

Indtjeningen har i en årrække har været ringe. Flåden er derfor blevet stadig ældre med færre skibe. De stærkt forringede finansieringsmuligheder som følge af skærpede skatteregler for partrederier m.v. har været stærkt medvirkende til den manglende fornyelse.

Den mindre skibsfart kan ikke gøres konkurrencedygtig alene ved at reducere driftsomkostningerne. Tilvejebringelsen af ny tonnage er nødvendig. Her spiller kapital og de dermed forbundne omkostninger er afgørende rolle.

Den mindre danske skibsfarts fremtidsmuligheder ligger først og fremmest i fortsat sejlads i internationale farter, men man skal op i en større dødvægtstonnage for at blive konkurrencedygtig.

Der har hos europæiske politikere været stor forståelse for søtransportens potentielle betydning for intern europæisk transport, herunder som en aflastning for landtransport. Udvalget er enig i, at søtransport mellem europæiske destinationer bør søges fremmet for at sikre en bæredygtig mobilitet. Transportformens indlysende fordele f.s.v.a. miljø og infrastruktur taler for sig selv. I den forbindelse er det vigtigt, at skibsfartens konkurrenceposition over for landtransporten i nærfartsområdet (d.v.s. havne i Europa og dets nærmeste naboer) styrkes.

Færgefart

Færgefarten - såvel i indenrigsfart som i kort nærfart - vil især blive påvirket af tre faktorer, nemlig fremkomsten af en række hurtigfærger, etableringen af de faste forbindelser over Storebælt og Øresund og eventuelt over Fehmern Bælt samt en afvikling af afgiftsfrit salg i færger i inter EU-fart pr. 30. juni 1999.

Udvalget finder det ikke muligt realistisk at vurdere de endelige beskæftigelsesmæssige konsekvenser af den beskrevne udvikling. Sammenfattende er det dog udvalgets forventning, at der i de kommende år vil ske et markant fald i beskæftigelsen af søfarende i færgefarten med betydelige følgevirkninger til det øvrige blå Danmark. DSB-Rederi har oplyst, at det samlede fald i beskæftigelsen som følge af broerne over Storebælt og Øresund alene for DSB s færger vil udgøre mindst 2.100 ud af et samlet antal beskæftigede søfarende i 1995 på 3900.

Udvalgets hovedanbefalinger

Med henblik på at styrke dansk skibsfarts og danske søfarendes internationale konkurrenceevne foreslår et enigt udvalg

- at den i Sømandsloven fastsatte udmønstingsperiode for betalt hjemrejse tilpasses udviklingen,
- at de danske officersuddannelser grundlæggende omlægges,
- at uddannelsen af traditionelle danske skibsassistenter omlægges, så de fagligt opkvalificeres,
- at de adgangs- og finansieringsbetingelser, der gælder for andre danske uddannelsessystemer fuldt ud vil kunne gøres gældende for uddannelser, der administreres af Søfartsstyrelsen,
- at det afgiftsfrie salg i inter EU-færgefart søges opretholdt ikke mindst af hensyn til beskæftigelsen i danske færger, samt
- at DIS-loven ændres, så skibe registreret i DIS kan fragte gods uden områdebegrænsninger, altså også i dansk kystfart.

Den største del af udvalget foreslår endvidere

- at der åbnes for ved bareboatchartring at lade indchartret udenlandsk tonnage føre dansk flag og udchartret dansk tonnage fremmed flag,
- at stempelafgifter for skøde og pantebreve bringes ned på et internationalt konkurrencedygtigt niveau, og at stempelafgifter på bilbreve af hensyn til tilgangen af ny tonnage helt bortfalder,
- at regeringen arbejder for bedre dobbeltbeskatningsaftaler m.h.p. fjernelse af fragtskatter,
- at fragtskatter, i det omfang de ikke kan undgås gennem dobbeltbeskatningsaftaler og ikke kan modregnes i dansk skat, skal kunne frem- og tilbageføres som uudnyttet kredit,
- at der skabes muligheder for at genoplive den mindre danske skibsfart gennem det traditionelle partrederi ved at sidestille investeringer, hvor alle deltager med mindst 500.000 kr og hæfter personligt for egen andel af selskabets forpligtigelser, med projekter med højst 10 deltagere, samt
- at en tjenestegørende partreder af hensyn til det mindre rederis konkurrenceevne indrømmes samme skattelempelse som andre søfarende.

Endelig står udvalget delt om et forslag om

- oprettelse af en dollarfond, der skal styrke danske søfarendes konkurrenceevne over for tredielandes søfarende.

En del af udvalget beklager, at rederiernes repræsentanter i udvalgsarbejdet ikke har villet bidrage til at øge den danske andel af beskæftigelsen. Denne del af udvalget opfatter det som direkte modvilje hos rederierne, der på den ene side stiller store økonomiske krav til samfundets ekstraordinære indsats for erhvervet, men

samtidig ikke ønsker dette modsvaret med forpligtigelse til at beskæftige danske søfarende.

Rederiernes tøven understreges af de indtil nu indhøstede erfaringer med en lovgivning, der betingelsesløst overlader afgørelsen om beskæftigelsen til rederiernes ensidige beslutning. Rederiernes uforpligtende tilkendegivelser om den fremtidige beskæftigelse kan derfor heller ikke på en bæredygtig facon begrunde en fortsættelse af den nuværende DIS-lovgivning.

I lyset af ovenstående kan denne del af udvalget ej heller medvirke til gennemførelsen af forslag, der alene har til hensigt at lade skatteborgerne bidrage til driften af rederierne. Dette er således reflekteret ved de enkelte forslag.

Denne del af udvalget oplyser i øvrigt, at der med udvalgets sammensætning har været modstridende interesser. Dette har naturligvis vanskeliggjort forhandlingerne og balancen i udvalget. Der er således forslag, hvor et eller flere medlemmer af udvalget, ved sin tilslutning til et forslag, har kunnet fremme egne interesser til ugunst for andre medlemmer.

Denne del af udvalget mener, at de fundamentale problemer vedrørende DIS-lovens § 10, der er i strid med ILO-konventionerne, forbliver uløste.

Denne del af udvalget understreger at have været parat til at strække sig langt i forsøget på at opnå enighed med rederiernes repræsentanter. Dette er også understreget ved både skriftlige og mundtlige forhandlingsbidrag og forslag. Det er ene og alene rederiernes repræsentanter, der har medført et splittet udvalg.

For dansk søfart er dette beklageligt og hverken undskyldeligt eller tilgiveligt.

Den største del af udvalget har noteret sig, men tager afstand fra ovenstående mindretalsudtalelse fra SIDs og RBFs repræsentanter.

I kapitel 6 er samtlige forslag beskrevet og nærmere begrundet. Med det sigte at gøre opfølgingsarbejdet nemmere indeholder kapitel 7 et katalog over forslagene.

Kapitel 3 Den samfundsøkonomiske betydning af søfarten og det maritime kompleks

3.1 Søfarten og det maritime kompleks

Det maritime kompleks, kaldet Det blå Danmark, består i hovedtræk af rederier, skibsværfter og andre virksomheder, der beskæftiger sig med aktiviteter i tilknytning til maritim produktion, handel og servicevirksomhed³. Det blå Danmark udvikler sig i takt med det omgivende samfund og har derfor ikke nogen klar afgrænsning, men er alligevel let at identificere ud fra en historisk synsvinkel.

Handel - udviklingen i dansk og ikke mindst i international arbejdsdeling - forudsætter transport og har derfor været udgangspunkt for handelsflådens og søfartens udvikling og dermed oprindelsen af Det blå Danmark. Den særlige danske geografi har nødvendiggjort søfart og samtidig været en medvirkende drivkraft for udviklingen af dansk søfart.

Inden for søfart samt inden for leveranceindustrier og følgeindustrier til søfart har nogle oprindeligt mindre danske virksomheder hver for sig - og i et betydeligt samspil - udviklet sig til store og i flere tilfælde globale virksomheder.

Aktiviteten i Det blå Danmark er af væsentlig betydning for Danmark, ligesom det er væsentligt, at virksomheder i Det blå Danmark er i fortsat udvikling, og at der udvikles nye grene på stammen i takt med udviklingen i omverdenen - hvilket er netop dét, der kendetegner et industrielt kompleks.

³ For en nærmere beskrivelse henvises til "Det blå Danmark", Industriministeriet marts 1991.

3.2 Søfarten og det transportindustrielle kompleks

En række forhold har medvirket til, at det, man kan kalde Det blå Danmark, i dag har udviklet sig til en mangfoldig størrelse:

- udviklingen og implementeringen af ny teknologi inden for transport
- øget arbejdsdeling mellem lande (områder, regioner, verdensdele)
- internationalisering
- organisatoriske og tekniske innovationer
- brancheglidning mellem erhverv
- nye samarbejdsformer mellem erhverv
- nyt organisatorisk samspil mellem før adskilte transportformer /transportmidler
- øget anvendelse af underleverancer i industrien m.v.

Den stærkt stigende internationale arbejdsdeling i efterkrigstiden, specielt inden for fremstillingsvarer er sket i et særligt samspil med den maritime udvikling og transportudviklingen generelt. Mere liberale handelsforhold med faldende protektionisme samt - i sammenligning med en række andre erhverv - forholdsvis liberale forhold inden for den internationale skibsfart har bidraget til denne udvikling.

Den stigende internationale arbejdsdeling har været en væsentlig drivkraft bag efterkrigstidens velstandsfremgang. Søfartens udvikling har været en væsentlig forudsætning herfor.

I den seneste årrække har der været en tendens til specialisering i erhvervslivet i form af, at:

- produktionsvirksomheder i stigende grad benytter sig af underleverandører
- produktionsvirksomheder udlægger logistikfunktioner og lagerfunktioner m.v. til underleverandører
- fremvæksten af salgs- & designvirksomheder (illustreret f.eks. ved IKEA, Adidas), der udlægger både produktion og transport
- fremkomst af såkaldte "tomme virksomheder", hvor næsten alt (andet end idéen) udlægges til underleverandører

Denne udvikling har medvirket til, at "transportvirksomheder" har udviklet sig til "transportlogistiske virksomheder" og "distributionsvirksomheder" i bred forstand. Også "transportindustrielle komplekser" bestående af "klynger af" transportvirksomheder i samspil spiller en rolle som totalleverandører inden for transport, logistik og lager.

Da mange væsentlige transportkøbere ønsker sig en "total logistikleverandør", der kan varetage ansvaret for alle logistik- og distributionsfunktioner "just in time", er udviklingen i intermodale⁴ transportvirksomheder og intermodale transportkomplekser kommet i fokus.

Specielt med containeriseringen inden for transport af forarbejdede produkter har intermodale transportudbydere demonstreret deres effektivitet. Containeriseringen er med sin hurtige succes i søfart med til at udbrede kompetencen på dette område til andre transportbrancher.

Den stigende internationale arbejdsdeling og globale vækst har imidlertid også betydet et stigende marked for andre transporttyper. Det gælder således transport af flydende råstoffer og forarbejdede olieprodukter. Et andet eksempel er køletransport af fødevarer. Som et helt særligt område kan endelig nævnes udviklingen i offshoreindustrien, der har skabt marked for en lang række støttefunktioner ud over de egentlige transportopgaver.

Det er i dette perspektiv, at status for dansk søfart og rederivirksomhed m.v. skal ses.

Udviklingen understøttes af en på globalt plan fremherskende tendens til deregulering, udlicitering og privatisering af en række tidligere stærkt nationalt regulerede transportområder som havnevirksomhed og jernbanevirksomhed.

Ved intermodal transport forstås transporter, der involverer flere transportformer.

Man kan i denne sammenhæng bemærke, at søfarten altid har været betragtet som erhverv eller handel og som sådan, f.eks. i Danmark, haft sit udspring i et erhvervsministerium, mens andre trafikformer/-transportformer og deres infrastruktur har sit udspring i en sektori-seret og bevillingsstyret udbudsside via Trafikministeriet.

3.3 Leverance- og følgevirkksomheder til søfarten i det maritime kompleks

Samtidig med at dansk skibsfart næsten udelukkende opererer uden for Danmarks grænser, har erhvervet historisk altid i stort omfang benyttet danske underleverandører.

Den stærke konkurrence, som dansk skibsfart har været udsat for på de internationale markeder, har sammen med den stigende specialisering inden for dansk skibsfart derfor generelt smittet af på leverancevirksomheder og følgevirkksomheder i Det blå Danmark. Det betyder dels, at der løbende stilles store krav til følgeindustriernes kompetence inden for deres respektive områder, dels at følgeindustrierne, i det omfang de kan indfri disse krav, også har opnået en styrkelse af deres internationale konkurrenceevne.

Dette er særlig kommet danske værfter til gode. Danske rederier har traditionelt haft omkring 75 pct. af værdien af deres ordrer placeret ved danske værfter, hvoraf flere af de største er ejet af rederivirk-somheder. Det har givet anledning til et betydelig forsknings- og udviklingssamarbejde mellem værfter og rederier, der gavner begge parter. Ofte har bygningen af skibe til danske rederier dannet grundlaget for danske værfters senere eksportordrer til udenlandske rederier.

Endvidere er der inden for den øvrige industri et stort antal virksomheder, der fungerer som underleverandører til såvel rederier-hvervet direkte og til skibsværfterne. Disse virksomheders aktiviteter har gradvist udviklet sig til væsentlige højteknologiske eks-portvirksomheder. Som rederi- og værfts sektoren er disse under-leverandører påvirket af konjunkturudsving og stadig en vigtig del af Det blå Danmark.

På den baggrund kan det konstateres, at skibsfarten

er en forudsætning for

- efterspørgsel efter dansk værftsindustri og øvrige følgeindustrier inden for Det blå Danmark og
- udvikling af følgeindustrier bl.a. ved at specificere (høje) krav til leverandører samt

bidrager til

- at udvikle dansk erhvervsliv internationalt og
- at udvikle den internationale dimension og internationale kompetence gennem internationalt markedskendskab og

virker som dynamo for internationaliseringsudvikling og uddannelse af ledere med internationalt kendskab.

3.4 Nøgleindikatorer om søfartens samfundsøkonomiske betydning

Ud fra en teoretisk synsvinkel kan man ikke i det økonomiske kredsløb på en enkel måde udskille betydningen af bestemte erhverv, da alle erhverv griber ind i hinanden.

Ud fra en dansk national betragtning kan man imidlertid via en række nøgletal illustrere betydningen af søfarten og Det blå Danmark i den danske samfundsøkonomi.

I hovedtræk kan rederiernes nøgletal opgøres således:

- Omsætning ca. 39,0 mia. kr. (1994).
- Valutaindsejling ca. 31,0 mia. kr. (1994).
- Netto valutaindsejling ca. 5,8 mia. kr. (1994).
- Beskæftigelse i 1994 ca. 20.000 fuldtidsbeskæftigede.
- Nybygningsprogram 15,1 mia. kr. primo 1996.
- Ordrebeholdning fra danske rederier til danske værfter på 862 tusinde TDW og 796 tusinde TDW til udenlandske værfter

primo 1996. Af ordrenes samlede kontraktværdi på 15,1 mia. kr. var 70% placeret ved danske værfter.

Samlet kan det siges, at søfarten

- bidrager positivt til betalingsbalancen
- skaber beskæftigelse herhjemme og på verdenshavene
- skaber indtjening og beskæftigelse i danske virksomheder
- danner/skaber en vigtig (måske den vigtigste) forbindelse mellem Danmark og omverdenen i forbindelse med transport af varer, både i relation til den nære omverden i Nordeuropa og den fjernere omverden
- danner en vigtig forbindelse mellem danske landsdele.

Dansk skibsfarts valutaindsejling

Dansk skibsfart opererer primært på det internationale fragtmarked, og skibsfarten bidrager derfor positivt til den danske betalingsbalance.

I de seneste år har dansk skibsfart som helhed indtjent 6-7 pct. af de samlede indtægter på betalingsbalancen svarende til 31 mia. kr. i 1994. Efter fradrag for skibsfartens udgifter i udlandet var nettovalutaindsejlingen i 1994 omkring 5,8 mia. kr. svarende til mere end en fjerdedel af Danmarks betalingsbalanceoverskud i 1994 på omkring 22 mia. kr.

Dansk skibsfarts valutaindsejling er sammensat af henholdsvis bruttofragt fra egen tonnage, timecharterindtægter og andre indtægter.

Den væsentligste komponent i bruttofragtindtjeningen er indtægterne hidrørende fra sejlads med danske rederiers egen tonnage. I 1994 indtjentes herfra 17,6 mia. kr. eller 57 pct. af den samlede valutaindsejling. Ud af de 17,6 mia. kr. indtjentes 5,5 pct. ved sejlads på Danmark. Valutaindsejlingen fra danske rederiers egen tonnage er gennem en årrække faldet betydeligt. I 1985 udgjorde denne indtjeningspost således 82 pct. af dansk skibsfarts samlede valutaindsejling.

Udlejning af skibe på timecharter gav i 1994 en valutaindtjening på omkring 2,5 mia. kr. svarende til 8 pct. Denne post var på et tilsvarende niveau i 1985.

Endelig hidrører en del af valutaindsejlingen fra såkaldte andre indtægter, dvs. fra indchartret udenlandsk tonnage, passagerbefordring, offshoreaktiviteter uden for Danmark m.m. Fra disse områder indtjentes i 1994 henved 11 mia. kr. eller 35 pct. af valutaindsejlingen. Denne posts andel af den samlede valutaindsejling har været kraftigt stigende og udgjorde i 1985 omkring 10 pct. Det er særligt indtægter fra stadig mere indchartret tonnage, der har bidraget til denne kraftige stigning.

Vedrørende betalingsbalanceposternes udgifter og indtægter fra udenlandske skibe skal det bemærkes, at disse er uden betydning for dansk skibsfarts valutaindtjening og som sådan ikke er relevante at inddrage i en beskrivelse af dansk skibsfarts nationaløkonomiske betydning eller internationale konkurrenceevne. En inddragelse vil eksempelvis få den konsekvens, at såfremt dansk udenrigshandel transporteres med bil eller bane i stedet for med et udenlandsk skib, vil dansk skibsfarts relative betydning i forhold til betalingsbalancen øges.

Valutaindtjening - nøgletal for 1994, mio. kr.

Bruttofragtindtjening	17.594
Timecharterindtægter	2.460
Andre indtægter	10.943
Indtægter i alt	30.997
Udgifter i udenlandsk havn	25.201
Nettoindsejling	5.796

Søfarten skaber beskæftigelse herhjemme og på verdenshavene

Krav til skibes bygning og udstyr er på grund af skibsfartens internationale karakter i væsentlig grad detailreguleret i internationale konventioner. Ligeledes er krav til de søfarendes teoretiske og praktiske uddannelse i vid udstrækning fastsat internationalt.

Derimod er det overladt til det enkelte flagland at fastsætte krav om antallet af søfarende, der skal beskæftiges i det enkelte skib. Kravene skal dog baseres på en internationalt vedtaget anbefaling, der nærmere redegør for, hvilke opgaver den således fastsatte besætning skal løse. Dansk lovgivning er i dag direkte baseret på denne internationale anbefaling og dermed et grundlæggende princip om fastsættelse af en sikkerhedsbesætning.

Skibsfarten er således - i modsætning til de fleste andre erhverv - kendetegnet ved, at der gennem lovgivningen af sikkerhedsmæssige grunde er stillet krav ikke alene til den enkelte søfarendes uddannelsesmæssige kvalifikationer, men under hensyntagen til det enkelte skibs størrelse, type og fartsområde også til antallet af søfarende, der skal være mønstrede.

I perioden efter 2. verdenskrig fremstod de fleste skibe uden nævneværdig teknologi med en ganske stor besætning, dels til betjening af tung og kompliceret udrustning, dels en løbende vedligeholdelse af skib og udrustning. Et skib på 10.000 tons dw. kunne således i 1960 have en samlet besætning på ca. 35 mand. (LEXA MÆRSK i 1960)

Fra omkring 1960 påbegyndtes gradvis en udvikling henimod mere teknologi og imod udstyr, der krævede mindre betjening. Samtidig blev der ved bygningen lagt stadig større vægt på, at behovet for vedligehold af skib og udstyr blev minimeret eller i stor udstrækning helt bortfaldt. Denne udvikling, som er fulgt op af en stadig forbedring af uddannelsen af søfarende, har skabt grundlag for en stadig reduceret bemanning. Der i dag i den danske handelsflåde højteknologiske skibe i størrelsen 14.700 tons dw med en foreskrevne sikkerhedsbesætning på 7 mand, eksempelvis DITLEV LAURITZEN. Rederiet har dog valgt yderligere at have 1 person i skibets cateringafdeling.

LEXA MÆRSK var beskæftiget i A. P. Møllers liniefart mellem U.S.A. og Fjernøsten. I dag betjenes A. P. Møllers liniefart med store containerskibe, hvoraf det i januar 1996 leverede container-skib, REGINA MÆRSK, har en dødvægtstonnage på 83.350 og en besætning på 15 mand. Hertil kommer, at der lejlighedsvis kan være ansat personer med uddannelse for øje samt til varetagelse af særlige opgaver, men også at skibene i dag sejler hurtigere og ligger kortere tid i havn sammenlignet med forholdene i 1960. Man

kan få et indtryk af produktivetsforbedringen ved at sammenholde dødvægtstonnage pr besætningsmedlem i tabel 3.1, hvilket for de to A. P. Møller skibe giver en faktor 20. Den større produktivitet hos de søfarende kombineret med meget store investeringer har været en vigtig forudsætning for opretholdelsen af en dansk handelsflåde.

Tabel 3.1

	LEXA MÆRSK 1960	REGINA MÆRSK 1996	DITLEV LAURITZEN 1996
tdw	9.700	83.350	14.700
besætning	35	15	8
tdw/søfar.	277	5.557	1.838
beskæftigede søfarende i dansk søfart ⁵	20.000	10.500 (i 1995)	

Dødvægtstonnage, antal besætningsmedlemmer og kvotienten heraf for tre navngivne skibe i givne kalenderår samt det tilsvarende skønnede antal beskæftigede søfarende i dansk søfart.

Der føres ikke nogen beskæftigelsesstatistik for handelsflåden. Antallet af beskæftigede kan derfor alene opgøres ved et skøn.

Det reelle antal danske helårsjob på skibe i Dansk Internationalt Skibsregister udgør i runde tal knapt det dobbelte af (1,75 gange) antallet af mønstrede danske på opgørelsestidspunktet, jf. Søfartsstyrelsens mønstringsstatistik. Der er således tale om i størrelsesordenen 8.000 danske helårsjob i DIS (1992), mens der i Dansk Skibsregister, DAS, er mønstret i størrelsesordenen 1.700, svarende til ca. 2.500 helårsjob. Hertil kommer ca. 4.500 beskæftigede om bord på statsejede skibe, der historisk set ikke er indgået i statistiken, og 2.700 beskæftigede i rederierne i øvrigt. Den samlede

⁵ Tallene er udtryk for udvalgets skøn og omfatter ikke søfarende beskæftiget i statsejede skibe, herunder DSB. I øvrigt analyseres beskæftigelsen nærmere i afsnit 4.1.2.

danske fuldtidsbeskæftigelse i rederierne er således ca 17.700. Medregnes ca 3000 fuldtidsbeskæftigede i hjælpevirksomhed for søtransport, er der godt 20.000 fuldtidsbeskæftigede danske (1992).

Skibsværftsindustrien udgør beskæftigelsesmæssigt den største "følgeindustri" med fuldtidsbeskæftigelse på ca. 10.000, jf. "De danske skibsværfters internationale konkurrenceevne", Erhvervsministeriet 1995, men er antageligt faldet siden i lyset af de danske værfters konkurrencesituation.

I det samlede danske maritime kompleks er beskæftigelsen betydeligt større end beskæftigelsen i handelsflåde og rederivirksomhed. Afhængigt af den valgte afgrænsning - der i et maritimt industrielt kompleks i fortsat forandring ikke er veldefineret - kan man komme frem til forskellige, men ganske betragtelige tal. I "Det blå Danmark" gav en detaljeret undersøgelse et skøn i størrelsesordenen 35.000 arbejdspladser i en forholdsvis snæver afgrænsning af det maritime kompleks.

Søfartens rolle som forbindelsesled mellem Danmark og omverdenen og betydningen for Danmarks valutaindtjening.

Dansk udenrigshandel transporteres hovedsageligt på skib, men kun i mindre omfang på danske skibe. Betydningen for dansk skibsfart er da også kun meget beskedent.

Som et råstoffattigt land og som eksportør af forædlede produkter har Danmark en langt højere importmængde end eksportmængde målt i vægt. Danmarks import målt i mængde er ca. 50% større end eksporten, og for den del, der transporteres pr. skib, er mængden ca. 80% større.

Da den europæiske region endvidere er råstoffattig set i en global sammenhæng og samtidig hovedaftager af danskproducerede forædlede produkter, betyder det endvidere, at importen transporteres over længere afstande. Det er således naturgivent, at søfragtsudgifter i dansk import og eksport - på den måde man opgør betalingsbalance og valutaopgørelser - giver en betydelig bruttovalutaudgift i Danmark.

Da transportmængderne i forarbejdede goder er relativt små, og da Danmarks nærmarkeder aftager en betydelig del af den højt forarbejdede danske eksport, betyder disse forhold en naturgiven asymmetri i transport med skibsfart i import og eksport. En væsentlig del af denne import og eksport sker imidlertid med udenlandske skibe.

De landbaserede transportmuligheder og nuværende politiske prioriteringer, der indirekte ligger i den nationale og europæiske transportpolitik, herunder for infrastrukturfinansiering, betyder ydermere en nedprioritering af søtransport for transporter i det europæiske område.

Søfartens rolle i Danmarks infrastruktur

Det danske samfund er stadig, på trods af mange nye broer, afhængigt af muligheden for at transportere gods og personer ad søvejen. Etableringen af flere store broforbindelser vil givet påvirke denne afhængighed, men det indenlandske transportbehov vil også fremover skulle dækkes af søtransport i samarbejde med andre transportformer.

Den nationale søtransport inden for Danmark varetages af færger, der primært transporterer passagerer, personbiler, lastbiler samt jernbanevogne, og af fragtskibe, der især opererer inden for transport af tank- og bulkgoods.

Den indenlandske færgefart foretager årligt omkring 230.000 dobbeltture, hvor der transporteres i alt cirka 21 mio. passagerer, mere end 5 mio. personbiler, og henholdsvis 6,5 - 7,0 mio. tons gods på lastbiler og 2,0 - 2,5 mio. tons jernbanegods. Det er færgeruterne på Storebælt og Kattegat, der har den væsentligste andel af både passager- og godstransport.

Den indenlandske fragtskibsfart transporterer hovedsageligt fast og flydende brændsel, d.v.s. typisk kul og forskellige raffinerede olieprodukter m.m. Hertil kommer en betydelig mængde bulkgoods, det vil særligt sige sten, sand, grus, kalk m.m., mens der kun i mindre omfang løftes stykgods med skib i den indenlandske godstransport. En betydelig raffinaderikapacitet på Sjælland betyder, at den væsentligste del af den flydende brændsel sejles fra Sjælland til resten af landet. De væsentligste mængder bulkgoods udlosses på

Sjælland og i det nordlige Jylland. Bulkgodset til det nordlige Jylland kommer hovedsagelig fra det sydlige Jylland, mens godset til Sjælland hovedsagelig kommer fra det nordlige Jylland.

Kapitel 4 Erhvervets udvikling i perioden 1988 - 1995

4.1 Udviklingen i DIS i perioden 1988-1995

4.1.1 Hvilke forventninger var der ved oprettelsen

Folketinget vedtog den 23. juni 1988 lovpakken om Dansk Internationalt Skibsregister (DIS) for handelsskibe i international konkurrence. I lovpakken indgik tillige ændringer i bl.a. sønæringsloven og lov om skibes besætning, der muliggjorde, at man, bortset fra stillingen som skibsfører, kunne acceptere udenlandske sønæringsbeviser for officerers vedkommende og for menigt mandskab kunne se bort fra kravet om dansk søfartsskoleuddannelse ved påmønstring af DIS-skibe. I sømandsloven blev der indsat ændringer, der muliggjorde en udmønstringsperiode på op til 12 måneder i DIS-skibe i modsætning til de 6 måneder, der hidtil havde været gældende for danske skibe. Denne ændring har i praksis kun haft betydning for udenlandske søfarende.

DIS loven fastsætter, at der skulle indgås nye overenskomster mellem de søfarendes organisationer og rederierne for arbejde om bord i DIS registrerede skibe, idet der i DIS lovpakken indgik ændringer i skattelovgivningen, der basalt lempede beskatningen af de danske søfarendes indtægter optjent om bord i skibe i DIS. Dette gjorde det muligt at indgå nye overenskomster vedrørende skibe i DIS på såkaldte nettolønsvilkår såvel for danske som for udenlandske søfarende. Samtidig ophævede man den eksisterende sømandsskattelov. Det angivne sigte hermed var, at det nye register skulle tilbyde rederierne samme konkurrencemæssige vilkår som andre registre, til hvilke udflagning havde fundet sted.

Det var derefter op til erhvervets parter, hvorvidt nye overens-

komster skulle indgås, og skatteministeren bemyndigedes til først at iværksætte de nye skatteregler, når nye overenskomster på nettolønsvilkår var indgået.

Lov om Dansk Internationalt Skibsregister blev sat i kraft den 22. juli 1988, mens bestemmelserne om skattelempelse først blev sat i kraft af skatteministeren den 23. august 1988, da der var indgået overenskomster, der tog højde for de ændrede beskatningsregler, de såkaldte nettooverenskomster. Enkelte rederier valgte i forbindelse med registrering i DIS ikke at indgå nye overenskomster med tidligere aftalepartnere.

Lovens § 10, stk.1, krævede nye overenskomster indgået for skibe i DIS, stk. 2 bestemte, at danske faglige organisationer kun kunne indgå overenskomster for personer bosiddende i Danmark og dermed ligestillede, medens stk. 3 bestemte, at overenskomster indgået med udenlandske organisationer kun kunne omfatte personer, der var medlem af den pågældende organisation eller statsborger i det land, hvor organisationen var hjemmehørende. Dette fandt LO, FTF og Sømændenes Forbund var i modstrid med ILO-konventionerne nr. 87 om foreningsfrihed og beskyttelse af retten til at organisere sig og nr. 98 om retten til organisere sig og føre kollektive overenskomster. Konventionerne er ratificeret af Danmark, og de nævnte organisationer indbragte efter lovens ikrafttræden spørgsmålet for ILO. ILOs komite vedrørende gennemførelse af konventioner og anbefalinger har i en udtalelse anført, at loven er i strid med de nævnte konventioner. Spørgsmålet er ikke færdigbehandlet i ILO. Skiftende danske regeringer har i forskellige sammenhænge fastholdt, at loven ikke er i strid med konventionerne.

Sigtet med DIS var at bevare en handelsflåde under dansk flag, både af hensyn til beskæftigelsen og valutaindejlingen. Udviklingen inden for erhvervet havde medført, at den danske handelsflåde var stadigt faldende såvel i tonnage som i antal skibe. En væsentlig årsag var, at danske rederier ved at sætte skibe under fremmed flag eller ved at indkøbe skibe direkte til fremmed flag kunne nedsætte driftsomkostningerne ved at sejle med udenlandske besætninger med et internationalt lønniveau.

Handelsflåden reduceredes i årene 1984-1988 fra 631 til 506 skibe, medens bruttotonnagen i samme periode faldt fra 4,7 til 4,2 mio. Udviklingen var accelererende, og man frygtede, at det i løbet af

kort tid kunne føre til, at Danmark ville være uden en handelsflåde af betydning med de deraf følgende konsekvenser for beskæftigelsen og valutaindtjeningen.

4.1.2 Udviklingen efter etableringen af DIS

Handelsflådens udvikling 1985-1996

Efter indførelsen af Dansk Internationalt Skibsregister i 1988 er den danske handelsflåde vokset betydeligt målt både på tonnage og antal, som det fremgår af nedenstående figur 4.1. Fra 1988 til 1996 øgedes tonnagen således fra 4,2 mio. BT til 5,3 mio. BT, og antallet af skibe steg fra 506 skibe til 584 skibe, trods en mindre reduktion de senere år.⁶



Figur 4.1 Udviklingen i handelsflåden 1985-1996, pr. 1. januar.

⁶ Ved handelsflåden forstås privatejede fragtskibe, passagerskibe, færger og lignende med en tonnage på 100 BT/BRT eller derover.

En mindre del af væksten i tonnagen, skønsmæssigt omkring en kvart mio. BT, kan henføres til overgangen fra BRT-mål til BT-mål i 1994, hvilket giver anledning til stigende nominel tonnage for visse skibstyper⁷.

Handelsflådens struktur

Overordnet kan handelsflåden opdeles i forskellige skibstyper, liniefart, trampfart, tankfart. Udviklingen inden for disse skibstyper fremgår af nedenstående tabel 4.1.

Tabel 4.1

	1985	1990	1996
Bruttotonnage (mio)	4.792	4.549	5.325
Liniefart	33,7%	39,0%	44,9%
Trampfart	14,3%	13,3%	19,2%
Tankfart	52,0%	47,7%	35,9%
I alt	100,0%	100,0%	100,0%

Handelsflådens størrelse og struktur pr. 1. januar i 1985, 1990 og 1996.

Den danske liniefart, der omfatter containerskibe, ro-ro skibe, passagerskibe m.m., er gennem en årrække vokset støt og blevet et stadig større segment i den danske handelsflåde. Fra i 1985 at udgøre en tredjedel af flåden, udgør liniefarten i 1996 henvend halvdelen af den samlede danske tonnage. Tendensen inden for liniefarten er gået i retning af mere tonnage på det niveaumæssigt samme antal skibe. Dette skal ses i relation til en udvikling i retning af større og mere effektive skibstyper.

⁷ Den 18. juli 1994 udløb en 12 årig overgangsperiode. Herefter får alle handelsskibe målt en såkaldt bruttotonnage. Samtidig gik den tidligere anvendte bruttoregistertonnage ud af brug. For visse skibstyper overstiger bruttotonnagen væsentligt den tilsvarende bruttoregistertonnage.

Trampfarten består af forskellige former for tørlastskibe, køleskibe m.m. Disse skibstyper har øget deres andel af handelsflåden fra omkring 15 pct. i 1985 til ca. 20 pct. i 1996. Væksten skyldes særligt store investeringer i køleskibe og bulkcarriers. Hertil kommer skibe i specialfart omfattende supply skibe, bugserfartøjer etc., der tonnage mæssigt kun udgør en meget beskedent del af handelsflåden, omkring 1 pct. Dette markedssegment har også været præget af vækst.

Tankskibsflåden, der primært udgøres af skibe, som transporterer flydende laster som råolie, raffinerede olier, gas m.m., er siden midten af 1980'erne blevet reduceret, og fra at udgøre omkring halvdelen af den danske handelsflåde er disse skibstypers andel i 1996 reduceret til ca. en tredjedel af handelsflåden. Til gengæld har der været en vis vækst i antallet af skibe. Udviklingen skal ses i lyset af en stadig specialisering af de danske aktiviteter inden for tankfarten, der har været præget af tilgang af mindre og mere avancerede skibe.

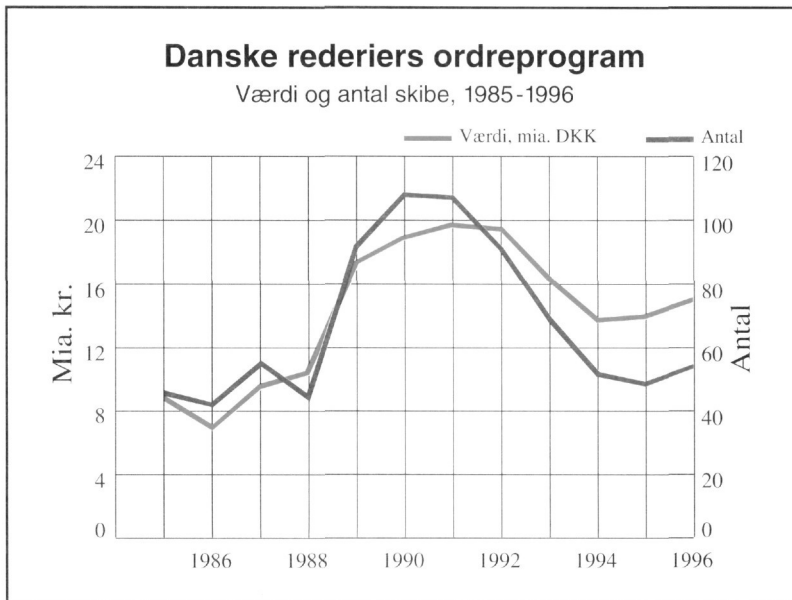
Handelsflådens alder

Den danske handelsflåde er kendetegnet ved at være forholdsvis ung. Beregnet på tonnage har handelsflåden i kraft af løbende fornyelse kunnet opretholde en gennemsnitsalder omkring 8 år med mindre udsving i enkelte år. Til sammenligning er gennemsnitsalderen for verdenstonnagen som helhed omkring 14 - 15 år og stigende.

Rederiernes ordrer

Ser man på udviklingen i danske rederiers ordrer, fremgår det, at der har været en kraftig vækst i investeringer til nye skibe, samt at disse investeringer primært er placeret ved danske værfter.

Danske rederier havde i 1985 i alt 46 skibe med en samlet tonnage på 0,7 mio. BT i ordre ved danske og udenlandske værfter til en samlet værdi af godt 9 mia. kr. I 1990 var ordrebeholdningen steget til 108 skibe på i alt 1,7 mio. BT. Disse ordrer havde en værdi på ca 19 mia. kr., hvoraf 70 pct. var placeret ved danske værfter. Pr. 1. januar 1996 havde dansk skibsfart 55 skibe på 1,3 mio BT i ordre. Værdien af disse ordrer udgjorde mere end 15 mia. kr. Omkring 70 pct. af ordrene var placeret ved danske værfter.



Figur 4.2 Dansk skibsfarts ordrer i perioden 1985-1996, alle tal pr. 1. januar.

Siden indførelsen af Dansk Internationalt Skibsregister har danske rederier investeret omkring 37 mia. kr. i nybygget tonnage samt godt 7 mia. kr. i secondhand-tonnage. I alt mere end 44 mia. kr. Ser man på investeringer i de mindre skibe (coasterfarten), må man dog konstatere forholdsvis få nyinvesteringer, jf. senere.

Beskæftigelsen 1988 - 1995

Etableringen af DIS havde sit udgangspunkt i ønsket om at bevare Danmark som en skibsfartsnation og ønsket om at bevare dansk beskæftigelse i handelsflåden. Spørgsmålet om den beskæftigelsesmæssige effekt har ikke alene derfor; men også fordi arbejdstagere og arbejdsgivere har haft divergerende opfattelser, været genstand for hyppige meningsudvekslinger. Også fra politisk hold har netop beskæftigelsen haft særlig interesse, hvilket bl.a. har ført til denne betænkning. Under de politiske drøftelser er der bl.a. blevet stillet spørgsmål ved grundlaget for Søfartsstyrelsens mønstringsstatistik.

Udvalget har derfor fundet det nyttigt at belyse baggrunden for statistikken, hvilket er gjort i bilag 1.

Efter en drøftelse af fordele og ulemper ved den eksisterende mønstringsstatistik er udvalget enig om, at statistikken giver et udmærket billede af antallet af mønstrede i handelsflåden på en given dato. Det ville dog være relevant, om man i statistikken kunne udskille passagerskibe, idet særlige forhold i passagerskibe kan være med til at sløre billedet af den resterende handelsflåde. Søfartsstyrelsen har på udvalgets opfordring indledt arbejdet med at omlægge statistikken. Endvidere har udvalget opfordret Søfartsstyrelsen til at undersøge, om det er muligt at udarbejde en til-lægsstatistik over antallet af mønstrede i DSB, i Bornholmstrafikken og i andre statsskibe i indenrigsfart.

Tabel 4.2

	Danske	Færinger, skandinaver og øvrige EU	Øvrige ud-lændinge	I alt
1988	2537	267	234	3.038
1989	3610	330	1023	4.963
1990	4001	368	1164	5.533
1991	4391	448	1458	6.297
1992	4453	410	1513	6.376
1993	4282	441	1613	6.336
1994	4297	433	1705	6.435
1995	3867	418	2044	6.329

Antal mønstrede i DIS pr 30. september fordelt på nationalitet^δ

Tallene pr 30. september 1988 giver ikke nogen selvstændig mening, idet hverken overflytning eller hjemflgning til DIS var tilendebragt.

Antallet af mønstrede⁹ i DIS pr 30. september i årene 1988 - 1995 er vist i tabel 4.2. Det fremgår heraf, at der i årene efter etableringen af DIS var en betydelig fremgang, så antallet af mønstrede pr 30. september 1992 var i nærheden af 6400, samt at det siden er lykkedes at fastholde dette niveau. Tabellen viser imidlertid, at antallet af danskere toppede i 1992 med 4453 danske, og at der siden er sket et fald i antallet af danske på ca 600. Antallet af øvrige udlændinge er i samme periode øget med ca. 500.

For god ordens skyld skal det nævnes, at der traditionelt altid har været mønstret en del udlændinge i den danske handelsflåde. Dette er illustreret i tabel 4.3, der viser antallet af mønstrede i såvel DIS som DAS.

Tabel 4.3

	Danske	Færinger, skandinaver og øvrige EU	Øvrige udlændinge	I alt
1988	5702 ⁷⁰	421	363	6.786
1995	5794	461	2060	8.315

Antal mønstrede i såvel DIS som DAS pr 30. september fordelt på nationalitet.

Tabel 4.4 viser antallet af mønstrede danske i DIS pr. 30. september fordelt på stillingskategorier i årene 1988 til 1995. Det fremgår

Ved mønstrede forstås i denne sammenhæng personer, der på et givet tidspunkt gør tjeneste om bord på et dansk skib i søen.

Tallet er for sammenligning reduceret med 300, idet det statsejede rederi Bornholmstrafikken A/S i 1989 blev fritaget for indsendelse af besætningsskemaer til Søfartsstyrelsen, og derfor udgik af mønstringsstatistikken. Mønstringsstatistikken viser derfor et ikke reelt fald pr. 10 maj 1989 i antallet af mønstrede på godt 300 personer overvejende danske.

heraf, at såvel danske navigatører som danske maskinmestre og skibsassistenter havde fremgang frem til og med 1992, hvorefter alle tre kategorier har haft tilbagegang, omend af meget forskellig størrelse. Tilbagegangen har været størst for skibsassistenterne, der her dækker over alle de stillingskategorier, der udgør det menige dæks- og maskinmandskab. Denne gruppe har siden 1992 haft en tilbagegang på ca 300 svarende til 21%. Mønstringsstatistikken viser ikke udviklingen for forskellige kategorier af menige. Det er imidlertid udvalgets opfattelse, at det navnlig er de ufaglærte, der har oplevet en tilbagegang, medens antallet af faglærte er steget.

Det er karakteristisk, at tilbagegangen for navigatører og maskinmestre først for alvor slår igennem fra 1994 til 1995. De to grupper har siden 1992 haft en tilbagegang på henholdsvis 9% og 11%, idet hovedvægten har ligget på stillinger som juniorofficerer.

Tabel 4.4

	Navigatører	Maskinmestre	Menig dæk og maskine	Øvrige	I alt
1988	513	453	874	697	2537
1989	930	669	1156	855	3610
1990	930	695	1231	1145	4001
1991	1033	754	1393	1211	4391
1992	1107	803	1404	1139	4453
1993	1091	787	1384	1020	4282
1994	1093	785	1282	1137	4297
1995	1011	712	1103	1041	3867

Antal mønstrede danske i DIS pr 30. september fordelt på stillingskategorier."

Tallene pr 30. september 1988 giver ikke nogen selvstændig mening, idet hverken overflytning eller hjemflgning til DIS var tilendebragt.

Såvel det samlede antal mønstrede som antal mønstrede danske skal ses i lyset af den produktivitetsstigning, der som beskrevet i kapitel 3.4 for alvor satte ind omkring 1960, men som er fortsat også i årene efter etableringen af DIS. Eksempelvis kan der peges på, at der den 30. september 1991 var mønstret 161 (heraf 95 danske) radiotelegrafister i DIS-skibe, mens der pr 30. september 1995 kun var mønstret 23 (heraf 8 danske). Dette forhold afspejler, at radiotelegrafistens arbejde nu varetages af andre personalegrupper ved hjælp af satellitkommunikation etc.

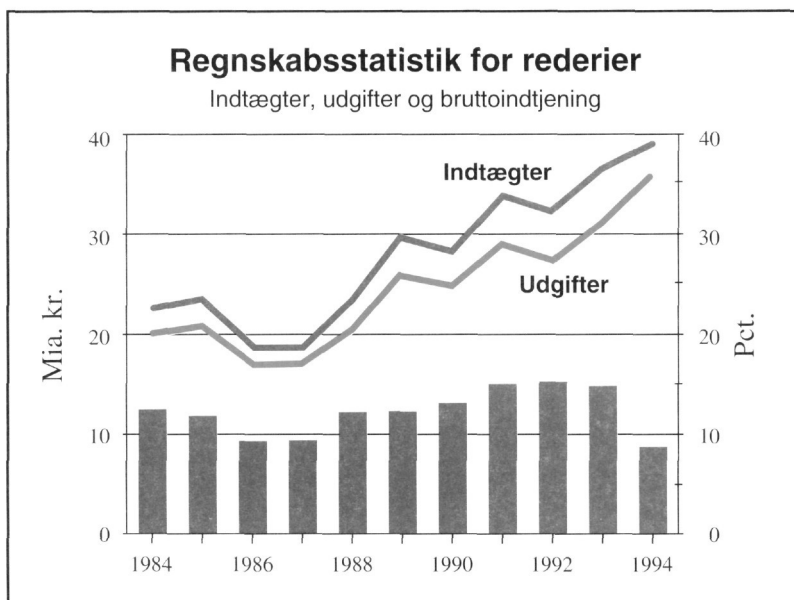
I fortsættelse af afsnit 3.4 bemærkes, at beskæftigelsestallene ligger væsentligt højere end mønstringstallene for DIS vist i tabel 4.4. Den såkaldte back-up faktor er i øvrigt øget over perioden p.g.a. relativt længere frihedsperioder, bl.a. som følge af en øget arbejdsindsats om bord.

Det betyder, at væksten i den danske beskæftigelse i DIS i perioden 1989 - 1995 er relativt større end den vækst på ca. 250 mønstrede, der fremgår af tabel 4.4.

Regnskabsstatistik for rederi virksomhed 1984-1994

Danmarks Statistik udarbejder årligt, ud fra oplysninger fra rederierne, regnskabsoplysninger fra samtlige danske rederier med en samlet tonnage på over 250 BT/BRT. For en uddybning af denne statistik henvises til bilag 6.

Den regnskabsmæssige bruttoindtjening, d.v.s. overskud før afskrivninger og finansposter, faldt fra 1984 til 1986, hvorefter den er steget jævnt frem til 1993 for i 1994 at falde kraftigt. Relativt i forhold til driftsindtægterne er bruttoindtjeningen først steget gennem perioden og derefter faldet. I 1984 udgjorde bruttoindtjeningen omkring 13 %, medens den i 1994 androg 8,7 %. Også historisk er bruttoindtjeningen faldet markant fra et niveau i begyndelsen af 1970'erne på mellem 20 - 25 % af driftsindtægterne.



Figur 4.3 Rederiernes indtægter og udgifter i mia. kr. samt bruttoindtjeningen i % af indtægterne.

Den nærmere baggrund for denne udvikling er belyst i bilag 6. Om indtægterne skal kun bemærkes, at de over perioden 1984-94 er øget med godt 70 % til omkring 39 mia.kr. Ikke mindst indtægterne fra disponering af indchार्टrede skibe har bidraget væsentligt til stigningen. Dette afspejler både, at danske rederier i stigende omfang lejer og disponerer fremmede skibe, og at danske rederier lejer og disponerer flere skibe, der traditionelt har en højere omsætning. Indtægterne fra egen tonnage har været stigende fra 1988 til 1993, hvilket bl.a. afspejler en øget tonnage. I betragtning af den ændrede struktur i handelsflåden kunne man have ventet en kraftigere fremgang som følge af mere omsætningstunge enheder. Når dette ikke er sket, må det tilskrives såvel fragtrateudviklingen som dollarkursudviklingen.

Driftsomkostningerne øgedes kraftigere end indtægterne og voksede i perioden 1984 til 1994 med ca. 80 % til næsten 34 mia.kr. Den væsentligste årsag hertil er, at rederiernes såkaldte direkte driftsomkostninger, omfattende havne-, told- og skibsafgifter, omkostninger

ved lastning, losning og bugsering samt vareforbrug til restaurationsudsalg m.m. har været stigende. Det skyldes bl.a. liniefartens stigende andel af den samlede handelsflåde. Liniefarten er sædvanligvis præget af mange havneanløb og en del omladning af gods, der betyder, at laste- og losseomkostninger øges. Endvidere har omkostninger til indchartring af tonnager været voksende.

Derimod har omkostningerne til brændstof vist betydelige udsving, men med en klart faldende tendens. Dette relaterer sig til oliepriserne og afregningsvalutaen USD, der begge har været faldende. Udgifterne til hyrefregning faldt på grund af færre søfarende i perioden 1984-1988, men er siden steget med antallet af søfarende og de indgåede overenskomster.

Administrationsomkostninger, der særligt udgøres af omkostninger til rederiernes landbaserede personale, er fra 1984 til 1992 steget, hvorefter disse omkostninger er blevet reduceret. I 1994 udgjorde disse ca. 1,7 mia. eller omkring 62 % mere end i 1984. Udviklingen skyldes hovedsageligt dansk skibsfarts ændrede sammensætning, hvor liniefartens forøgede andel af den samlede handelsflåde til sammenligning med f.eks. tankfarten har skabt behov for betydeligt større personale til varetagelse af tilgangen af gods fra mange forskellige afskibere. Reduktionen i administrationsomkostningerne efter 1992 skyldes rationaliseringer og besparelser i rederierne.

En bruttoindtjening eller et bruttooverskud på knap 9 % eller ca. 3,5 mia. (1994) er ikke blot et dramatisk fald i forhold til tidligere, men er også utilstrækkeligt til forrentning og afskrivning af de store investeringer, danske rederier har foretaget i skibe og udstyr. Værdien af disse investeringer vurderes at have en kostpris på 50-60 mia.kr.

4.2 Udviklingen i DAS i perioden 1988-1995

Fordelene ved at have et skib registreret i DIS i stedet for i det almindelige skibsregister (DAS) er så åbenbare, at det må formodes, at alle danske skibe, der opfylder betingelserne for at være registreret i DIS, også er registreret i dette register.

For så vidt angår handelsskibe er der to hovedgrupper, der er registreret i DAS. Det drejer sig dels om lastskibe og visse special-

skibe som f.eks. bugserbåde, der alene sejler i indenrigsfart. Endvidere kan passagerskibe (færger), der sejler i indenrigsfart, eller som går i fast rutefart mellem dansk havn og en udenlandsk havn, ikke være registreret i DIS.

I tiden efter oprettelsen af DIS skete der selvsagt en betydelig overførsel af skibe fra DAS til DIS. Siden 1989, hvor overførslen til DIS må betragtes som afsluttet, har beskæftigelsen været faldende. Denne udvikling må forventes at fortsætte i lyset af kommende broforbindelser og nye færgetyper. Et yderligere fald kan frygtes, hvis nærskibsfarten ikke gøres konkurrencedygtig.

4.3 Gensidig påvirkning/afhængighed DIS/DAS

Sejlads med de større færger, der i dag udgør hovedstammen i DAS, har traditionelt været betragtet som attraktiv for søfarende, der i en årrække havde sejlet på langfart, men som f.eks. efter at have stiftet familie ønskede at arbejde i land eller tættere ved Danmark. Ikke mindst i færger fandt disse søfarende stillinger, som de var kvalificerede til at besætte, hvorimod det for en dels vedkommende kunne være vanskeligt at finde stillinger i land, som de med baggrund i deres uddannelse umiddelbart kunne anses for at være kvalificeret **til**.

For færgefarten har dette betydet, at man har haft mulighed for at besætte stillinger i den egentlige driftsbesætning med søfarende med en betydelig erfaring, og som efter en kortere oplæring i de særlige forhold i færger hurtigt kunne gøre god fyldest. For de søfarende, der ikke havde en uddannelse, der gjorde dem særligt kvalificerede til stillinger i land, har det samtidig betydet, at de vidste, at de efter nogle års sejlads i langfart havde gjort sig kvalificerede til stillinger, der indebar mulighed for et mere traditionelt familieliv. Dette forhold har givet haft indflydelse på udeflådens rekrutteringsmuligheder.

De to forskellige dele af handelsflåden har derfor gensidigt været til gavn for hinanden. Det må forventes, at dette fortsat vil være tilfældet, uanset at antallet af beskæftigede i DAS må forventes at falde noget.

Kapitel 5 Internationale konkurrenceforhold

Dansk skibsfart er stærkt internationaliseret og har kun i beskedent omfang indtjening hidrørende fra sejlads på Danmark. For at belyse dansk skibsfarts konkurrencesituation er det således nødvendigt at fokusere på de internationale og verdensomspændende konkurrenceforhold, der præger skibsfarten.

Konkurrence - geografisk

Konkurrencesituationen inden for den internationale skibsfart adskiller sig grundlæggende fra andre erhvervs internationale konkurrencesituation ved, at produktionsapparatet - skibene - er mobile og inden for en relativt kort tidsramme har mulighed for at søge hen på det marked, der er mest givtigt. Dette står i kontrast til de traditionelle produktionserhverv, hvor der sædvanligvis vil være forbundet visse adgangsbarrierer med flytning af produktion mellem lande og geografiske regioner, ligesom det tidsmæssigt er en længerevarende operation. Hertil kommer, at de maritime markeder er kendetegnede ved at være meget gennemslagskraftige i kraft af deres internationale karakter, offentligt tilgængelige noteringer på fragtrater samt det faktum, at ingen aktører reelt er så store, at de har mulighed for at fastsætte rater uden for den fri markedsdannelse. Det betyder, at konkurrencen inden for international skibsfart er meget intens, og at et i forhold til markedet overnormalt afkast i et geografisk område i reglen hurtigt vil blive udjævnet.

Konkurrence - markedssegmenter

International skibsfart har gennem de seneste årtier været præget af en stigende specialisering. Derved har det inden for visse særligt kompetencekrævende niches været muligt at opnå højere fragtrater. Dette er forhold, som blandt andet dansk skibsfart og andre traditionelle skibsfartsnationer som Storbritannien, USA m.fl. har søgt at udnytte for at kompensere for et relativt højt omkostningsniveau. De seneste år har de nye skibsfartsnationer, særligt i Fjernøsten, imidlertid også udviklet betydelig kompetence på det maritime område, og det er i dag nok i mindre grad end tidligere muligt at

finde sådanne nicher. Det betyder, at skibsfartsnationer med et internationalt relativt højt omkostningsniveau ikke længere har mulighed for ad den vej at forbedre deres konkurrenceevne. Det har resulteret i voldsomme reduktioner af handelsflåderne i mange af de traditionelle skibsfartsnationer, herunder også i den mere specialiserede tonnage. Eksempler på udviklingen er vist i tabel 5.1.

Tabel 5.1

Udvalgte landes andel af verdenstonnagen i udvalgte markedssegmenter i 1975 og 1995			
		Containerskibe	Kemi.tankere
Danmark	1995	5,4 pct.	4,7 pct.
	1975	2,9 pct.	0,5 pct.
Storbritannien	1995	2,9 pct.	0,2 pct.
	1975	21,6 pct.	17,5 pct.
USA	1995	8,4 pct.	2,6 pct.
	1975	28,0 pct.	8,8 pct.
Taiwan	1995	6,2 pct.	0,1 pct.
	1975	0 pct.	0 pct.
Kina	1995	3,9 pct.	1,1 pct.
	1975	0 pct.	0 pct.
Singapore	1995	3,8 pct.	1,9 pct.
	1975	0,9 pct.	0 pct.
Hong Kong	1995	1,9 pct.	0,1 pct.
	1975	0 pct.	0 pct.
Malaysia	1995	0,8 pct.	2,1 pct.
	1975	0 pct.	0,2 pct.

Konkurrence - verdenshandelsflåden

Verdenshandelsflåden og dermed udbuddet af søtransport er gennem en årrække vokset betydeligt fra ca. 325 mio. BT/BRT i 1975 til mere end 475 mio. BT/BRT i 1995, svarende til en stigning på 46 pct. i perioden. Væksten er kraftigst inden for de mere specialise-

rede skibstyper som containerfarten, kemikalietankfarten og gas-tankfarten. Andre og mindre specialiserede markedssegmenter som tør bulk og anden tørlasttonnage har dog også været præget af øget tonnage, mens den traditionelle tankskibstonnage er blevet reduceret.

I perioden 1975 til 1995 er der ligeledes sket en reduktion af de industrialiserede landes tonnage, mens især de dynamiske lande i Fjernøsten har øget deres tonnage. Således udgjorde f.eks. de nuværende EU-landes (EU-15) handelsflåder i 1975 omkring 34 pct. af verdens samlede tonnage, mens denne andel i 1995 var reduceret til 15 pct. De traditionelle skibsfartsnationers faldende andel af verdenshandel sflåden samt de ny industrialiserede landes indtrængen på de mere specialiserede markedssegmenter betyder, at de nyindustrialiserede landes relativt lave omkostningsniveau, særligt på bemanningssiden og i forbindelse med selskabsbeskatning etc., er blevet toneangivende inden for international skibsfart.

Tiltag til fremme af de nationale handelsflåder i EU

Af tabel 5.2 fremgår det, at langt hovedparten af EU-landene enten har etableret internationale registre med skattefritagelse for de søfarende og mulighed for at beskæftige tredjelands søfarende på lokale vilkår eller i et nationalt register har etableret tilsvarende lempelser for at imødegå de seneste årtiers negative udvikling. Endvidere fremgår det, at enkelte lande opererer med begge modeller samtidig.

Tabel 5.2

Land	Internationalt register (skattefritagelse for søfarende, tredjelands søfarende på lokale vilkår)	Nationalt register (lempelsesordninger)
Grækenland	Intet	Skattefritagelse for søfarende 5% skat for officerer
Italien	Intet	Delvis skatterefusion for søfarende. Direkte driftssubsidier

Spanien	Kanarieøerne	Delvis skattefritagelse for søfarende
Portugal	Madeira (Mar)	Skattefritagelse for søfarende
Frankrig	Kergeulen	Delvis skattefritagelse for søfarende Tredjelandssøfarende på lokale vilkår Direkte driftssubsidier
Belgien/ Luxembourg	Luxembourg	Ingen
Holland	Hollandske Antiller	Skattefritagelse for søfarende Tredjelandssøfarende på lokale vilkår
Tyskland	Tysk internationalt register/dobbeltregistrering Antigua	Ingen
UK	Isle of Man	Skattefritagelse for søfarende
Irland	Intet	Delvis skattefritagelse for søfarende
Danmark	DIS	Ingen
Sverige	Intet	Skattere fusion for søfarende
Finland	Intet	Skattere fusion for søfarende
Norge	NIS	Delvis skattere fusion for søfarende

Oversigt over positive tiltag EU-lande samt Norge

Kapitel 6 Udvalgets overvejelser

6.1 Erhvervets konkurrenceevne

Udvalget har - som baggrund for sine overvejelser - søgt at vurdere erhvervets konkurrenceevne. Udvalget har i den forbindelse fundet det nødvendigt at vurdere situationen separat for skibe i Dansk Skibsregister og skibe i Dansk Internationalt Skibsregister, samt at skelne mellem større og mindre skibe registreret i DIS.

Det stod hurtigt klart, at der ikke foreligger materiale, som umiddelbart belyser disse forhold. Af regnskabsstatistikken fra Danmarks Statistik kan der udledes visse konklusioner om udviklingen i rederiernes indtjening, eksempelvis at det såkaldte "bruttooverskud", dvs. hvad der bliver tilbage til forrentning og afskrivning af investeret kapital, procentvis er blevet væsentligt reduceret for såvel den store som den mellemstore og mindre skibsfart. Statistikken siger imidlertid principielt intet om årsagen til denne reduktion, f.eks. om indtjeningen er for lille (raterne for små), eller om udgifterne i forhold til udenlandske rederier er for store. Udvalget har derfor ad anden vej måttet tilvejebringe materiale, der belyser konkurrenceevnen.

Rederierne har understreget, at bruttooverskuddets størrelse ikke kan tages som udtryk for erhvervets konkurrencedygtighed. Danske rederier vil således såvel i en underskuds- som en overskudssituation have et problem, hvis omkostningerne er for høje i forhold til udenlandske konkurrenter. I underskudssituationen vil man skulle tære relativt hurtigere på egenkapitalen, og i overskudssituationen vil man kunne opspare mindre til nødvendige nyinvesteringer end de udenlandske konkurrenter og dermed på sigt tabe terræn.

Med dette som udgangspunkt er situationen analyseret for de respektive dele af dansk skibsfart.

6.1.1 Den større skibsfart

Udvalget har etableret et overblik over relevante omkostningselementer ved at anvende tal fra Danmarks Statistik for driftsomkostningernes sammensætning og kombinere disse med forudsætninger om anskaffelsespris, afskrivningsprofil, forrentning etc. I denne sammenhæng har udvalget ikke mindst drøftet kapitalomkostningernes betydning for omkostningsfordelingen. For et større gennemsnitsskib i den danske handelsflåde vil omkostningsfordelingen se således ud:

Omkostningsfordeling	pct.
Direkte driftsomkostninger (havneudgifter, kanalafgifter etc.)	44
Brændstof	5
Hyrer, løn m.m.	
Forsikring, reparation, og vedligehold	8
Administration m.m.	5
<u>Finansomkostninger</u>	<u>3</u>
I alt	100

Omkostningsfordelingen vil kunne variere betydeligt for forskellige skibstyper. F.eks. vil skibe med få anløb have færre direkte driftsomkostninger. Et meget kostbart skib vil have en større andel som kapitalomkostninger og en mindre andel som lønomkostninger.

I denne sammenhæng er det afgørende, at nogle af de ovenstående poster i international sammenhæng er uafhængigt af skibets flag under forudsætning af samme skibstype, operationsmønster etc. Dette vil således typisk gælde de direkte driftsomkostninger og brændstofudgifter. Finansomkostningerne vil typisk også være de samme som følge af det internationalt meget konkurrenceprægede marked for finansiering af skibe, typisk i forbindelse med nybygninger.

Tilbage står således i alt omkring 20% fordelt på hyrer, løn m.m., forsikring, reparation og vedligehold samt administration m.m. Til belysning af konkurrencesituationen har udvalget vurderet detailoplysninger herom gældende for repræsentative skibstyper i den danske handelsflåde.

Oplysningerne omfattede udgiftstal for en ren dansk besætning på et DIS-skib, en besætning bestående af danske officerer og uden-

landsk menig besætning på et DIS-skib, en besætning bestående af danske seniorofficerer og øvrige besætning som udlændinge og endelig en udenlandsk besætning på et tilsvarende udenlandsk registreret skib. Tallene er baseret på danske rederiers erfaringer med drift under dansk og fremmed flag. For så vidt angår tallene for skibe under fremmed flag, beror disse ikke på de billigste flag, men på sammenlignelig tonnage, også hvad angår vedligeholdsmæssig stand.

Hyreudgifterne på et DIS-skib med ren dansk besætning ligger på mellem 5,5 og 8,5 mio. kr. pr. år pr. skib afhængigt af skibstype, medens de øvrige poster andrager i alt mellem 4,5 og 18,0 mio. kr. pr. år. Det er karakteristisk, at posterne vedrørende forsikring, reparation og vedligehold samt administration ikke varierer ved forskellige besætningskonstellationer eller mellem dansk og fremmed flag. Det er alene hyreudgifter, der varierer. I forhold til en ren dansk besætning på et DIS-skib vil man kunne opnå følgende årlige besparelse

1-3 mio. kr. med danske officerer og udenlandske menige

1-4 mio. kr. med danske seniorofficerer og øvrig besætning udlændinge

2-5 mio. kr. ved fremmed flag

Som det fremgår, er der tale om væsentlige udsving også inden for samme besætnings sammensætning, hvilket typisk kan tilskrives forskellig besætningsstørrelse. Afgørende er dog, at der kan spares betydelige beløb ved helt eller delvis at benytte udenlandsk besætning. Besparelsen kan udgøre op til 50% ved at vælge fremmed flag med ren udenlandsk besætning.

Udvalget har indgående drøftet, hvorvidt rene danske besætninger ville give eksempelvis mindre reparations- og vedligeholdsmkostninger. Dette er imidlertid afvist af rederierne, der dog også har anført, at der er fordele ved at anvende danske søfarende; men at disse dels ikke er kvantificerbare, dels er forskellige fra rederi til rederi afhængigt af markedssegmenter, tradition m.v. Visse transportkøbere har en præference for danske officerer, men præferencen er dog ikke så væsentlig, at transportkøberne vil betale højere rater for skibe med danske officerer.

Udvalget har endvidere drøftet, hvorfor rederierne på ovennævnte baggrund ikke beskæftiger endnu færre danskere til fordel for udlændinge. Hertil har rederierne bemærket, at der er et ønske om at beskæftige danskere, bl.a. som følge af en langsigtet strategi omkring skibsledelse, bemanning af rederikontorer m.v. Endvidere er det påpeget, at danske søfolks konkurrenceevne er blevet stærkt forværret som følge af den vedvarende lave dollarkurs.

Udgangspunktet for udvalgets drøftelser har derfor været, at danske skibes konkurrenceevne er blevet forringet. Det er dog samtidig udvalgets opfattelse, at Danmark i rederiernes landorganisation og hos de søfarende har opbygget en know-how og en styrke, som med de rette rammer betyder, at Danmark kan opretholde sin status som en betydende skibsfartsnation, hvor aktiviteten fortsat i helt afgørende omfang vil ligge i internationale farter. Udvalget kan ikke pege på særlige skibstyper, hvor Danmark vil have en styrkeposition. Generelt er det dog udvalgets opfattelse, at den danske handelsflåde derfor fortrinsvis må basere sig på moderne kapitalintensive enheder.

6.1.2 Den mindre skibsfart

Den mindre skibsfarts situation er gennem de senere år blevet grundigt belyst, først og fremmest med coaster-udvalgets rapport fra 1991. Udvalget har dog yderligere fået forelagt og analyseret regnskaberne for en række repræsentative skibe og kan på den baggrund tilslutte sig de eksisterende analyser. Det er derfor udvalgets opfattelse, at der ligger et tilstrækkeligt analysegrundlag på bordet.

Udvalget konkluderer, at der ikke kan skabes tilstrækkelig konkurrenceevne for disse skibe ved alene at reducere driftsomkostningerne. Tilvejebringelsen af kapital og de dermed forbundne omkostninger er derfor afgørende.

Dette forhold har betydet, at indtjeningen i en årrække har været så ringe, at flåden ikke i tilstrækkeligt omfang er blevet fornyet. Flåden er således blevet stadig ældre med færre skibe. Stærkt medvirkende til den manglende fornyelse har især været de stærkt forringede finansieringsmuligheder som følge af skærpede skatteregler for partrederier m.v.

Den mindre skibsfart har i en årrække haft sit hovedmarked i internationale farter. Da skibene således ikke har været begrænset til sejlads langs kysterne, er brugen af ordet coastere i den forbindelse temmelig misvisende. Ordet bliver imidlertid anvendt som synonym for mindre skibe, og derfor er det rigtigt at sige, at Danmark en gang har haft en af verdens betydeligste coasterflåder.

Det er udvalgets opfattelse, at den mindre danske skibsfarts fremtidsmuligheder først og fremmest ligger i fortsat sejlads i internationale farter. Men udviklingen tilsiger, at man for at blive konkurrencedygtig skal op i en større dødvægtstonnage.

Danske rederier vil ikke alene kunne basere deres aktivitet på trafik på danske havne. Udvalget har imidlertid hæftet sig ved den interesse, der har været hos europæiske politikere for søtransportens potentielle betydning for intern europæisk transport, herunder som en aflastning for landtransport.

Udvalget er enig i, at søtransport mellem europæiske destinationer bør søges fremmet for at sikre en bæredygtig mobilitet⁷². Transportformens indlysende fordele f.s.v.a. miljø og infrastruktur taler for sig selv. I den forbindelse er det vigtigt, at skibsfartens konkurrenceposition over for landtransporten i nærfartsområdet (d.v.s. havne i Europa og dets nærmeste naboer) styrkes.

6.1.3 Færgefart

Udvalget har drøftet fremtiden i såvel indenrigsfart som i kort nærfart og fundet, at især tre faktorer vil påvirke udviklingen væsentligt.

Se bl.a. Kommissionens hvidbog "Den fælles transportpolitikks udvikling" (KOM(92) 494) og meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Rådet, Det Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget, "Udviklingen indenfor short sea shipping i Europa: Perspektiver og udfordringer" (KOM(95) 317).

Hurtigfærger

På en række færgeruter er der eller vil der i den nærmeste fremtid blive indsat højhastighedsfærger enten til ren persontransport eller til kombineret person- og biltransport. Formålet med dette skift i koncept er et ønske om, at færgerne fortsat skal fremstå som et reelt alternativ til land- eller flytransport. Allerede i kraft af deres hastighed har disse færger en væsentligt større produktivitet, målt i passager-km eller i ton-km, end traditionelle færger. Ved en uændret transportmængde vil skiftet til højhastighedsfærger derfor give anledning til et fald i beskæftigelsen til søs. Såfremt et yderligere fald skal undgås, er det en forudsætning, at den tilbageværende færgefart sikres en tilfredsstillende infrastruktur i form af trafikveje, og at der ikke indføres afgifter eller andre offentlige tiltag, der alene rammer færgefarten.

Faste forbindelser

Etableringen af de faste forbindelser over Storebælt og Øresund og eventuelt over Fehmern Bælt vil betyde en markant nedgang i antallet af færger og dermed et markant fald i beskæftigelsen såvel blandt de søfarende som blandt beskæftigede i færgerederier. DSB-Rederi har oplyst, at det samlede fald i beskæftigelsen som følge af broerne over Storebælt og Øresund alene for DSBs færger vil udgøre mindst 2.100 ud af et samlet antal beskæftigede søfarende i 1995 på 3900.

Afgiftsfrit salg

I henhold til et EU-direktiv vil adgangen til afgiftsfrit salg i færger i inter EU-fart bortfalde med virkning fra 30. juni 1999. I bilag 4 er der nærmere redegjort herfor. Det afgiftsfrie salg udgør en væsentligt indtægtskilde for færgerederier med færger i fart mellem EU-lande, ligesom det må antages at være baggrunden for en væsentlig del af passagergrundlaget for disse færger. Ophør af det afgiftsfrie salg vil derfor efter udvalgets opfattelse ligeledes medføre bortfald af adskillige færgeruter med deraf følgende fald i beskæftigelsen til søs og i land.

Konklusion

Udvalget finder ikke at kunne give et kvalificeret skøn over det fremtidige færgetransportmønster. Udvalget er bekendt med, at flere færgerederier har planer om at oprette nye færgeruter bl.a. i Østersøområdet, men finder det ikke muligt realistisk at vurdere de endelige beskæftigelsesmæssige konsekvenser af den beskrevne udvikling. Sammenfattende er det dog udvalgets forventning, at der i de kommende år vil ske et markant fald i beskæftigelsen af søfarende i færgefarten med betydelige følgevirkninger til det øvrige blå Danmark.

6.1.4 Styrkelse af konkurrenceevnen

Udvalget har på denne baggrund drøftet en række forslag, som på forskellig vis kunne bidrage til enten en generel styrkelse af dansk skibsfarts konkurrenceevne eller en styrkelse af danske søfarendes konkurrenceevne og dermed antallet af danske søfarende eller begge dele.

Det er i denne sammenhæng fundet hensigtsmæssigt at opdele forslagene i 3 kategorier, nemlig

- en generel styrkelse af erhvervet,
- en styrkelse af de enkelte skibes konkurrenceevne og
- en styrkelse af den søfarendes konkurrenceevne.

6.1.5 Bedre rammevilkår

De erhvervsøkonomiske rammer er altafgørende for dansk skibsfarts fremtid på sigt. I Danmark er der tradition for en løbende erhvervspolitisk debat, hvorfor erhvervspolitikken også justeres løbende, omend større omlægninger gerne kræver en vis modningstid. Uanset den generelle erhvervs politiks betydning også for skibsfarterhvervet har udvalget begrænset sig til nøjere at overveje de mere søfartsspecifikke aspekter, herunder navnlig på hvilke områder dansk søfarts vilkår kunne forbedres m.h.p. mere lige vilkår i forhold til de flaglande, der yder den hårdeste konkurrence på det internationale marked.

En del af udvalget mener, at de økonomiske tilskudsrammer og søfartsspecifikke tiltag nøje må balanceres med de beskæftigelsesmæssige muligheder, erhvervet tilbyder. En ubalance hen imod åbenlyse subsidieordninger vil af omverdenen opfattes som konkurrenceforvridende og på længere sigt skade dansk søfart og beskæftigelse. Også hensynet til skatteborgerne taler for, at denne balance nøje fastholdes for at sikre sig samfundets støtte.

Skibsfart er i økonomisk sammenhæng et risikobetonet erhverv. Dette hænger nøje sammen med de meget store investeringer kombineret med konjunktursving i fragtmarkederne.

Likviditets- og selvfinansieringshensyn tilsiger, at virksomheder i almindelighed, og konjunkturfølsomme erhverv som skibsfart i særdeleshed, ville have stor gavn af et konjunkturudligningsinstrument med mulighed for skattemæssig indkomstudjævning over en årrække. Udvalget har overvejet denne problemstilling og ønsket at pege herpå. På den anden side finder udvalget, at problemstillingen ikke er begrænset til skibsfart og derfor bør overvejes i større sammenhæng.

Tilsvarende finder den største del af udvalget, at den gradvise afvikling af udlandslempelsen bør tages op til revision. Argumenterne for at fjerne udlandslempelsen synes ikke at kunne stå for en nærmere prøvelse, set med fokus på dansk søfart. Eksempelvis er de danske dobbeltbeskatningsaftaler på det søfartsmæssige område ofte mindre favorable end aftaler opnået af de lande, hvor dansk skibsfarts konkurrenter er hjemmehørende. Endvidere kan det nævnes, at en række EU-lande har en eller anden skattemæssig lempelse af udenlandsk indkomst, ligesom visse lande, særlig i Fjernøsten, ikke har nogen eller har en meget lav beskatning af international skibsfart, drevet fra de pågældende lande, et forhold der påvirker udviklingen, opsparingsvnen og dermed investeringsevnen.

En anden del af udvalget finder ikke, at vilkårene for dansk søfart er af en sådan beskaffenhed, at den meget gunstige udlandslempelse bør revideres.

- Finansieringsmuligheder for den mindre skibsfart

Udvalget finder, at en afgørende forudsætning for, at den mindre danske skibsfart kan overleve på længere sigt i Danmark, er, at der kan tilvejebringes ny tonnage i form af nybygninger eller indkøb af second-hand tonnage. Nyinvesteringer kræver risikovillig kapital, og dette er for de mindre rederier som for andre dele af dansk erhvervsliv vanskeligt at finde.

Udvalget har noteret sig, at der i Danmark er en århundredlang tradition for, at flere personer går sammen om at eje og drive et skib. Dette har været grundlaget for dansk skibsfart, således at mange af disse selskaber har udviklet sig til de koncerner, vi kender i dag. Interessentskaber, partrederier, kommanditselskaber etc. har de seneste 30 år yderligere skabt mulighed for en bred vækst i coasterflåden. I denne periode er det således også set, at flere rederier er rykket fra enkeltskibsrederier til rederier, som må betegnes som mellemstore rederier. Udvalget erkender imidlertid også, at misbrug af skattemæssige asymmetrier, køb til opskruede priser etc. såvel inden for søfartssektoren som i landsektoren har skabt så store problemer, at det har været nødvendigt at stramme skattelovgivning. Derved har man imidlertid reelt lukket for anpartsfinansiering af skibe.

Den helt afgørende ændring skete i 1989 med ændring af personskattelovens § 4, hvorefter det ikke længere var muligt at fratække tab og afskrivninger hidrørende fra erhvervsvirksomhed med mere end 10 deltagere i den almindelige indkomst.

Idet der i øvrigt henvises til bilag 5, har udvalget indgående drøftet, hvilke muligheder der er for at skabe kapitaltilførsler. Der er enighed om, at medens det umiddelbart forekommer logisk, at underskud og afskrivninger alene kan fradrages i de indtægter, der kommer fra et projekt, så har denne regel nogle utilsigtede konsekvenser. Det vil således også for et overskudsprojekt være karakteristisk, at der likviditetsmæssigt vil være tale om et underskud i de første år af et projekt, fordi indsejlingen ikke kan dække både udgifter, renter og afdrag. Dette likviditetsunderskud må principielt enten dækkes af investorerne selv eller ved optagelse af lån.

Med de gældende stramninger af skattereglerne har investorerne ikke mulighed for ved afskrivning at skabe den fornødne likviditet,

og et almindeligt supplerende lån optaget ud over finansieringen af selve købet vil alene af økonomiske grunde sjældent være en mulighed, idet de nødvendige investeringerne ligger i størrelsesordenen 20-100 mio.kr. pr. skib.

Udvalget har endvidere i sine overvejelser fundet det afgørende, at man ikke fremmer underskudsprojekter eller muliggør systematisk skattespekulation, hvor investoren ikke løber nogen form for risiko overhovedet.

Den største del af udvalget foreslår på denne baggrund, at gældende regler ændres, således at det igen bliver muligt at drive den mindre skibsfart i partrederiform. Løsningen kunne være, at investeringer, hvor mere end 10 investorer alle deltager med mindst 500.000 kr og hæfter personligt (ubegrænset) for deres andel af de samlede forpligtigelser, kunne sidestilles med projekter med højst 10 deltagere.

Karakteristisk for partrederiet er, at investorerne hæfter personligt pro rata for rederiets forpligtigelser. Til gengæld kan partrederiet kun eje det samme skib, hvorfor det er begrænset, hvad partrederiet kan påtage sig af forpligtigelser. Hver partreder hæfter kun for en bestemt brøkdels af rederiets forpligtigelser, men for denne andel hæfter han uden nogen beløbsmæssig begrænsning. Der er imidlertid intet til hinder for, at partrederne kan aftale solidarisk hæftelse. Dette kan være et krav fra kreditgiveren og er eksempelvis en forudsætning for lån i Danmarks Skibskreditfond.

For det offentlige betyder denne ordning, at man yder en kredit, som gør investeringen realiserbar. Dette svarer til de bestræbelser, man gør sig i andre erhverv for at fremme etablering af nye virksomheder. Det er denne del af udvalgets opfattelse, at den offentlige kreditgivning vil opvejes af det afledede provenu, der vil komme af en øget aktivitet.

Ideen om at indsætte en relativt høj beløbsgrænse er begrundet i, at denne kombineret med en personlig hæftelse vil betyde, at kun seriøse investorer vil benytte sig af muligheden. Udvalget erkender, at beløbsgrænsen samtidig vil indebære en begrænsning af, hvor mange projekter der reelt kan gennemføres. Det er imidlertid udvalgets opfattelse, at ændringen vil være tilstrækkelig til at sikre en fornyelse af dette segment i den danske handelsflåde.

Den største del af udvalget anbefaler derfor, at investeringer, hvor mere end 10 investorer alle deltager med mindst 500.000 kr. og hæfter personligt for deres andel af selskabets forpligtigelser, sidestilles med projekter med højst 10 deltagere.

En anden del af udvalget påpeger, at genindførelsen af partrederordningen med mere end 10 deltagere vil genåbne muligheden for ukontrollerbar skattespekulation. Etableringen af rederi virksomhed for at opnå skattefordele vil endvidere føre til underminering af erhvervet. Denne del af udvalget peger på, at tidligere danske regler betød eksplosiv oprettelse af rederivirksomheder uden fragtmæssig baggrund for deres skibe. Denne overskudstonnage medvirkede til faldende fragtrater og unfair konkurrence mod professionelle udøvere af erhvervet. Den foreslåede løsning garanterer ikke for utilsigtet spekulation, idet selv høje hæftelser vil kunne for eksempel forsikres og indgå i den samlede udbudssum.

- Fragtskatter

Dansk skibsfart må i en lang række lande betale såkaldte fragtskatter svarende til en afgift af den optjente fragt uden fradrag for omkostninger og dermed uden hensyn til, om der er tjent på en last eller ej.

Fragtskatterne varierer betydeligt i størrelse. Visse lande beregner skatten af fragten på indgående last, andre på udgående og nogle lande på begge dele, ligesom nogle lande kun lægger skat på fragt for visse lasttyper.

Fragtskatter kan helt eller delvist undgås gennem dobbeltbeskatningsaftaler. En række lande har her formået at indgå bedre aftaler for deres nationale rederier, end Danmark har. Eksempelvis får danske rederier en 50% reduktion af fragtskatter i Singapore, mens rederier fra lande som Tyskland, Storbritannien, Frankrig og Belgien helt fritages svarende til en reduktion på 100%.

Udvalget anbefaler derfor, at de danske myndigheder arbejder for bedre dobbeltbeskatningsaftaler med henblik på at reducere fragtskatter for danske skibe i størst muligt omfang.

I det omfang fragtskatterne ikke kan undgås, kan danske rederier

modregne erlagte fragtskatter i den danske skat efter den såkaldte kreditlempelse, hvorved udgiften neutraliseres. Dette forudsætter selvsagt, at der er en dansk skat at modregne i. Skibsfarterhvervet er imidlertid karakteriseret ved betydelige konjunktursving, og der er derfor ikke altid en dansk skat at modregne i. Da rederierne til gengæld blive fuldt beskattet i de år, hvor der er overskud, vil den reelle beskatning over en årrække kunne overstige selskabsskatten.

Den største del af udvalget anbefaler derfor, at der gives mulighed for frem- og tilbageførsel af uudnyttet kredit, således at erlagte fragtskatter kan modregnes i tidligere eller fremtidig overskud.

- Bareboatregistrering

Det er almindeligt, at danske redere ikke kun disponerer egne skibe eller skibe på tidsbefragtning (timecharter), men at de også disponerer skibe, som befragtes på langtidslejekontrakter, såkaldte bareboatcharter. Sådanne bareboatcharter er i moderne rederidrift et væsentligt supplement til køb/salg af skibe og indebærer bl.a., at det er muligt at bevare skibets belåning, mens det chartres. Dette kan være med til at nedbringe omkostningerne. Den reder, som bortchartrer et skib, bevarer ejendomsretten over skibet, hvilket nedbringer den økonomiske risiko for bortchartreren og i øvrigt giver denne mulighed for påny selv at anvende skibet efter charterets udløb. Den reder, der indchartrer et skib, får øget sin tonnage uden at skulle rejse den for køb nødvendige kapital.

Flere lande har åbnet mulighed for, at rederier kan få registreret skibe, der indchartres i bareboatcharter. Nogle lande har også mulighed for, at et skib, der chartres ud til udenlandsk reder, midlertidigt kan føre det fremmede flag. Hverken Lov om Dansk Internationalt Skibsregister eller Lov om skibsregistrering giver i dag danske rederier disse muligheder.

Udvalget har fra Erhvervsministeriet fået forelagt forslag til ændring af de to love. Forslaget gør det muligt at lade indchartret tonnage registrere i DIS eller DAS og midlertidigt lade udchartret tonnage registrere i udenlandsk register (føre fremmed flag). I sidstnævnte tilfælde vil skibet ikke længere kunne føre dansk flag, men pantehæftelser vil fortsat være noteret i det danske register.

Udvalget har i sine overvejelser lagt til grund, at et bareboatarrangement normalt vil være et forretningsarrangement af længere varighed, samt at det jf. lovforslaget sikres, at bareboatcharter ud kun kan ske til bona fide lande.

Den største del af udvalget er enig om, at en lovændring som foreslået kan indebære forretningsmæssige fordele, der kan bidrage til et bedre fundament for udvikling af erhvervet.

Udvalget har tillige indgående drøftet den umiddelbare effekt på beskæftigelsen, og den største del af udvalget har den opfattelse, at bareboatcharter ind til dansk flag vil kunne have en positiv effekt på beskæftigelsen af danske søfarende.

Bekymringen for en negativ effekt for beskæftigelsen af danske søfarende har knyttet sig til muligheden for at bareboatchartre et dansk skib ud til fremmed flag. Den største del af udvalget er imidlertid også her enig om at anbefale, at der gives denne mulighed, men ønsker samtidig at pege på, at ordningen kunne indebære en mulighed for et misbrug, som skal forsøges undgået gennem lovgivningen.

Det er således opfattelsen hos denne del af udvalget, at et dansk rederi ikke må kunne bortchartre "til sig selv", det vil sige til udenlandske selskaber, hvori rederiet har mere end ubetydelige interesser. Det er ligeledes opfattelsen, at skibet som hovedregel ikke bør kunne tages tilbage i en timecharter til den danske reder, der har indgået bareboataftalen.

Man vil på den anden side ikke udelukke, at der kan opstilles situationer, hvor en tilbagechartring er rimelig eller endog nødvendig. Som en situation, der ikke kan betragtes som misbrug, kan nævnes en kortvarig tilbagechartring, hvor det udenlandske selskab først efter en vis tid er i stand til at overtage operationen af det bareboatchartrede skib. Der kan også tænkes en situation, hvor det er et myndighedskrav, at en speciel opgave kun må udføres af skibe, der fører et bestemt flag - typisk kyststatens. I et sådant tilfælde vil et dansk rederi, der teknisk er i stand til at udføre opgaven, være nødt til at udchartre sit skib til det pågældende flag og derefter tilbagetage skibet i timecharter for at få mulighed for at udføre opgaven.

Det er opfattelsen hos den største del af udvalget, at det ikke vil være muligt i en lovtekst eller i bemærkninger til loven tilfredsstillende at beskrive alle misbrugssituationer. Man foreslår derfor, at lovens bestemmelse om udgående bareboatcharter tages op til revision efter en treårig periode for at vurdere om misbrug har fundet sted. Med henblik på en sådan vurdering bør loven indeholde et krav om indberetning til skibsregistret af alle tilfælde, hvor et rederi tager et af egne skibe, der er bareboatchartret ud, tilbage i timecharter, uanset om timechartren sker fra det selskab, til hvem skibet er bareboatchartret ud, eller fra en anden "mellemliggende" befragter.

En anden del af udvalget afviser forslaget og henviser til, at det vil være uden positiv effekt på beskæftigelsen af danske søfarende. Samme del af udvalget frygter, at ordningen vil blive misbrugt til at omgå lovgivning, kontrol samt overenskomstmæssige bestemmelser. Samme del peger på, at forslaget, sammenholdt med det oven for anførte forslag om finansiering, åbner endog meget store muligheder for spekulation i milliardklassen ved fradragsberettiget dansk ejerskab af skibe, der bareboatchartres til udenlandske rederier.

- Cabotage

Ved cabotage forstås kystfart, hvor der fragtes gods eller passagerer mellem to havne i et og samme land. I en række lande findes der cabotageregler, hvis sigte er at beskytte den nationale skibsfart. Sådanne cabotagerestriktioner er en hindring for udvikling af en sund og kommerciel transportsektor. Fra dansk side har man da også i en årrække arbejdet for at få afskaffet sådanne hindringer.

I EU er cabotagerestriktionerne under afvikling. Med Rådets forordning nr 3577/92 af 7. december 1992 om anvendelse af princippet om fri udveksling af tjenesteydelser inden for søtransport i medlemsstaterne blev cabotage i EUs medlemsstater med virkning fra 1. januar 1993 givet fri for skibe hjemmehørende i et EU-land. Liberaliseringen har reelt kun betydning for de hidtil lukkede sydeuropæiske cabotagemarkeder. Det blev dog med virkning fra 31. december 1996 gjort til en forudsætning, at skibet opfyldte alle forudsætninger for at sejle cabotage i hjemlandet.

Da DIS skibe ikke må transportere gods eller passagerer mellem to danske havne, vil skibe registreret i DIS fra førstkommande årsskifte være udelukket fra cabotage i de sydeuropæiske EU-lande. Bestemmelsen kom i sin tid med i forordningen på foranledning af de sydeuropæiske lande, der traditionelt har beskyttet deres cabotage.

Den sydeuropæiske cabotage har kun en meget begrænset betydning for danske rederier. På længere sigt kan der imidlertid i forbindelse med etableringen af en europæisk politik til fremme af nærskibsfarten som supplement eller alternativ til europæisk landtransport - blive tale om et potentielt marked af større betydning.

Dertil kommer, at en delvis udelukkelse af DIS-skibe fra europæiske cabotagemarkeder vil kunne danne en uheldig præcedens og inspirere andre lande til at introducere tilsvarende bestemmelser rettet mod skibe registreret i DIS.

Det har ikke været muligt for den danske regering at få ændret EU-forordningen på dette punkt, hvorfor det kun vil være muligt at løse problemet ved at åbne for, at skibe registreret i DIS kan sejle gods i dansk cabotage. Udlændingelovens §13 sikrer, at der ikke derved åbnes for beskæftigelse af udlændinge i danske skibe, der regelmæssigt anløber danske havne, ud over sådanne udlændinge, som i medfør af indgåede, internationale forpligtigelser skal sidestilles med danske statsborgere.

Udvalget foreslår derfor, at begrænsningerne i DIS-lovens §4 alene opretholdes i forbindelse med transport af passagerer og helt opgives i forbindelse med transport af gods. Det er dog en forudsætning for udvalgets forslag, at de overenskomstmæssige problemer, der vil opstå ved et mindre antal skibes overgang fra DAS til DIS, er løst ved aftaler mellem de involverede organisationer.

- Friere markedsadgang

Medens den større skibsfart i de senere år har oplevet færre problemer i henseende til markedsadgang og diskrimination, har udvalget noteret sig, at det er en almindelig opfattelse, at den mindre skibsfart fortsat oplever direkte og indirekte hindringer for den frie markedsadgang. Den største del af udvalget anbefaler derfor, at

myndighederne opretter en "søfartens støvsugerbande" til at tage sig af henvendelser om såvel store som små tekniske handelshindringer og søge disse løst nationalt eller internationalt.

En anden del af udvalget mener, at "søfartens støvsugerbande" bør oprettes og fungere som statslig indtægtsdækket virksomhed.

- Netværkssamarbejde

Som følge af den stærke dominans i det eksisterende nærfartsmarked dels fra hollandsk, svensk og tysk tonnage, men i de senere år også fra russisk og finsk, er det udvalgets opfattelse, at potentialet for mindre danske redere i nærfartsområdet i givet fald begrænser sig til endnu ikke eksisterende niches som f.eks. et udvidet baltisk transportbehov, med mindre rammebetingelserne for den mindre danske skibsfart ændres.

Den mindre skibsfart ville i den sammenhæng stå i en bedre udgangsposition, såfremt de små rederier arbejdede sammen. Det enkelte rederi råder kun over få skibe, og dette begrænser mulighederne i markedet, dels fordi en lille flåde i sig selv giver en række begrænsninger, dels fordi små flåder er en alvorlig hindring for udvikling af bedre transportkoncepter. Historien har imidlertid vist, at rederierne ikke kan løfte denne opgave, selv om problemet er erkendt.

Den største del af udvalget anbefaler derfor, at erhvervet får bistand til etablering af større organisationer gennem et forpligtende samarbejde, ofte kaldet netværkssamarbejde.

En anden del af udvalget fremhæver, at erhvervet må være de nærmeste til selv at oprette et sådant samarbejde uden brug af offentlige midler.

- Afgiftsfrit salg

En ophævelse af det afgiftsfrie salg på udlandsfærgeruter vil i betydelig grad fjerne det nuværende eksistensgrundlag for en del af

ruterne. Dertil kan komme konsekvenserne af planerne for moms på passagertransport og på salg om bord. Disse forhold vil samlet set få betydelige konsekvenser for færgefarten. Da den enkelte færge traditionelt beskæftiger et stort antal søfarende, vil de negative beskæftigelsesmæssige konsekvenser af de nævnte forhold for danske søfarende derfor også være betydelige. Udvalget anbefaler derfor, at der fra dansk side arbejdes for, at de gældende momsregler bevares, og at afgiftsfritagelsen forlænges.

- Effektivisering af havnene såvel i Danmark som i EU

Dansk skibsfart konkurrerer ikke blot med udenlandske rederier, idet søtransport som transportform i en vis grad konkurrerer med den landbaserede transport. I en række sammenhænge er der fra forskelligt hold udtrykt forventninger om en forholdsvis stor stigning i godstransporterne inden for de næste 10-20 år.¹³ Samtidig er det en udbredt opfattelse, at søtransporten af miljø- og infrastruktur-mæssige årsager bør tage sin del og gerne endnu mere af denne vækst. Denne opfattelse er udvalget enig i. Samtidig må udvalget dog konstatere, at udbygningen af landtransportens infrastruktur står højt på den politiske dagsorden; mens initiativer til fremme af søtransporten i vidt omfang begrænses til hensigtserklæringer. Dette hænger selvsagt nøje sammen med, at den landbaserede infrastruktur, herunder dele af transportmidlerne, i vidt omfang er et offentligt anliggende, mens søtransporten er yderst liberaliseret.

En af de største tærskler, som søtransporten skal overvinde i konkurrence *en tommelfingerregel gælder, at godstransportarbejdet øges med samme relative vækst som den relative vækst i samfundsøkonomierne. Når man ser bort fra transport af fossile brændstoffer, har lastbiltransporten hidtil taget broderparten af denne vækst. Derfor har sammenhængen mellem økonomisk vækst og anden søtransport end olietransport været noget lavere. Ifølge "De danske skibsværfters internationale konkurrencesituation", Erhvervsministeriet 1995, var elasticiteten mellem vækst i BNP og anden søtransport end olietransporter på 0,48 for perioden 1986 -1994.*

kurrencen med landtransport, er, at søtransport i næsten alle tilfælde indebærer yderligere 2 omladninger, nemlig lastning og losning, hvilket selvsagt fordrer 2 havneanløb. Omkostningerne ved havneanløb omfatter en række udgifter, herunder afgifter til havnen og udgifter til stevedores. De to sidstnævnte udgifter overstiger ofte rederiernes hyreudgifter. Der er derfor i havnene et betydeligt potentiale for at forbedre søtransportens konkurrenceevne. På dette vigtige område har Europas regeringer en væsentlig indflydelse på søtransportens effektivitet og konkurrencedygtighed, fordi de fleste havne er offentligt ejet.

Generelt er problemerne størst i havne i visse andre europæiske lande, herunder de sydeuropæiske, hvor effektiviteten er lav og omkostningsniveauet højt. I Danmark er havnene med den nye Trafikhavnelov i fri konkurrence med hinanden, hvorfor det er op til den enkelte havn at gøre det attraktivt at anløbe havnen.

En undtagelse herfra er dog statshavnene, hvor de samlede bil- og passagerafgifter anvendes til at medfinansiere de statslige fiskerihavnens drift. Der er også i udlandet eksempler på, at skibe er blevet stillet over for afgifter, der ikke har haft nogen direkte sammenhæng med den modtagne ydelse. Den danske regering har ved flere lejligheder sammen med ligesindede lande med held taget spørgsmålet op over for det pågældende land og i relevante internationale fora.

Udvalget finder derfor, at regeringen i det europæiske samarbejde bør arbejde for en friere konkurrence mellem de europæiske havne, og i øvrigt bør arbejde for, at afgifter generelt afspejler den ydelse, der modtages.

De søfarendes repræsentanter i udvalget fremhæver, at effektivisering af havnene må ske i direkte samarbejde mellem havnenes arbejdsgiver- og arbejdstagerorganisationer.

- Erhvervssygdomsforsikring

Udvalget har drøftet den påtænkte reform af arbejdsskadeforsikringen og planerne om at undtage erhvervssygdomsforsikring fra forsikringsområdet og henlægge den i en ikke-forsikringsbaseret pool-

ordning. De søfarende har hidtil på fuldt tilfredsstillende vis været arbejdsskadeforsikrede, herunder erhvervssygdomsforsikrede i Ulykkesforsikringsforbundet for Dansk Søfart. Det er over for udvalget anført, at det vil kunne påføre erhvervet betydelige ekstra omkostninger, hvis forbundets erhvervssygdomsdækning overføres til en fælles pool-ordning. Udvalget finder, at der ved udformningen af en fremtidig ordning må tages hensyn hertil, således at Ulykkesforsikringsforbundet fortsat kan varetage dækning af erhvervssygdomme.

6.2 Skibets konkurrenceevne

6.2.1 Skatter og afgifter

- Stempelafgifter

Danske rederier betaler følgende satser i stempelpenge i forbindelse med registrering af skibe og pant heri.

Skøde	0,4%
Bilbrev ¹⁴	0,1%
Pantebrev	0,2%

I femårsperioden 1989-1994 androg indbetalingerne i alt 62,6 mio. kr til stempel af skøder og bilbreve samt 60,0 mio. kr. for stempling af pantebreve.

Udvalget hæfter sig først og fremmest ved, at stempeltaksterne, der reelt virker som registreringsafgifter, ligger betydeligt over tilsvarende afgifter i de lande, hvor udenlandske konkurrenter på de internationale markeder er registreret, og hvor også danskejede skibe alternativt kunne lade sig registrere. Stempelsatserne er således efter oplysninger fra Danmarks Rederiforening betydeligt mindre i eksempelvis lande som Norge, UK, Tyskland, Liberia,

Et bilbrev er en bygningsattest, der samtidig indeholder en overdragelse af ejendomsretten fra værft til bygherre.

Bahama og Panama. De danske afgifter er ikke mindst for større skibe af en sådan størrelse, at de ofte bliver udslagsgivende for en afgørelse om ikke at sætte nyerehvervet tonnage under dansk flag. Under alle omstændigheder udgør størrelserne af satserne et negativt bidrag til erhvervets konkurrencevilkår.

I takt med at skibene er blevet stadigt større, mere komplicerede og derfor mere kostbare, er der ikke nogen sammenhæng mellem registreringsomkostningerne og de krævede stempelafgifter. For en erhvervsvirksomhed i land vil der ved stempeling af skøde og eventuelle pantebreve ofte alene være tale om en engangsregistrering ved køb af byggegrund eller virksomhed. I skibsfartserhvervet, hvor udskiftning af tonnage reelt er en fornyelse af produktionsapparatet, virker kravet om stempeling som en løbende afgift på denne fornyelse.

Den største del af udvalget foreslår derfor, at stempelafgifter for skøde og pantebreve bortfalder eller bringes ned på et internationalt konkurrencedygtigt niveau, samt at stempelafgift under alle omstændigheder helt bør bortfalde for bilbreve for ikke unødigt at belaste tilgangen af ny tonnage.

En anden del af udvalget peger på, at provenutabet for staten er stort i forhold til den samlede gevinst for samfundet. Det virker "tiggeragtigt", at danske rederier i forbindelse med dette udvalgsarbejde, søger at få ophævet alle de omkostninger, der normalt bidrages med til samfundet.

- Skoleskibsafgift

Skoleskibet DANMARK har årlige driftsudgifter på ca. 7,2 mio. kr., der dækkes med 5/6 af staten og 1/6 af den danske handelsflåde, idet alle skibe med en bruttotonnage over 300 betaler en afgift på 50 øre pr. enhed af den registrerede nettotonnage.

Baggrunden for afgiften har været rederiernes brug af DANMARK som led i redieriaspiranternes uddannelse. Det er imidlertid flere år siden, at skoleskibet sidst blev anvendt som et fast led i aspirantuddannelsen, og med de omlægninger i officersuddannelserne, som udvalget foreslår, vil skoleskibet ikke kunne anvendes i uddannelsen

af aspiranter. Grundlaget for afgiften er således ændret i forhold til det oprindelige formål. Med baggrund heri foreslår udvalget skole-skibsafgiften afskaffet.

- Beskatning af partredere, der gør tjeneste i DIS-skibe

Ved gennemførelsen af sømandsskatteordningen i 1961 blev det arbitrært fastsat, at personer med en større ejerandel end 10% i et skib ikke som tjenestegørende i samme skib kunne være omfattet af sømandsskatteordningen. Ved etableringen af DIS blev der taget udgangspunkt i, at skattefritagelsen skulle vedrøre personer, der hidtil havde været omfattet af sømandsskatteordningen. Det indebærer, at en partreder, der deltager med mere end 10%, ikke kan opnå skattefrihed, såfremt han gør tjeneste i "eget skib". Reglen medfører således, at driftsomkostningerne for et skib med en tjenestegørende partreder alt andet lige bliver belastet med forskellen mellem den pågældendes brutto- og nettoløn.

Historisk har eksempelvis kaptajn og styrmand i mindre skibe deltaget i kredsen af investorer. Det at have part i eget skibe har ofte udgjort en særlig motivationsfaktor. Skal den mindre danske skibsfart genoplives, er der brug for såvel investorer som engagement. De tjenestegørende bør derfor også fremover være potentielle investorer i eget skib.

Derfor foreslår den største del af udvalget, at den tjenestegørende partreder - uanset andelens størrelse - indrømmes skattefrihed for den overenskomstmæssige løn for stillingen, og såfremt der er tale om en skibsfører, der normalt ikke har lønoverenskomst, da for stillingen som over-/enestyrmand med et tillæg af 15%.

En anden del af udvalget peger på, at dette ikke har givet anledning til nævneværdige vanskeligheder og mener, at en ændring vil kunne give anledning til spekulation i ordningen.

6.2.2 Anden national regulering

Udvalget har overvejet, om Søfartsstyrelsen i sin administration kan siges at vanskeliggøre drift af skibe under dansk flag. Man har herunder specielt drøftet følgende 3 forhold.

Danske tillæg til de internationale regelsæt:

Der findes et betydeligt antal danske særregler i form af tillægskrav, uddybende fortolkninger eller vejledninger.

Der er flere grunde til, at det kan være nødvendigt med nationale tillægskrav til de gældende internationale konventionsregler.

Der er således tilfælde, hvor der ikke eksisterer international regulering af et bestemt område, som traditionelt har været reguleret i dansk lovgivning.

Der er også tilfælde, hvor de regler, hvorom der internationalt kan opnås enighed, ikke i niveau svarer til det niveau, som må anses for ønskeligt i Danmark. Dette kan f.eks. i visse tilfælde gælde på sundheds- og arbejdsmiljøområdet, hvor den erklærede danske regelpolitik er, at der i skibe skal tilvejebringes et arbejdsmiljø, der i niveau svarer til forholdene i land i Danmark.

Endelig er der en række tilfælde, hvor de internationale regler forudsætter en uddybende national regel, f.eks. hvor den internationale regel forudsætter, at et forhold skal være løst "til Administrationens tilfredshed" (det vil i Danmark sige til Søfartsstyrelsens tilfredshed).

I alle de nævnte tilfælde vil spørgsmålet om en eventuel national særregel og dens indhold efter gældende praksis blive drøftet med erhvervets parter i Skibstilsynsrådet.

Udvalget har noteret sig, at Styrelsen i løbet af foråret i Skibstilsynsrådet vil fremlægge forslag til en fuldstændig sanering af de eksisterende regler. Forslaget vil, hvis det godkendes af rådet, bl.a. betyde, at samtlige nationale særregler skal tages op til overvejelse i de af rådet nedsatte underudvalg. Udvalget har på denne baggrund ikke fundet behov for en nærmere vurdering af de eksisterende nationale særkrav.

Vanskeligheder med individuelle fortolkninger ved syn eller godkendelse:

Erhvervet oplever undertiden vanskeligheder med, at den enkelte skibsinspektør anvender egne fortolkninger. Søfartsstyrelsen har over for udvalget oplyst, at man bl.a. gennem kvalitetssikringsprojekter i overensstemmelse med ISO 9000 standarder søger at højne kvaliteten i synsarbejdet. Der er foreløbig afsluttet et projekt vedr. syn i passagerskibe. Et tilsvarende projekt vedr. syn på fiskeskibe er under udvikling. Arbejdet vil fortsætte, indtil alle væsentlige synsområder er behandlet.

Krav til indkøbte skibe ved omregistrering til dansk flag:

Når et rederi har ønsket et indkøbt skib sat under dansk flag, er det undertiden blevet mødt med krav, som efter erhvervets opfattelse har været unødige.

Udvalget er bekendt med Rådets Forordning (EØF) nr. 613/91 om overførsel af skibe fra et register til et andet inden for Fællesskabet. De væsentligste problemer må således henføres til skibe, der indføres til Danmark fra lande uden for EU. Problemerne skyldes såvel forskelle mellem forskellige landes fortolkning af internationale regler som særlige danske regler.

Søfartsstyrelsen har over for udvalget oplyst, at man er bekendt med problemet og bl.a. gennem interne instrukser og gennem tilrettelæggelse af sagsbehandlingen søger at nedbringe problemets størrelse. Styrelsen har en ny ekstern vejledning om indkøbte skibe under udarbejdelse. Vejledningen vil blive forelagt til drøftelse i Skibstilsynsrådet i løbet af 1996.

- Indkøb til medicinkiste

I henhold til Søfartsstyrelsens bekendtgørelse af 26. juni 1995 skal handelsskibe være forsynet med en række lægemidler og udstyr til behandling af syge eller tilskadekomne om bord. Bekendtgørelsen implementerer EF-direktiv 92/29, der bl.a. indeholder fortegnelser over de lægemidler, der skal findes i såvel handelsskibe som fiske-

skibe. Lægemidler og udstyr kaldes med historisk baggrund under ét en skibsmedicinkiste.

Kravene til medicinbeholdning og udstyr varierer efter det enkelte skibs størrelse og fartsområde og er til en vis grad afpasset efter uddannelsen hos den, der varetager sygdomsbehandling om bord. Til hjælp i forbindelse med sygdomsbehandling om bord kan der indhentes vejledning og råd over radio. Denne rådgivning - Radio-Medical - er for Danmarks vedkommende netop blevet centraliseret på Esbjerg Centralsygehus.

I henhold til lægemiddellovgivningen må lægemidler ikke indføres fra udlandet, medmindre der er tale om lægemidler til eget forbrug, ligesom lægemidler i Danmark kun må indkøbes gennem apoteker. Der er dog i bekendtgørelse om skibsmedicinkister mulighed for i undtagelsestilfælde at supplere kistens indhold i udlandet. Denne bestemmelse er alene tænkt anvendt som en nødløsning, når et foreskrevet medikament bliver opbrugt.

I henhold til apotekerloven må der ikke ydes rabat ved apotekers salg af apoteksforbeholdte lægemidler til forbruger, herunder til skibe. Prisen for den største medicinkiste, der anvendes i handels-skibe på langfart, angives ved dansk apotek til 65 - 70.000 kr. Udgifterne til det årlige obligatoriske eftersyn af medicinkisten, der omfatter opfyldning p.g.a. løbende forbrug, samt kassation p.g.a. snarligt udløb af holdbarhedsterminer, angives at udgøre ca. 17.000 kr. Ved indkøb af tilsvarende medicin i Holland angives der en besparelse på ca. 30%.

Begrundelsen for, at apotekerloven indeholder forbud mod ydelse af rabat, er efter det for udvalget oplyste hensynet til den almindelige forbrugerpris på medicin. Det må således konstateres, at dansk skibsfart på dette område er udsat for en forskelsbehandling i forhold til de handelsflåder, den konkurrerer med tilsyneladende alene for at medvirke til lavere forbrugerpriser på medicin i Danmark.

Udvalget finder ikke denne forskelsbehandling rimelig og skal foreslå, at den bringes til ophør. Udvalget finder, at skibsmedicinkisten ikke mindst for de størstes vedkommende bør kunne sammenlignes med mindre apoteker. Man finder derfor også, at der burde skabes mulighed for, at erhvervet gennem en eller flere

frivillige indkøbsordninger kan distribuere medicin m.v. til skibsmedicinkister. Ordningerne skal selvsagt omfatte den nødvendige farmaceutiske kontrol. Udvalget kan pege på to mulige løsningsmodeller.

Ved en ophævelse af forbuddet mod import af medicin kunne det tillades, at danske skibe blev forsynet med medicin indkøbt i andre EU-lande. Af sikkerhedsmæssige grunde finder udvalget imidlertid, at det vil være bedst, såfremt der fortsat er begrænsninger i, hvor medicin generelt kan indkøbes. Man finder således ikke, at man - bortset fra nødindkøb - bør tillade indkøb af medicin globalt.

Det kunne også overvejes at centralisere medicinleverancerne til danske skibe på Esbjerg Centralsygehus. Herved ville man opnå en naturlig forbindelse mellem skibsmedicinkisterne og det sted, hvorfra der ydes radiolægeråd til skibene. For denne løsning kunne også tale, at Søfartsstyrelsen er i færd med at opbygge et sundhedsuddannelsescenter i samme område, samt at Søfartsmedicinsk Institut ligeledes er placeret der. En forudsætning for, at udvalget kan anbefale denne ordning, er imidlertid, at ordningen skaber mulighed for, at sygehusapoteket får mulighed for at levere medicin m.v. uden at være omfattet af kravet om ensartede forbrugerpriser i hele landet.

6.2.3 International regulering

- Repatriering af blindpassagerer

I de senere år er antallet af blindpassagerer steget dramatisk. Udvalget anslår, at danske skibe i 1994 har transporteret omkring 100 blindpassagerer, mens antallet i de foregående år var væsentligt mindre.

Der findes ingen internationale regler, der sikrer, at der tages hånd om blindpassageren på en menneskeligt forsvarlig måde. Først og fremmest har kyststaten ikke pligt til at tage imod en blindpassager. Dette har i enkelte tilfælde betydet, at et skib har sejlet rundt med en blindpassager i flere måneder.

De lande, der tager imod en blindpassager, holder til gengæld skibet

økonomisk ansvarligt. Omkostningerne forbundet hermed kan være meget betydelige, idet der kan være tale om udgifter til et længerevarende ophold for blindpassageren efterfulgt af hjemrejse.

Nogle gange vælger skibet at returnere til den havn, hvor blindpassageren kom om bord, hvilket selvsagt også kan medføre betydelige tab.

Endelig udgør en blindpassager et sikkerhedsmæssigt problem for sig selv og for skibets rejse i øvrigt.

Den internationale konvention om blindpassagerer, den såkaldte Bruxelles-konvention fra 1957, er aldrig trådt i kraft p.g.a. et utilstrækkeligt antal ratifikationer. Kun 9 lande, herunder de tre skandinaviske lande og Finland, har ratificeret eller tiltrådt denne konvention. Konventionens sigte var bl.a. at sikre, at skibet kunne ilandsætte blindpassagerer i første anløbshavn i en kontraherende stat, samt at begrænse rederiets pligt til at afholde opholdsomkostninger til en periode på 3 måneder.

I IMO-regi er det nu erkendt, at problemerne med blindpassagerer er så påtrængende, at der må etableres en løsning, og at 1957-konventionens ikrafttræden ikke kan afventes. I første omgang har IMOs lettelseskomite vedtaget et sæt retningslinier for behandlingen af blindpassagerer. Det er tanken, at IMOs generalforsamling i 1997 skal vedtage en resolution, der bl.a. tilskynder medlemsstaterne at implementere de nævnte retningslinier.

Retningslinierne bør kun opfattes som et første skridt henimod en tilfredsstillende løsning, idet de er formuleret i noget generelle vendinger og i øvrigt ikke kan gøres bindende ved ovennævnte generalforsamlingsresolution.

Det er derfor vigtigt, at Danmark aktivt arbejder for en egentlig international, forpligtende løsning i form af en konvention, der sikrer, at blindpassagerer kan ilandsættes i første anløbshavn, og som afgrænser det tidsrum, for hvilket rederiet har pligt til at afholde opholdsomkostninger.

6.3 Den søfarendes konkurrenceevne

På grund af det danske løn- og leveomkostningsniveau er rederier-nes udgifter ved at beskæftige danske søfarende, selvom de efter danske overenskomster er aflønnet med nettohyre, langt højere end udgifterne ved i tilsvarende stillinger at beskæftige udlændinge, der efter udenlandske overenskomster også er aflønnet med nettohyre.

Den danske søfarendes beskæftigelsesmuligheder er derfor stærkt knyttet til et krav om kvalitet. Denne kvalitet er - ud over det at den søfarende er dansk - uløseligt forbundet med den pågældendes uddannelse. Det må i den forbindelse erindres, at også udenlandske søfarende generelt bliver stadigt bedre uddannet i takt med, at de nye internationale uddannelseskra- v i STCW-konventionen bliver gennemført.

I et internationalt erhverv i hastig forandring bliver det stadigt mere afgørende for den danske søfarende at være blandt de bedste, ikke blot hvad angår den teoretiske viden, men i en samlet profil. Heri indgår faglig uddannelse, teoretisk uddannelse og praktisk erfaring, men også bløde områder som holdning til arbejdslivet og evnen til at fungere godt socialt, i et krævende arbejdsmiljø om bord i moderne skibe med små besætninger. De danske uddannelser bliver løbende justeret, men udvalget har fundet, at tiden er inde for en vidtgående ændring, først og fremmest af officersuddannelserne. Udgangspunktet har ikke blot været at skabe et godt slutresultat, men også at skabe et forløb undervejs, der både gør uddannelsen attraktiv og gør den danske søfarende til en attraktiv arbejdskraft, mens han endnu er i et uddannelsesforløb. Den samme målsætning har også været gældende for overvejelserne om uddannelsen af menige. På det efteruddannelsesmæssige område er der ligeledes vide muligheder for uddannelsesinitiativer, der kan styrke danske officerers og meniges konkurrencedygtighed.

6.3.1 Beskæftigelse af danske søfarende

Udvalget har indgående drøftet spørgsmål i relation til beskæftigelsen af danske søfarende, herunder også spørgsmål i relation til DIS-lovens § 10.

DIS-lovens § 10

Om DIS-lovens § 10 er det anført, at stk.1, der ved lovens ikrafttræden krævede indgåelse af nye overenskomster, hvormed eksisterende overenskomster faldt bort, og stk. 2 og 3, der forhindrer danske faglige organisationer i at indgå overenskomster for andre end personer bosiddende i Danmark, er i modstrid med ILO-konventionerne 87 og 98, der er ratificeret af Danmark. LO, FTF og Sømændenes Forbund indbragte efter lovens ikrafttræden spørgsmålet for ILO. ILOs komite vedrørende gennemførelse af konventioner og anbefalinger har i en udtalelse anført, at loven er i strid med de nævnte konventioner. Spørgsmålet er ikke færdigbehandlet i ILO. Skiftende danske regeringer har i forskellige sammenhænge fastholdt, at loven ikke er i strid med konventionerne.

Den væsentligste del af den rejste kritik mod DIS-lovens § 10 ville falde bort, såfremt man ophævede bestemmelserne i § 10, stk. 2 og 3, der afskærer danske faglige organisationer fra lovligt at indgå overenskomster for andre end personer, der er bosiddende i Danmark og dermed ligestillede. Der har imidlertid ikke kunnet opnås enighed om denne løsning, idet rederiernes repræsentanter ikke er enig i den rejste kritik og i øvrigt har den opfattelse, at en ændring ville fjerne en af hovedhjørnestenene i DIS-loven.

Det har været foreslået, at DIS-loven §10 blev ændret, således at adgangen til at beskæftige udenlandske søfarende på udenlandske overenskomster ikke længere gjaldt for skibe, der går i fast fart mellem europæiske havne. Der har været anført, at der ved en sådan ændring ville blive skabt et betydeligt antal danske arbejdspladser. Der har ikke kunnet opnås enighed om forslaget, idet det også har været anført, at en gennemførelse af forslaget ville betyde, at den del af dansk skibsfart, der sejler i europæisk fart, og som i forvejen er hårdt trængt, ville blive helt ude af stand til at konkurrere. De endnu eksisterende danske arbejdspladser i disse skibe ville derfor forsvinde.

Det er i udvalget drøftet, at der i enkelte tilfælde er indgået overenskomster på et niveau, der ikke kan anses for rimeligt. Dette forhold ville ikke i sig selv kunne undgås ved en ophævelse af § 10, stk. 2 og 3.

Udvalget har derfor overvejet, om der kan opstilles et sæt spilleregler, således at sådanne situationer kan undgås. Dette kan f.eks. ske

ved separate aftaler mellem parterne. Aftalerne kan sikre, at overenskomsterne ligger på et internationalt acceptabelt niveau. En del af udvalget har noteret sig, at de af Danmarks Rederiforening hidtil indgåede udenlandske overenskomster ligger på et sådant niveau. Aftalerne kan endvidere åbne mulighed for, at den relevante danske organisation er repræsenteret under overenskomstforhandlinger med udenlandske faglige organisationer med henblik på at sikre, at niveauet bliver nået.

Det må af aftalerne fremgå, at de danske faglige organisationer respekterer rederiernes ret til at indgå overenskomster med udenlandske organisationer, og at de danske organisationer ikke internationalt eller på anden vis vil modarbejde sådanne overenskomster, når de fastlagte betingelser er opfyldt.

Den største del af udvalget finder, at det vil være muligt at indgå sådanne aftaler. Uanset at de søfarendes repræsentanter principielt finder, at § 10, stk. 2 og 3 bør ophæves, kan en del af de søfarendes repræsentanter imidlertid acceptere, at § 10 ikke ændres, såfremt sådanne aftaler indgås. Det er for disse dog en forudsætning, at aftaleparterne under hensyntagen til de foreslåede tiltags gennemførelse efter en periode på 2 år vurderer, om den beskæftigelses- og aftalemæssige forventning til tiltagene er blevet opfyldt, og om de indgåede overenskomster lever op til det aftalte niveau.

En del af udvalget understreger, at en uændret fortsættelse af DIS-lovens § 10 konstituerer et fortsat dansk brud på ILO konventionerne nr. 87 og 98. Danske organisationer er dermed fortsat frataget deres ret til at udøve deres legitime virksomhed, og dermed svækkes beskæftigelsesmulighederne for danske søfarende.

Denne del af udvalget deltager dog gerne i aftaler, der sikrer at udenlandske overenskomstparter til danske rederier sikres et internationalt mindsteniveau, især det af International Transportarbejder Federation (IFT) fastsatte, europæiske mindsteniveau.

Dette må dog ske uden at organisationerne nødvendigvis skal fraskrive sig retten til at modvirke sådanne udenlandske overenskomster, dersom disses indhold er uforeneligt med f.eks. danske beskæftigelsesinteresser. Udvalgets forslag til begrænsning af danske organisationers frie virke strider mod det demokratiske grundlag, vort samfund virker på og de FN konventionssikrede

fagforeningsrettigheder. Denne del af udvalget skal i øvrigt oplyse, at støtten til dette forslag fra den største del af udvalget er skabt på bekostning af andre udvalgsmedlemmers interesser og derfor ikke kan tillægges reel værdi.

Denne del af udvalget skal advare mod, at en uændret fortsættelse af DIS loven vil udsætte Danmark for en massiv kritik fra ILO, der gennem flere år har efterlyst initiativer fra danske regeringer, der kunne bringe DIS-lovens § 10 i overensstemmelse med ILO-konventionerne nr. 87 og 98.

Denne del af udvalget skal endvidere advare imod, at en DIS-lov, der fortsat er i strid med ILO-konventionerne, kan medføre, at ITF erklærer DIS-registret for et bekvemmelighedsflag-register på linie med Panama og Bahama, ligesom det i 1995 skete for det tilsvarende tyske register (GIS).

DIS-registret ville dermed miste international anerkendelse som kvalitetsregister og dermed for alvor skade dansk søfarts fremtid.

Beskæftigelsen

Om beskæftigelsen er det fra rederiernes repræsentanter anført, at det allerede fordi det ikke i dag kan fastslås, hvor mange skibe der i fremtiden vil være under dansk flag, ikke vil være muligt at give en egentlig beskæftigelsesgaranti forstået som et bindende tilsagn om at beskæftige et bestemt antal danske søfarende. Gennemføres de foreslåede tiltag og indgås konkurrencedygtige lønftaler i tilslutning til den foreslåede uddannelsesreform, mener rederierne imidlertid, at forudsætningerne for at fastholde og måske endda udvide antallet af danske beskæftigede vil være til stede.

Dette afspejler også, at en række rederier har et udtalt ønske om at beskæftige danske seniorofficerer, det vil sige skibsfører, maskinchef, overstyrmand og 1. maskinmester, og tilvejebringe de nødvendige uddannelsesstillinger. Der er i udvalget også givet udtryk for, at man ønsker at beskæftige danske menige, når dette er økonomisk forsvarligt. Det er i den forbindelse fra Danmarks Rederiforening anført, at man i de større skibe i fremtiden må forvente en præference for fagligt uddannede skibsassistenter eller for skibsmekanikere. Man er endelig indstillet på at tilvejebringe uddannelsespladser til skibsmekanikerelever.

Der vil gå nogen tid før den beskæftigelsesmæssige effekt af udvalgets forslag vil slå igennem. De søfarendes repræsentanter har anført, at rederierne burde gøre en ekstra indsats for at øge beskæftigelsen af danske søfarende. Specielt for den menige besætning, der har haft den største samlede beskæftigelsesmæssige tilbagegang, og derfor har en betydelig arbejdsløshed, foreslår udvalget, at der i afventen af virkningen af udvalgets forslag bør iværksættes en betydelig indsats for at tilvejebringe flere danske arbejdspladser ved anvendelse af allerede eksisterende arbejdsmarkedspolitiske ordninger. Et medlem af udvalget kan ikke tilslutte sig dette forslag.

Ved uddannelse bør man koncentrere sig om at opkvalificere skibsassistenter med traditionel uddannelse, så de i størst muligt omfang får kvalifikationer svarende til skibsassistenter uddannet i overensstemmelse med udvalgets forslag. Man bør imidlertid også være opmærksom på mulighederne for gennem opkvalificering at lette overgangen til andet erhverv.

6.3.2 Søfartssociale forhold

Udvalget har drøftet en række udgifter, der er pålagt danske rederier som led i den sociale sikring af søfarende. Arbejdsgiveres, arbejdstageres og det offentlige andel i de sociale udgifter varierer stærkt fra land til land afhængigt af, hvilken finansieringsmetode der overordnet og skattemæssigt er valgt i det enkelte land. Det er derfor reelt umuligt at foretage en rimelig bedømmelse af de sociale udgifters konkurrencemæssige betydning, idet der både kan påvises lande med lavere og lande med højere arbejdsgiverbetaling, også inden for skibsfartserhvervet. Udvalget har derfor generelt valgt ikke at foreslå ændringer i sådanne udgifter, der betales af danske rederier. Man har lagt vægt på, at de i lovgivningen fastsatte sociale arbejdsgiverbetalte ydelser gælder for alle søfarende i danske skibe, uanset disses nationalitet.

- Udgifter til hjemrejse

På et enkelt punkt omkring udgifter til søfarendes hjemrejse har udvalget dog ønsket at foreslå ændringer.

I henhold til sømandslovens § 8 har en søfarende, der bor i Danmark, og som ikke har kunnet fratræde i dansk havn i de seneste 3 måneder, ret til fri rejse til sin bopæl, hvis han uden afbrydelse har været i tjeneste på samme skib eller skibe tilhørende samme rederi i 6 måneder. Rejseudgifterne deles ligeligt mellem rederiet og staten.

Med den overenskomstmæssige udvikling hen imod kortere tjenesteperioder for alle besætningskategorier har bestemmelsen reelt mistet sin betydning, idet de fleste søfarende overenskomstmæssigt vil have ret til hjemrejse efter kortere tjeneste end 6 måneder.

Statens refusion af udgifter i henhold til sømandslovens § 8 er derfor faldet gennem de senere år. Udgifterne var i finansåret 1995 745.544 kr.

Såfremt bestemmelsen skal bringes i overensstemmelse med dagens praksis samtidig med, at man fastholder det oprindelige sigte, at gøre det lettere for danske søfarende at bevare tilknytningen til hjemlandet, skal den udløsende tjenestetid nedsættes til 8 uger. En sådan nedsættelse vil også i et vist omfang virke som et ekstra incitament for rederierne til at ansætte danske søfarende. Der skønnes ikke at være behov for yderligere ændringer i § 8.

Det er vanskeligt at angive statens merudgifter ved den foreslåede ændring, men der må skønnes et beløb i størrelsesordenen 35 mio. kr.

Udvalget vil i den forbindelse henlede opmærksomheden på, at der er danske søfarende, der har bopæl i Danmark, men som for at fremme den nødvendige mobilitet har taget midlertidigt ophold på de steder i udlandet, hvor skibsfarten har behov for dem. Disse søfarende har hidtil af rederiet fået hjemrejse til deres midlertidige opholdssted. Ved udformningen af ovenstående forslag bør det tilstræbes, at disse søfarende ikke stilles anderledes end hidtil.

6.3.3 Fremtidige uddannelser

Et uddannelsesforløb rummer en kompliceret sammenhæng mellem forkundskaber, praktisk og teoretisk uddannelse, meritoverførsel,

konventionskrav og certificering. Ikke alene kompleksiteten; men også omfanget af udvalgets forslag på uddannelsesområdet er stort. Derfor har udvalget valgt kun at præsentere sine overvejelser på et generelt plan i dette afsnit og præsentere de detaljerede overvejelser og forslag i sammenhæng i et særligt bilag, se bilag 2. Det er udvalgets håb, at det derved er gjort nemmere at håndtere opfølgningen.

Udvalget har drøftet de eksisterende uddannelser af såvel menige (skibsassistenter og catering personale, herunder kokke) som officerer (maskinmestre og navigatører).

Udvalget er bekendt med, at såvel Søfartens Uddannelsesråd som Uddannelsesrådet for Maskinmestre i nær fremtid vil påbegynde en gennemgang af samtlige uddannelser for at indarbejde en række ændringer i STCW-konventionen, der forventes at træde i kraft i februar 1997. Man har imidlertid på baggrund af ovennævnte overvejelser drøftet, om der efter udvalgets opfattelse var behov for mere dybtgående ændringer i de i dag kendte uddannelser.

Udvalget har i bilag 2 skitseret de retningslinier, som ændrede uddannelser med fordel kunne tilrettelægges efter med henblik på væsentligt at medvirke til at gøre den danske søfarende til en attraktiv arbejdskraft. Udvalget har ikke set det som sin opgave detaljeret at tilrettelægge fremtidens uddannelser, idet man går ud fra, at dette bedre sker under de kommende drøftelser mellem erhvervets parter i uddannelsesrådene.

For klart at signalere, at der ikke blot er tale om mindre justeringer i de hidtidige uddannelser, men et reelt gennemgribende ændret uddannelsesforløb, har man også foreslået, at der indføres nye, mere korrekt beskrivende titler for de øverste officerer. Man foreslår således titlerne skibsfører, maskinchef og overstyrmand erstattet henholdsvis af titlerne skibschef, vedligeholdschef og navigationschef. I rapporten vil man derfor også anvende de nye titler, dog som en hjælp til læseren med de gamle titler i parentes, hvor det optræder første gang i en sammenhæng.

Udvalget har lagt vægt på, at der tilvejebringes et uddannelses-system, der giver de bedst mulige adgangsbetingelser for alle uanset grunduddannelse. Da det for de mest vidtgående uddannelser som maskinchef, navigationschef eller skibschef i store skibe skønnes

afgørende med et indgangsniveau til den egentlige uddannelse svarende til studentereksamen, HF eller HTX-eksamen, er det samtidig afgørende, at uddannelsessystemet er i stand til på passende niveauer i forløbet at give elever med et andet indgangsniveau den nødvendige tillægsuddannelse.

Det har altid været et væsentligt kendetegn ved søfart, at det for enhver i erhvervet, uanset forudgående grunduddannelse har været muligt gennem uddannelse at nå de højeste stillinger. Udvalget har derfor tilstræbt at skabe sammenhæng, så ingen ender i en blindgyde, men gennem fortsat uddannelse får mulighed for at fortsætte mod højere kompetence, hvis den pågældende f.eks. efter nogle års praktisk tjeneste måtte ønske det. Udvalget har endvidere i sine forslag lagt til grund, at det i den udstrækning, det er muligt, skal sikres, at de unge kan få meritoverførsel, såvel til de øvrige maritime uddannelser som til landuddannelser.

Der bør arbejdes for, at de højeste maritime eksaminer kan sidestilles med de bacheloruddannelser, der de senere år er etableret på de højere læreanstalter. Der kan så gives adgang fra de maritime uddannelser til kandidatuddannelserne på lige vilkår med de øvrige bachelorgader. Muligheden for at oprette en egentlig maritim kandidatuddannelse i lighed med blandt andre de engelske "Extra Master" og "Extra Engineer" bør indgå i disse overvejelser. Ikke mindst af rekrutteringsmæssige årsager lægges der vægt på, at de postgymnasiale maritime uddannelser forudsættes at åbne en vifte af erhvervsmuligheder for de uddannelsessøgende. Udvalget finder det derfor væsentligt, at der til de nye uddannelser knyttes muligheder for meritoverførsel.

For at sikre danske søfarendes konkurrenceevne, er det væsentligt, at gennem løbende efteruddannelse bevarer et højt kvalifikationsniveau.

Det er endelig udvalgets opfattelse, at det er afgørende for den nødvendige tilgang til uddannelserne, at de adgangs- og finansieringsbetingelser, der gælder for andre danske uddannelsessystemer, fuldt ud vil kunne gøres gældende for såvel tilsvarende grunduddannelse, som videregående uddannelser og efteruddannelser i de uddannelser, der administreres af Søfartsstyrelsen.

En nærmere redegørelse for udvalgets forudsætninger om adgangs-

og finansieringsbetingelser for de foreslåede uddannelser er gengivet i bilag 3.

Rekruttering

Udvalget har kort drøftet de rekrutteringsproblemer, der på det seneste er oplevet i erhvervet. Specielt for navigatøruddannelserne har udviklingen været bekymrende, og rekruttering af studerende til navigationsskolerne er inde i en drastisk tilbagegang. Denne rekruttering sker blandt unge mennesker, der har været igennem en praktisk uddannelse på søfartsskoler efterfulgt af praktisk tjeneste om bord i handelsskibe. Indtaget af navigatøraspiranter på søfartsskolerne har været stærkt aftagende. Dette udgør et væsentligt problem. Rekrutteringen til navigatøruddannelserne er imidlertid også afhængig af, at erhvervet kan fastholde de unge under den praktiske uddannelse. Også på dette punkt har der i den senere tid vist sig stigende problemer.

En revision af uddannelserne med henblik på at øge mulighederne for beskæftigelse også uden for søfartserhvervet og med henblik på gennem en højnelse af niveauet i uddannelsen at gøre denne mere attraktiv for unge mennesker, kan bidrage til at løse rekrutteringsproblemerne, men sådanne tiltag vil kun virke på rekrutteringen, hvis de kombineres med en forstærket informationsindsats over for de unge.

En offensiv indsats omkring erhvervsvejledning, specielt på gymnasieskolerne, synes derfor nødvendig. En sådan indsats bør foretages af erhvervets parter og af Søfartsstyrelsen, helst i en koordineret indsats. Det forekommer nødvendigt, at begge aktører afsætter øgede ressourcer til dette formål.

6.3.4 Dollarfond

De danske søfarende aflønnes i danske kroner, mens de fleste konkurrenter fra lande uden for EU aflønnes i US-dollar. Et fortsat fald i dollarkursen har stadigt øget forskellen mellem hyreniveauet og medvirket til at gøre den udenlandske søfarende yderligere konkurrencedygtig på pris.

Udvalget har drøftet et forslag om oprettelse af en dollarfond, der skulle gøre det muligt at fastlåse hyreudgifter til danske søfarende til dollaren, for derved at undgå fluktuationer i danske søfarendes konkurrenceevne. Forslagets hovedelementer er som følger.

Danske overenskomster indgås i USD, mens de søfarende fortsat aflønnes i danske kroner. I perioder, hvor DKK/USD-kursen ligger under et fastsat niveau, dækker fonden "underskuddet". I perioder, hvor kursen på USD befinder sig over det fastsatte DKK/USD-niveau, indbetales "overskuddet" til fonden. Fondens grundkapital indskydes af staten, der også stiller underskudsgaranti.

Det fundamentale i forslaget er, at danske søfarendes konkurrenceevne vil blive styrket i forhold til tredjelandes søfarende. Skal den danske og udenlandske søfarende stilles umiddelbart konkurrencemæssigt lige, må niveauet ligge på ca 10 DKK/USD, hvilket kunne gøre etableringen af fonden urealistisk. Vælges et DKK/USD-niveau på 2 kroner over den nuværende, vil det medføre udbetalinger fra fonden på ca. 500 mio. kr. pr år, hvis den skulle omfatte alle. Sammenholdt med udvalgets øvrige anbefalinger vil det imidlertid være yderst attraktivt at beskæftige danske søfarende herefter.

En del af udvalget anbefaler oprettelse af en dollarfond - eventuelt som en forsøgsordning for at sikre danske søfarende konkurrence på lige vilkår. Samme del af udvalget finder, at tilsvarende foranstaltninger er kendt fra andre erhvervsområder, dog tilpasset de konkrete erhvervsvilkår. Man gør endvidere opmærksom på den besparelse i statens udgift til arbejdsløshedsdagpenge, som en gennemførelse af forslaget vil medføre.

Udvalget står delt i sagen. En del af udvalget finder, at forslaget er urealistisk, idet staten risikerer at blive påført omkostninger på adskillige milliarder kroner for at sikre relativt få arbejdspladser i et enkelt erhverv. Denne del af udvalget ønsker ikke at medvirke i et sådant arrangement, der vil være en klar omgåelse af fastkronepolitikken.

6.4 Hvordan bevares DIS som et kvalitetsregister

I den folketingsdagsorden, der dannede basis for udvalgets ned-sættelse, er det angivet, at fastholdelse af DIS som kvalitetsregister skal indgå i udvalgets kommissorium.

Begrebet kvalitetsregister er ikke entydigt defineret, men et kvalitetsregister må bl.a.være kendetegnet ved et højt sikkerhedsniveau, herunder en reel overholdelse af gældende internationale standarder for såvel skib som besætning. Den vedtagne dagsorden må i øvrigt tages som udtryk for, at DIS efter Folketingets opfattelse er et kvalitetsregister.

Adskillige indikatorer peger på, at den danske handelsflåde generelt har en høj standard målt i relation til verdenshandelsflåden.

Af statistikken for den europæiske/canadiske havnestatskontrol fremgår det, at kun 8 lande ud af i alt 101 - i årene 1992-1994 - havde en lavere tilbageholdelsesprocent end Danmark⁷⁵. Den gennemsnitlige tilbageholdelsesprocent var 14,93, medens den for danske skibe var 3,19.

Endvidere er den lavere gennemsnitsalder for danske skibe også et udtryk for kvalitet, bl.a. fordi yngre skibe alt andet lige er bygget efter nyere og skærpede regler.

Efter udvalgets opfattelse er der flere årsager til denne status. En række danske rederier har i den internationale konkurrence valgt at satse på kvalitet og præcision i den tilbudte transport. Dette valg vil i sig selv være medvirkende til at frembringe en høj sikkerhedsmæssig standard. Der er endvidere generelt en sikkerhedsmæssig tradition i handelsflåden hos såvel søfarende som rederier, herunder en tradition for at overholde gældende regler, som måske også bundes i nationale traditioner. Endelig har Danmark tradition for en kompetent søfartsadministration, herunder kompetente uddannelsesinstitutioner.

Ved tilbageholdelsesprocent forstås antallet af tilbageholdte skibe i forhold til antallet af inspicerede skibe.

Imidlertid er der også danske skibe, der ikke overholder gældende regler eller ikke sejles eller drives på en hensigtsmæssig måde, men de er et klart mindretal.

Det må i den forbindelse tilføjes, at det for så vidt angår tekniske krav til skibene er uden betydning, hvorvidt et skib er registreret i DIS eller i DAS, idet der kun findes ét regelsæt for skibes bygning og udstyr gældende for begge registre.

Derimod er der, for så vidt angår besætningens kvalifikationer, den forskel, at medens der for skibe registreret i DAS i princippet kræves, at danske sønærings- eller uddannelseskra­v skal være opfyldt, kræves der for at gøre tjeneste i skibe registreret i DIS - når der ses bort fra skibsføreren - alene beviser påtegnet i henhold til den internationale konvention om sønæring og vagthold (STCW-konventionen). Man kan i den forbindelse pege på, at også udenlandske søfarende vil blive stadigt bedre uddannede i takt med, at de nye internationale uddannelseskra­v gennemføres.

Danske myndigheder har således ikke i henhold til lovgivningen kunne føre kontrol med de bag en udenlandsk søfarendes sønæringsbevis liggende uddannelsesmæssige kvalifikationer. Den seneste ændring af STCW konventionen betyder imidlertid, at Danmark senest fra 2002 skal påtegne udenlandske søfarendes sønæringsbeviser. Der vil således senest fra dette tidspunkt skulle udøves kontrol med de pågældendes uddannelse. Sø­næringsloven forudsættes ændret i overensstemmelse hermed.

Kapitel 7 Katalog over udvalgets forslag

7.1 Generelle erhvervsøkonomiske rammer

- Rammevilkår

Et enigt udvalg anbefaler, at der fortsat - også i europæisk sammenhæng - arbejdes for bedre rammevilkår

- Cabotage

Et enigt udvalg foreslår, at fartsområdebegrænsningerne i DIS-lovens §4 alene opretholdes i forbindelse med transport af passagerer og helt opgives i forbindelse med transport af gods.

- Effektivisering af havnene såvel i Danmark som i EU

Et enigt udvalg finder, at regeringen i det europæiske samarbejde bør arbejde for en friere konkurrence mellem de europæiske havne, og i øvrigt bør arbejde for, at afgifter generelt afspejler den ydelse, der modtages.

- Støvsugerbande

Et enigt udvalg anbefaler, at myndighederne opretter en "søfartens støvsugerbande" til at tage sig af henvendelser om såvel store som små tekniske handelshindringer og søge disse løst nationalt eller internationalt. En mindre del af udvalget finder, at støvsugerbanden bør finansieres som statslig indtægtsdækket virksomhed.

- Bareboatregistrering

Den største del af udvalget anbefaler, at Lov om Dansk Internationalt Skibsregister og Lov om skibsregistrering ændres med henblik på at gøre det muligt at lade indchartret tonnagerestyrere i DIS eller DAS og midlertidigt lade udchartret tonnagerestyrere i udenlandsk register.

F.s.v.a. bareboatcharter ud foreslår udvalget visse værneregler for at undgå misbrug, herunder at en dansk reder ikke må kunne bortchartre "til sig selv", og at skibet som hovedregel ikke bør kunne tages tilbage i en timecharter til den danske reder, der har indgået bareboataftalen. Endvidere foreslår udvalget, at lovens bestemmelse om udgående bareboatcharter tages op til revision efter en treårig periode for at vurdere om misbrug har fundet sted. Med henblik på en sådan vurdering bør loven indeholde et krav om indberetning til skibsregistret af alle tilfælde, hvor et rederi tager et af egne skibe, der er bareboatchartret ud, tilbage i timecharter.

- Netværk for små redere i nærfart

Den største del af udvalget anbefaler, at den mindre danske skibsfart får bistand til etablering af større organisationer gennem et forpligtigende samarbejde, ofte kaldet netværkssamarbejde, bl.a. for udvikling af bedre transportkoncepter.

- Dollarfond

Udvalget står delt om et forslag om oprettelse af en dollarfond, der skulle gøre det muligt at fastlåse hyreudgifter til danske søfarende til dollaren, for derved at undgå fluktuationer i danske søfarendes konkurrenceevne. Forslagets hovedelementer er som følger. Danske overenskomster indgår i USD, mens de søfarende fortsat aflønnes i danske kroner. I perioder, hvor DKK/USD-kursen ligger under et fastsat niveau, dækker fonden "underskuddet". I perioder, hvor kursen på USD befinder sig over det fastsatte DKK/USD-niveau, indbetales "overskuddet" til fonden. Fondens grundkapital indskydes af staten, der også stiller underskudsgaranti.

7.2 Afgifter

- Told- og afgiftsfrit salg

Et enigt udvalg anbefaler, at der fra dansk side arbejdes for, at de gældende momsregler bevares, og at afgiftsfritagelsen for salg om bord forlænges.

- Skoleskibsafgift

Grundlaget for afgiften er ændret i forhold til det oprindelige formål, idet skoleskibet ikke længere anvendes i aspirantuddannelsen. Med baggrund heri foreslår et enigt udvalg skoleskibsafgiften afskaffet.

- Stempelafgifter

Den største del af udvalget foreslår, at stempelsatser for skøde og pantebreve bringes ned på et internationalt konkurrencedygtigt niveau, og at stempelafgift for bilbreve helt bortfalde, for ikke unødigt at belaste tilgangen af ny tonnage.

7.3 Skatter

- Dobbeltbeskatningsaftaler

Et enigt udvalg anbefaler, at de danske myndigheder arbejder for bedre dobbeltbeskatningsaftaler med henblik på at reducere fragtskatter for danske skibe i størst muligt omfang.

Den største del af udvalget anbefaler endvidere, at der i det omfang fragtskatterne ikke kan undgås gives mulighed for frem- og tilbageførsel af uudnyttet kredit, således at erlagte fragtskatter kan modregnes i tidligere eller fremtidigt overskud.

- Lempelse af 10-mandsreglen (partrederiet)

Den største del af udvalget anbefaler en ændring af de generelle regler i personskatteloven med henblik på at fjerne den negative særbehandling af den mindre danske skibsfart. Udvalget foreslår, at investeringer, hvor mere end 10 investorer alle deltager med mindst 500.000 kr. og hæfter personligt (ubegrænset) for deres andel af selskabets forpligtigelser, sidestilles med projekter med højst 10 deltagere.

- Beskatning af tjenestegørende partredere

Den største del af udvalget foreslår, at den tjenestegørende partreder - uanset andelens størrelse - indrømmes skattefrihed for den overenskomstmæssige løn for stillingen, og såfremt der er tale om en skibsfører, der normalt ikke har lønoverenskomst, da for stillingen som over-/enestyrmand med et tillæg af 15%.

7.4 Forsikringer

- Erhvervssygdomsforsikring

Et enigt udvalg finder, at der ved udformningen af en fremtidig arbejdsskade-forsikring må sikres, at Ulykkesforsikringsforbundet fortsat kan varetage dækning af erhvervssygdomme for søfart-sområdet.

7.5 National regulering

- Indkøb til skibsmedicinkisten

Et enigt udvalg finder, at skibsmedicinkisten kan sammenlignes med mindre apoteker, og at erhvervet bør have mulighed for at distribuere medicin m.v. til skibsmedicinkister gennem en eller flere frivillige indkøbsordninger. Ordningerne skal selvsagt omfatte den nødvendige farmaceutiske kontrol. Udvalget peger på to mulige løsningsmodeller, enten at tillade at danske skibe

forsynes med medicin indkøbt i andre EU-lande, eller at centralisere medicinleverancerne til danske skibe på Esbjerg Centralsygehus forudsat, at sygehusapoteket får mulighed for at levere medicin m.v. uden at være omfattet af kravet om ensartede forbrugerpriser i hele landet.

- Kortere udmønstringsperiode for betalt hjemrejse

Et enigt udvalg foreslår, at sømandslovens § 8 ændres, således at retten til fri hjemrejse indtræder efter 8 ugers uafbrudt tjeneste på samme skib eller i skibe tilhørende samme rederi.

7.6 International regulering

- Repatriering af blindpassagerer

Et enigt udvalg anbefaler, at Danmark aktivt arbejder for en egentlig international, forpligtigende løsning i form af en konvention, der sikrer, at blindpassagerer kan ilandsættes i første anløbshavn, og som afgrænser det tidsrum, for hvilket rederiet har pligt til at afholde opholdsomkostninger.

7.7 Uddannelse

- Uddannelsesforslag

Et enigt udvalg foreslår vidtgående ændringer på uddannelsesområdet, herunder navnlig omlægning af officersuddannelserne til store skibe og faglig opkvalificering af skibsassistenter. På to punkter, nemlig spørgsmålet om, hvorvidt officerernes skoleuddannelse skal afbrydes af praktisk tjeneste til søs, samt hvorvidt skibsmekanikeruddannelsen skal gøres permanent, har et medlem ikke kunnet tilslutte sig udvalgets generelle holdning. På grund af forslagernes omfang og kompleksitet er forslagene placeret i et særligt bilag, se bilag 2.

Bilag 1 Søfartsstyrelsens mønstringsstatistik

De første registreringer af søfarende er fra den 2. verdenskrig. Pr. 1. september 1945 oprettedes til brug for myndighederne et Centralregister over Søfarende. Registeret førtes ved mønstringskontoret i København i perioden 1945-1960, hvorefter registret overførtes til Sømandsskattekontoret, hvor det forblev indtil dette kontors nedlæggelse i 1988. Fra 1986 registreredes oplysningerne på EDB.

Sømandsskattekontoret offentliggjorde en gang årlig en statistik omfattende officerer og besætningsmedlemmer, der betalte sømandsskat i august måned, og medtog personer, der var i land, havde ferie eller var syge. Efter ophævelsen af sømandsskatten er grundlaget for denne statistik ikke længere til stede.

I forbindelse med oprettelsen af Søfartsstyrelsen i 1988 blev det besluttet at oprette et register over søfarende bl.a. med henblik på en mønstringsstatistik, for derved at kunne følge den "beskæftigelsesmæssige" udvikling inden for erhvervet. Registeret er opbygget med henblik på at tjene flere funktioner bl.a. inden for uddannelse og sundhedsforhold som for eksempel besætningskontrol, lægeundersøgelse af søfarende, maritime uddannelser, mønstringsstatistik, registrering af sejltider etc.

Søfartsstyrelsen udarbejder mønstringsstatistikken på grundlag af de fra rederier og skibe indsendte besætningskemaer indeholdende oplysninger om den enkelte søfarendes på- og afmønstring. Der er ikke tale om en beskæftigelsesstatistik; men alene en statistik over antallet af søfarende, der gør tjeneste i danske skibe på en given dato. I statistikken indgår således ikke søfarende på ferie, under afspadsering, på kursus, under sygdom eller lignende.

Dertil kommer, at der ikke indsendes besætningsskemaer for statens skibe. Det skønnes, at der i disse skibe er beskæftiget ca. 4500 personer.

Det stod fra oprettelsen af mønstringsstatistikken klart, at dens tal ikke kunne sammenlignes med Sømandsskattekontorets, allerede fordi Søfartsstyrelsen ikke har oplysninger om, hvad søfarende, der ikke er påmønstret et skib, foretager sig. Man har således ikke - som Sømandsskattekontoret havde - mulighed for at angive tal for, hvor mange søfarende, der alene er i land for ferie, og hvor mange der midlertidigt eller permanent har opgivet tilknytningen til Søfartserhvervet. Det var imidlertid Søfartsstyrelsens opfattelse, at disse vanskeligheder ikke burde føre til, at mønstringsstatistikken ikke blev etableret.

Som nævnt registrerer mønstringsstatistikken på- og afmønstringsoplysninger på de til styrelsen indsendte besætningsskemaer. Styrelsen fører løbende kontrol med, at modtagne oplysninger er aktuelle.

Styrelsen søger i øvrigt løbende at forbedre basismaterialet og udvikle det statistiske produkt, men af hensyn til en løbende vurdering af udviklingen har man hidtil fastholdt de grundliggende parametre.⁷⁶

¹⁶ *Selv om Styrelsen hele tiden har søgt at fastholde de grundliggende parametre, er der imidlertid sket en enkelt ændring i statistikens grundlag, da det statsejede rederi Bornholmstrafikken A/S i 1989 blev fritaget for indsendelse af besætningsskemaer til Styrelsen. Statistikken viser derfor et ikke reelt fald pr. 10. maj 1989 i antallet af mønstrede på godt 300 personer, overvejende danske.*

Bilag 2 Udvalgets detaljerede uddannelsesfor- slag

Officersuddannelser (store skibe)

- Flere forhold taler for, at man fremover bør forudsætte gymnasialt adgangsniveau til den teoretiske uddannelse til officer i større handelsskibe.

Det er allerede i dag nødvendigt at bibringe officeren det gymnasiale niveau i grundfag som matematik, fysik og engelsk. Men det må, fordi dette niveau ikke er et adgangskrav, ske i løbet af den teoretiske uddannelse på navigations- eller maskinmesterskole. Dette gør, at en række fag først må indlæres til et lavere niveau, og senere, når de grundfaglige kvalifikationer er til stede, må indlæres påny, men til det endelige niveau. Dette giver et uhensigtsmæssigt uddannelsesforløb, idet elever, der ved indtræden har den nødvendige basisviden "går i stå", mens de elever, der mangler den, har vanskeligt ved at følge med.

Dertil kommer, at en stadig større del af de unge, der udgør rekrutteringsgrundlaget for uddannelse til officer i handelsflåden, hvad enten det drejer sig om navigatører eller maskinmestre, i dag tager en studentereksamen eller en tilsvarende 12-årig almen skoleuddannelse. For denne gruppe gør et mindre adgangskrav i sig selv søfartens officersuddannelser mindre tiltrækkende. Med den stadig større konkurrence om fremtidens unge, bør en sådan rekrutteringsmæssig hindring fjernes.

Udvalget anbefaler derfor, at man fremover stiller krav om uddannelse på gymnasialt niveau i fagene dansk, engelsk, ma-

tematik, fysik og kemi, før uddannelsen til officer i større handelsskibe påbegyndes.

- Udvalget finder endvidere, at de to officerslinier bør have et fælles forløb, indtil eleverne har opnået rettigheder som vagthavende såvel på broen som i maskinen.

Dette uddannelsesforløb bør bestå af et indledende skoleophold, hvor eleverne opnår en faglig kunnen svarende til summen af indholdet i det eksisterende 5 måneders søfartsskoleophold for bl.a. styrmandsaspiranter og den etårige værkstedsskole for maskinaspiranter.

Herefter skal eleven gennemgå praktiktid til søs, hvorunder han bl.a. skal erhverve sig kvalifikationer for et brovagsbevis (regel II/4). Praktiktiden skal have en sådan længde, at eleven efter at have gennemgået en efterfølgende teoretisk uddannelse til enhedsofficer straks kan få de nødvendige sønæringsbeviser.

Den teoretiske uddannelse til enhedsofficer skal give den teoretiske baggrund for udstedelse af bevis som vagthavende såvel på broen (regel II/1) som i maskinen (regel III/1). Det er imidlertid vigtigt at understrege, at det gymnasiale adgangsniveau skal udnyttes, så de enkelte discipliner, hvor det er hensigtsmæssigt med henblik på den videre teoretiske uddannelse, allerede her gives et niveau, der ikke kun dækker de krav, der stilles for udstedelse af ovennævnte beviser.

Den teoretiske uddannelse til enhedsofficer efterfølges af aktiv tjeneste til søs som enhedsofficer, inden den teoretiske uddannelse fortsætter. Heri ligger der i forhold til den hidtidige tradition et skift til den tradition, der bl.a. kendes i de engelske søfartsuddannelser, og som i øvrigt er kendt fra de danske erhvervsuddannelser, nemlig at det mest hensigtsmæssige uddannelsesforløb opnås gennem en vekselvirkning mellem teori og praktik. Der ligger heri også en forpligtigelse for erhvervet til at sikre, at ingen med gennemført uddannelse som enhedsofficer bliver afskåret fra at gennemføre den fulde uddannelse på grund af manglende mulighed for at erhverve fartstiden som enhedsofficer.

Et medlem af udvalget finder ikke kravet om obligatorisk fartstid som enhedsofficer uddannelsesmæssigt begrundet og kan derfor ikke gå ind for dette element i det samlede uddannelsesforløb, men foreslår, at der skal være mulighed for, at den teoretiske uddannelse kan tages i et samlet forløb.

- I løbet af fartstiden som enhedsofficer bør den enkelte gøre op med sig selv, om han i det videre forløb primært vil satse på navigatør- eller maskinmestervejen, idet de to linier nu splittes op. For begges vedkommende bliver der tale om et skoleophold, der fører frem til eksaminer mindst på et niveau svarende til de eksisterende eksaminer som skibsfører eller maskinmester.
- Efter bestået eksamen har man kvalificeret sig til at bestride en stilling som juniorofficer på broen eller i maskinen. De som enhedsofficer opnåede rettigheder som vagtgående såvel på broen som i maskinen er bevaret og bør udnyttes. Den nautiske juniorofficer kan altså gå vagt i maskinen, ligesom den maskinuddannede juniorofficer kan gå vagt på broen. Det bør sikres, at denne mulighed for alternering også bliver anvendt i stillinger som juniorofficer, for at de erhvervede rettigheder på grund af manglende udnyttelse ikke fortabes.
- Efter erhvervet fartstid som juniorofficer kan den nautisk uddannede tiltræde en stilling som navigationschef (overstyrmand). Den maskinuddannede kan tiltræde en stilling som 1. mester (regel III/2) og efter yderligere fartstid som vedligeholdschef (regel III/2) (maskinchef).
- Navigationschefen har de konventionsbestemte teoretiske kvalifikationer for at blive skibschef (skibsfører). Der bør imidlertid stilles et nationalt krav om gennemgået skibschefskursus med henblik på tjeneste i denne stilling. Et sådant kursus kunne indeholde elementer som manøvrering, stresssituationer og søret m.m.
- Selvom officeren principielt vælger linie efter tjeneste som enhedsofficer, er det vigtigt, at den enkelte ikke bliver fastlåst. Der bør derfor gives mulighed for gennem tillægsuddannelse at skifte linie. D.v.s at vedligeholdschefen skal have mulighed for

at erhverve sig nødvendige kvalifikationer for at blive skibschef, ligesom navigationschefen gennem tillægsuddannelse bør kunne erhverve sig de som vedligeholdsschef nødvendige kvalifikationer.

- Udvalget forestiller sig, at den samlede uddannelsestid frem til at kunne tiltræde stilling som navigationschef eller 1. mester bliver af størrelsesordenen 7 år. Udvalget har overvejet længden af de forskellige elementer heri, men ønsker at begrænse sig til at udstikke principperne for fremtidige uddannelser, idet det forudsættes, at Søfartens Uddannelsesråd og Uddannelsesrådet for Maskinmesteruddannelsen forestår den nærmere tilrettelæggelse.
- Maskinmestre, der alene uddanner sig til landmaskinmester, skal kunne gennemføre den teoretiske uddannelse i et sammenhængende forløb.

Officersuddannelse (små skibe)

- De små skibe adskiller sig væsentligt fra de store skibe på en række områder med tilknytning til den daglige drift, hvor man i det mindre skib i større grad er overladt til selv at skulle takle problemerne og i mindre grad kan få hjælp fra rederikontor og rederifolk placeret i havne. I de mindre skibe må der derfor lægges stor vægt på praktisk erfaring til søs. Endvidere er de mindre skibe ikke så teknisk avancerede og derfor i højere grad baseret på traditionelt sømandskab. Denne del af erhvervet har derfor også af rekrutteringsmæssige årsager fortsat brug for officerer med et praktisk udgangspunkt og mindre brug for officerer uddannet på et højt teoretisk niveau.

Den traditionelle uddannelse som sætteskipper bør derfor bevares, men naturligvis løbende justeres til erhvervets behov. Adgangskravene til sætteskipperuddannelsen bør være folkeskolens 9 klasse og en uddannelse som skibsassistent eller skibsmekaniker. Den faglærte skibsassistent vil fortsat skulle have 12 måneders fartstid for at kunne optages på skole.

Sætteskipperen (regel II/2 begrænset, II/1 og 111/1) skal kunne gøre tjeneste som enhedsofficer i store skibe. Såfremt sætteskipperen ønsker at træde ind i karriereforløbet for officerer i store skibe, bør han under alle omstændigheder gennemgå en tillægsuddannelse, der bl.a. bringer sætteskipperen op på det gymnasiale niveau i grundfagene, og derved erhverve sig adgang til det videre uddannelsesforløb.

Uddannelse af menige

- Skibsassistentuddannelsen

Udvalget finder, at der er behov for at styrke de håndværksmæssige færdigheder for skibsassistenter. Dette bør opnås ved en udbygning af det eksisterende skoleforløb, hvilket bør føre til en reduktion af krævet fartstid for udmønstring som befaren skibsassistent.

Den befarne skibsassistent skal herefter alene mangle det gymnasiale niveau i grundfagene for at kunne blive optaget til den teoretiske uddannelse til enhedsofficer, idet det forudsættes, at kravene til praktisk uddannelse forud for optagelse til den teoretiske uddannelse til enhedsofficer skal være tilgodeset. Søfartsstyrelsen bør som nævnt tilbyde kurser, der bringer elever med folkeskolens 9. klasse op til dette niveau.

- Skibsmekanikeruddannelsen

Den i 1995 etablerede forsøgsuddannelse til skibsmekaniker, der for så vidt angår søfartsdelen indeholder hele den eksisterende skibsassistentuddannelse, tilgodeser ønskerne om et bredt kvalifikationsniveau. Også for denne gruppe skal kravene til praktisk uddannelse forud for optagelse til den teoretiske uddannelse til enhedsofficer være tilgodeset. Som den befarne skibsassistent vil skibsmekanikeren derfor alene mangle det gymnasiale niveau i grundfagene for at kunne blive optaget til den teoretiske uddannelse til enhedsofficer.

- Faglærte skibsassistenter

Personer med svendebrev inden for jern- og metalområdet kan i

dag udmønstre som befare skibsassistenter efter et 10 ugers søfartskvalificerende kursus. Udvalget finder, at det bør overvejes, hvorledes de søfartskvalificerende elementer kan styrkes og udbygges. Efter 12 måneders fartstid vil en faglært skibsassistent alene mangle det gymnasiale niveau i grundfagene for at kunne blive optaget til den teoretiske uddannelse til enheds-officer.

Uddannelse af cateringpersonale

Cateringpersonale uddannes både i en fødevarer- og serviceorienteret del, herefter kaldet faglig uddannelse, og en søfartsorienteret del.

Faglig uddannelse

For så vidt angår de faglige uddannelser findes der et fuldt udbygget og sammenhængende uddannelsessystem i Undervisningsministeriets regi bl. a. omfattende kokke-, smørrebrøds-, tjener- og cafeteriaassistentuddannelserne. Disse 4 uddannelser, hvis teoretiske del primært afvikles på de tekniske skoler, dækker også søfartens basale uddannelsesbehov på cateringområdet. Der kan også oprettes praktikpladser på færger og passagerskibe i tilknytning til alle 4 uddannelser. På grund af de faglige udvalgs krav til en alsidig uddannelse har praktikpladser til søs dog som regel karakter af kombinationsaftaler med andre praktikpladser i land.

Udvalget er bekendt med, at erhvervets parter (HORESTA og RBF) i Undervisningsministeriets regi har stillet forslag om oprettelsen af en faglært hotel- og fritidsassistentuddannelse, hvormed sigtet er at dække de resterende områder i branchen, som endnu ikke er dækket af faglærte uddannelser. En sådan uddannelse vil også kunne anvendes inden for cateringområdet til søs. Udvalget støtter derfor bestræbelserne for at få oprettet en sådan uddannelse.

Da der i princippet ikke er nogen faglig forskel mellem catering-opgaver til søs og i land, er det udvalgets opfattelse, at ikke blot de faglige uddannelser, men også fagligt orienteret efteruddannelse bør afvikles i Undervisningsministeriets regi. Det betyder også, at den del af skibskokkeuddannelsen, der i dag finder sted på Ålborg Tekniske skole, bør overflyttes til Undervisningsministeriet. Det vil samtidig sikre deltagerne sædvanlig dækning for omkostninger.

Udvalget har særligt drøftet uddannelsen af skibskokke og fundet det urealistisk at reetablere skibskokkeuddannelsen som en selvstændig faglært uddannelse. Tilgangen af søkokke skal derfor fortsat sikres gennem den faglærte uddannelse som kok. Udvalget har drøftet, hvorvidt det vil være muligt at skabe øget interesse for faget som søkok ved at åbne for tidsbegrænset praktikperiode i handelsskibe i langfart. Dette vil bl.a. forudsætte, at det faglige udvalg i Erhvervsuddannelseslovens regi kan gå ind for et sådant forslag, idet dette udvalg er ansvarligt for det faglige uddannelsesniveau, herunder kravene til praktikpladser og læremesterens kvalifikationer. Det er i den forbindelse afgørende, at den færdiguddannede kok, der har haft en del af sin praktik i handelsskibe, i alle sammenhænge anses for fuldt ud at have de samme kvalifikationer som øvrige kokke. Der er i udvalget delte meninger om behovet for at stimulere tilgangen af skibskokke. Det skal efter udvalgets opfattelse dog ikke forhindre, at muligheden etableres, så de elever og rederier, der måtte have interesse for at gå ind i en sådan ordning, ikke afskæres herfra.

Søfartsorienterede kurser

Alt catering personel skal kunne tage vare på sig selv om bord i et skib. Herudover indgår en del af cateringpersonellet i passagerskibe i den såkaldte sikkerhedsbesætning, som i nødsituationer har til opgave at bistå passagererne. Udvalget finder, at den søfartsorienterede uddannelse af denne gruppe indgående blev drøftet i Udvalget vedrørende Færgesikkerhed og henviser derfor til rapporten fra dette udvalg.

Det er samtidig udvalgets opfattelse, at disse søfartsorienterede kurser, herunder den søsikkerhedsmæssige del af skibskokkeuddannelsen, fortsat skal tilbydes i Søfartsstyrelsens regi.

Efteruddannelse

- Efteruddannelse er et vigtigt instrument til at bevare og udbygge danske søfarendes konkurrenceevne ved at sikre, at danske søfarende gennem løbende efteruddannelse opretholder et højt kvalifikationsniveau. Udvalget finder derfor, at sådan efteruddannelse bør tilvejebringes i nødvendigt omfang for alle besætningskategorier.

Adgangs- og finansieringsbetingelser

En nærmere redegørelse for udvalgets forudsætninger om adgangs- og finansieringsbetingelser for de foreslåede uddannelser er gengivet i bilag 3.

Bilag 3 Adgangs- og finansieringsbetingelser

Det er udvalgets opfattelse, at det er afgørende for den nødvendige tilgang til uddannelserne, at de adgangs- og finansieringsbetingelser, som gælder for andre uddannelsessystemer, fuldt ud kan gøres gældende for tilsvarende uddannelsesformer, der administreres af Søfartsstyrelsen. Med dette udgangspunkt gives i det følgende en oversigt over de betingelser, som udvalget mener bør være gældende, når uddannelsen finder sted på statens skoler eller på skoler, der modtager 100% statsstøtte.

For uddannelse på private skoler med delvis statsstøtte må som hidtil gælde, at statsstøtten baseres på et godkendt budget med et udgiftsniveau svarende til niveauet på statens skoler. De udgifter, der ikke dækkes gennem statstilskuddet, forudsættes som hidtil dækket enten gennem tilskud udefra eller gennem en egentlig elevbetaling.

1. Aspirantuddannelse med henblik på en officersuddannelse.
 - a. Det forudsættes, at aspiranten, inden uddannelse påbegyndes, har indgået kontrakt med et eller en gruppe af rederier om et samlet uddannelsesforløb. Alle elever med indgået uddannelseskontrakt skal kunne optages på grundkursus for aspiranter.

Bortset fra det tilskud, der ligger i, at der kun kræves en moderat betaling for kost og logi på de skoler, der drives som kostskoler (p.t. 325 kr./måned), ydes der for elever under 18 år ikke offentlig støtte. For elever over 18 år kan der herudover ydes SU.

- b. Udvalget forudsætter, at der ikke vil være vanskeligheder med at skaffe den nødvendige praktiktid til søs, da alle aspiranter har indgået uddannelseskontrakt. Det lægges endvidere til grund, at aspiranten under praktiktiden får overenskomstmæssig hyre, hvilket imidlertid forudsætter, at der indgås overenskomst på området.
- c. Efter afsluttet praktiktjeneste gennemgås uddannelse til enhedsofficer. Alle elever med gennemgået grunduddannelse og praktiktid skal kunne optages på skole. Der kan under dette skoleophold ydes SU
- d. Under sejlads som enhedsofficer betales hyre efter gældende overenskomst. Udvalget lægger til grund, at alle, der har erhvervet sønæringsbevis som enhedsofficer, kan opnå beskæftigelse som sådan og dermed få den fartstid, som er nødvendig for at påbegynde studie til henholdsvis skibsfører- og maskinmestereksamen.
- e. Alle elever, der opfylder uddannelseskravene for at påbegynde uddannelse til henholdsvis skibsfører og maskinmester, kan optages på henholdsvis navigationsskole og maskinmesterskole. Under uddannelsen kan der ydes SU.

2. Uddannelse som skibsassistent

- a. Der forudsættes principielt fri adgang til grundkursus på kombineret søfartsskole/værkstedsskole.

Bortset fra det tilskud, der ligger i, at der kun kræves en moderat betaling for kost og logi på de skoler, der drives som kostskoler (p.t. 325 kr./måned), ydes der ikke offentlig støtte til elever under 18 år. For elever over 18 år kan der herudover ydes SU.

- Såfremt den pågældende ikke efter afsluttet grundkursus kan få hyre som ubefaren skibsassistent, bør der efter en del af udvalgets opfattelse tilbydes praktikpladskompen-serende undervisning (skolepraktik) som for tilsvarende

uddannelser i land. Dette skal ses i sammenhæng med anden fartstidskompenserende undervisning. En anden del af udvalget finder, at det vil være nødvendigt for den unge at skifte uddannelsesretning, da det ikke kvalitetsmæssigt er muligt at erstatte den foreskrevne sejlads som ubefaren skibsassistent med skolepraktik. Endvidere risikerer man efter opfattelsen hos denne del af udvalget, at uddanne mange unge, som ikke efterfølgende vil kun finde beskæftigelse.

- b. Under sejlads som ubefaren skibsassistent betales hyre efter gældende overenskomst.
- c. Der er i princippet fri adgang for ubefarne skibsassistenter, der opfylder uddannelses- og fartskrav, til afslutningskurset for skibsassistenter. Under kurset ydes kursusgodtgørelse m.m. i henhold til gældende regler.
- d. Der er i princippet fri adgang til kursus for faglige skibsassistenter. Under kurset ydes kursusgodtgørelse m.m. efter gældende regler.

3. Skibsmekanikeruddannelsen

- Uddannelsen, der fortsat er en forsøgsuddannelse, forudsættes efter endelig evaluering gjort permanent. Et medlem af udvalget finder dog ikke, at uddannelsen bør gøres permanent.

Under uddannelsens søfartsskoledel gælder for offentligt tilskud samme regler som det oven for under grundkursus for skibsassistenter anførte. Under den øvrige skoleuddannelse ydes tilskud efter reglerne for faglige uddannelser. Under praktiktiden ydes der løn i henhold til gældende aftale.

4. Uddannelse til sætteskipper

Uddannelsen anses for en overbygning på skibsassistentuddannelsen. Der er fri adgang til uddannelsen for elever, der

opfylder de foreskrevne uddannelses- og fartstidskrav. Under uddannelsen kan der ydes SU.

5. Efteruddannelser

- For ikke obligatoriske efteruddannelseskurser gælder, at de kan være et vigtigt instrument til at bevare og udbygge danske søfarendes konkurrenceevne. Udvalget finder derfor, at sådanne kurser bør tilvejebringes i nødvendigt omfang for alle besætningskategorier.
- For efteruddannelse af alle ikke-officerer bør efter udvalgets opfattelse i lighed med reglerne under andre uddannelses-systemer gælde, at der ydes kursusgodtgørelse m.m. under kursus, og at der ikke betales kursusafgift for deltagelse. Obligatoriske efteruddannelseskurser bør tilvejebringes efter behov.
- Med hensyn til efteruddannelse af officerer, er det ligeledes udvalgets opfattelse, at efteruddannelsen er et væsentligt element i bevarelsen af de pågældendes konkurrenceevne. Man finder derfor, at der ikke bør opkræves kursusafgift i forbindelse med obligatorisk efteruddannelse, ligesom der bør ydes kursusgodtgørelse m.m. til kursisterne.
- Med hensyn til ikke obligatorisk efteruddannelse vil udvalget pege på, at de pågældende allerede overenskomstsmæssigt afgiver 7 optjente fridage hertil. Af de ovenfor nævnte grunde finder man, at det bør overvejes heller ikke at opkræve kursusafgift ved ikke obligatorisk efteruddannelse

6. Ungdoms- og elevuddannelser

- Efter afsluttet grundskole kræves praktiktjeneste til søs. Det foreslås, at der for alle elever i praktik etableres en ydelse svarende til det nuværende AER praktikpladstilskud, når den nuværende ordning herfor bortfalder for kontrakter indgået efter den 31. december 1996. Ved en gennemførelse af dette

forslag vil der kunne etableres det nødvendige antal praktikpladser.

Bilag 4 Afgiftsfrit detailsalg i intern EU trafik

Chicago Konventionen 1944 (54 nationer) udvidede skibes afgiftsfri status i internationalt farvand til også at omfatte fly og lufthavne, medens New York Konventionen 1954 (84 nationer) fastsatte den afgiftsfri import til de kendte "tax-free rationer".

I EF blev disse rationer nedfældet i direktiv 69/169/EF, senere ændret ved direktiverne 72/230/EF og 78/1032/EF. Salget er i dag baseret på direktiverne 91/680/EF art 28k (moms) og 92/12/EF art. 28 (punktafgifter) - men bortfalder i.h.t. samme pr 30/6 1999.

Transportselskaber og fremstillingsvirksomheder, herefter kaldet branchen, er i færd med en grundig analyse af konsekvenserne ved et sådant bortfald i 1999; men allerede nu tegner der sig et dystert billede med drastiske ændringer i infrastrukturen p.g.a. lukning af færgerederier og stigninger i billetpriser og fragtrater for såvel skibs- som luftfart.

Branchen skønner, at ophør af det afgiftsfrie salg vil skade turisme og eksport, forringe betalingsbalancen og det offentliges provenu samt føre til nedlæggelse af flere tusinde arbejdspladser, ikke mindst i områder med en i forvejen høj arbejdsløshedsprocent.

Branchen skønner endvidere, at kun en meget ringe del af det hidtidige, afgiftsfrie salg vil blive overtaget af den almindelige danske detailhandel, hvorfor den danske stat ikke vil få kompensation for mistede koncessionsafgifter (til Københavns Lufthavn og DSB) i form af øgede afgifter eller moms herfra, ligesom afskaffelsen ikke vil føre til nogen merbeskæftigelse i andre danske butikker.

Efter branchens opfattelse vil det derfor være i den danske stats interesse at få det afgiftsfrie salg i EU forlænget, hvilket i givet fald kræver en ændring af ovennævnte to direktiver.

EU-kommissionen besidder som bekendt initiativretten og vil næppe tage skridt til nogen forlængelse, medmindre Europa-Parlamentet eller Ministerrådet presser på. Netop Ministerrådet vedtog i 1991 enstemmigt en forlængelse af det afgiftsfrie salg i EU af hensyn til de negative konsekvenser ved en afskaffelse. Denne beslutning er nu genstand for retslig vurdering ved Europa-Domstolen fremtvunget af Eurotunnel via en fransk retskendelse - dog først efter en afvisning ved engelsk ret - og den danske regering kan i løbet af kort tid forvente en henvendelse i sagen fra Europa-Domstolen.

Eurotunnel påberåber sig dels unfair konkurrence fra kanalrederiernes side, dels drager den EU-kommissionens og Ministerrådets ret til at vedtage en forlængelse i tvivl. Eurotunnel har selv et afgiftsfrit salg i sine terminaler på engelsk og fransk side, men har ikke fået tilladelse til salg i togene mellem de to lande, hvilket Eurotunnel næppe heller har ønske om. Branchen finder, at sigtet alene er en total afskaffelse af det afgiftsfrie salg, der vil tvinge rederierne i knæ, for derved at skaffe sig selv flere passagerer/biler og til højere billetpriser for derved at få afhjulpet selskabets økonomiske krise.

Bilag 5 Finansiering af skibe til den mindre skibsfart

Partrederi

I århundreder har det været almindeligt, at flere personer gik sammen om at eje og drive et skib. Et sådant samarbejde vil vi i dag kalde rederivirksomhed. Rederivirksomhed kan drives i alle i dansk ret kendte selskabsformer. Der er imidlertid for dette erhverv skabt en særlig selskabsform, det såkaldte partrederi. Det særligt karakteristiske for denne selskabsform vedrører dels omfanget af partrederiet, dels hæftelsen og endelig at beslutninger kan træffes ved flertalsafgørelse.

Partrederne hæfter personligt pro rata for rederiets gæld. Til gengæld kan partrederiet kun eje det samme skib, hvorfor det er begrænset, hvad partrederiet kan påtage sig af forpligtelser. Hver partreder hæfter kun for en bestemt brøkdels af rederiets forpligtelser, men for denne andel hæfter han uden nogen beløbsmæssig begrænsning. Der er imidlertid intet til hinder for, at partrederne kan aftale solidarisk hæftelse. Dette kan være et krav fra kreditgiveren og er eksempelvis en forudsætning for lån i Danmarks Skibskreditfond.

Den personlige hæftelse er den afgørende forskel mellem partrederiet og de fleste andre anvendte finansieringsformer.

Historisk set har partrederne ofte været skibets kaptajn og måske styrmanden, mægleren, byggeværftet eller andre med arbejds- eller familiemæssig tilknytning til branchen. I takt med marginalskattens stigning i 1970-erne blev kredsen af investorer udvidet til befolkningsgrupper, der ikke havde nogen forudgående tilknytning eller

noget kendskab til skibsfarten. Interessen skyldtes i den forbindelse navnlig muligheden for skattemæssig afskrivning på skibe.

Kommanditselskab

Samtidig med den bredere ejerkreds blev det mere almindeligt at organisere rederierne i kommanditselskabsform. Et kommanditselskab er et kompagniskab mellem parter, der hæfter forskelligt for selskabets forpligtelser. Deltagerne benævnes komplementarer eller kommanditister alt efter deres hæftelsesforpligtelser. Komplementaren eller komplementarerne hæfter fuldt ud for kommanditselskabets forpligtelser, medens kommanditisten eller kommanditisterne maksimalt hæfter med et beløb svarende til den anpart, de har tegnet. Der skal dog mindst være én komplementar i hvert selskab. De mange nye og ikke branchekyndige investorer foretrak at deltage som kommanditister, da det gjorde det muligt at overskue den maksimale tabsrisiko.

Den brede investorgruppe medvirkede til at skabe en af verdens betydeligste coasterflåder og at sikre Danmark en førerposition inden for skibsbygning. Ejerformen blev imidlertid og med rette noget forkæret. Dette skyldtes dels investorenes muligheder for at afskrive på skibene og derved tilsyneladende undgå at betale skat - som mange såvel i den brede befolkning som blandt investorerne fejlagtigt troede, investeringen gav mulighed for - dels at adgangen for ikke kyndige investorer indbød til mindre seriøse initiativer til etablering af rederier uden forretningsmæssigt grundlag, og hvor det reelle indhold ikke var rederidrift, men skattemæssige overvejelser. Mange investorer fik ødelagt deres økonomi i forsøget på at få udsat deres skattebetalinger.

Den stærke fokusering på den kortsigtede skattevirkning skyldes, at den reelle afkastmulighed som regel var ringe. Det betyder, at selv relativt små forudsætningsforskydninger helt kunne fjerne afkastet. Skibskreditfonden har i visse tilfælde set sig nødsaget til at afstå fra deltagelse i kommanditselskabsprojekter.

Lovgivningen på området er siden blevet ændret i 1983, 1984, 1985, 1986, 1987, 1989 og 1991. For en nærmere beskrivelse af

disse ændringer henvises til Coasterrapporten, Industriministeriet 1991. De væsentligste af de mange indgreb var imidlertid indgrebet i 1989.

1989-anpartsindgrebet

I foråret 1989 vedtog Folketinget et generelt indgreb rettet mod anparter med virkning også for skibsvirksomhed anskaffet efter den 12. maj 1989. Sigtet hermed var at begrænse mulighederne for utilstiget skattetækning hos lønmodtagere. Hovedreglen i anpartsindgrebet, jf. lov. nr. 388 af 7. juni 1989, findes i personskattelovens § 4, stk 1, nr. 10, der omfatter indkomst fra selvstændig erhvervsvirksomhed med flere end 10 ejere.

Ændringen medførte, at eventuelt skattemæssigt underskud fra den omfattede virksomhed ikke kunne modregnes i anden indkomst. Underskuddet kunne dog fremføres til modregning i fremtidig positiv indkomst fra den pågældende virksomhed. Ophørte virksomheden imidlertid med samlet tab, kunne tabet ikke fratrækkes. Skatteyderen skulle således løbende dække opsamlede tab med egne, beskattede midler.

Partrederiet som selskabsform blev hårdt ramt af indgrebet, idet selv et brugt skib i dag er så dyrt (8-15 mio. kr.), at det ikke er realistisk for 10 personer at gå sammen og etablere et partrederi.

Selvom indgrebet principielt rammer erhvervslivet generelt, er den mindre skibsfart, som følge af omfanget af den enkelte investering, blevet ramt særligt hårdt. Der er siden indgrebet kun oprettet ganske få partrederier. Sådanne regler findes ikke i de lande, den mindre skibsfart traditionelt konkurrerer med. Der er således tale om et markant svigt i de danske rammebetingelser.

Likviditetsforløb

Der ikke forbundet særlige skattefordele ved etablering af rederi-virksomhed i partrederi i forhold til det, at enkelte personer ejer et skib. Formålet med at indhente flere deltagere er at fremskaffe den kapital, der er en forudsætning for at få finansieret køb af skibe, hvis erhvervessum er så stor, at det ikke er muligt for enkelt-personer at rejse den fornødne kapital.

Når skibet sælges igen, skal hver investor betale skat af den del af salgssummen, der overstiger skibets nedskrevne værdi. Endvidere skal investorerne betale skat af skibets løbende driftsoverskud. Skulle der opstå tab på skibets drift, er dette for den enkelte investor af en begrænset størrelse, og muligheden for at dække tabet øges af, at vedkommende har anden indkomst at fradrage tabet i.

10-mandsreglen

Man må antage, at begrænsningen på 10 deltagere har form som et generelt mål for graden af deltagelse i virksomheden, altså et mål for graden af erhvervsmæssigt engagement, herunder viljen til at løbe en reel risiko. Men en begrænsning af antallet af deltagere tager ikke højde for størrelsen af den nødvendige investering, hvilket reelt har ødelagt partrederiet som selskabsform. Relevant ny eller nyanskaffet brugt tonnage, der kunne give de mindre danske redere en fremtid, er stadig blevet større og mere kompliceret, og kapitalkravet er vokset tilsvarende. Begrænsningen på 10 deltagere udgør derfor i dag et uoverstigeligt problem for et erhverv, der i generationer har haft samarbejde mellem flere personer som en forudsætning.

Genindfør partrederiet

De generelle regler i personskatteloven må derfor ændres på en sådan måde, at det igen bliver muligt at drive skibsfart som partrederi. Graden af erhvervsmæssigt engagement eller vilje til at løbe

en reel risiko må afgrænses, så der tages højde for, at nogle erhverv er mere investeringstunge end andre.

En ændring af reglerne, der fjerner den negative særbehandling af den danske skibsfart, vil have afgørende betydning for erhvervets overlevelsessevne, såvel for redere i world-wide fart som i nærfart.

Løsningen kunne være, at investeringer, hvor mere end 10 investorer alle deltager med mindst 500.000 kr og hæfter personligt (ubegrænset) for deres andel af selskabets forpligtigelser, kunne sidestilles med projekter med højst 10 deltagere. Partrederier opfylder betingelsen om personlig hæftelse. Om nødvendigt kan man betinge, at den driftsmæssige risiko ikke bliver omgået gennem særlige konstruktioner.

Ved en så høj beløbsgrænse kombineret med personlig hæftelse må det forventes, at kun seriøse investorer vil benytte sig af muligheden, således at privatøkonomisk skattetækning på området undgås.

En sådan ændring retter sig ikke specifikt mod skibe og kan derfor ikke opfattes som statsstøtte. Det gælder så meget mere, som der er tale om at begrænse rækkevidden af en regel, der antageligt ikke findes i andre lande.

Skulle skatteekspertes vurdere, at det er nødvendigt med yderligere værneregler for at imødegå utilsigtet spekulation i f.eks. fast ejendom, må lempelsen om nødvendigt begrænses til partrederier, uagtet at en sådan bestemmelse som sektororienteret måtte forelægges kommissionen.

Den største del af udvalget anbefaler, at investeringer, hvor mere end 10 investorer alle deltager med mindst 500.000 kr. og hæfter personligt for deres andel, sidestilles med projekter med højst 10 deltagere.

Bilag 6 Regnskabsstatistik for rederivirksomhed 1984-1994

Danmarks Statistik udarbejder årligt - på baggrund af indberetninger fra rederierne - statistik over regnskaber for samtlige privatejede rederivirksomheder i Danmark med en samlet tonnage på 250 BT/BRT.

Indledning

Den regnskabsmæssige bruttoindtjening, dvs. overskud før afskrivninger og finansposter, faldt fra 1984 til 1986, hvorefter den er steget jævnt frem til 1993 for i 1994 at falde kraftigt. Relativt i forhold til driftsindtægterne er bruttoindtjeningen først steget gennem perioden og derefter faldet. I 1984 udgjorde bruttoindtjeningen omkring 13 pct., mens den i 1994 androg 8,7 pct. Også historisk er bruttoindtjeningen faldet markant fra et niveau i begyndelsen af 1970'erne på mellem 20-25 pct. af driftsindtægterne.

Baggrunden for den øgede bruttoindtjening i 1986-1993 må særlig henføres til øget tonnage, bedre kapacitetsudnyttelse/lasttilgang, faldende brændstofomkostninger samt en omlægning til relativt mere omsætningstunge markedssegmenter. Her tænkes særligt på nedgangen i tanktonnagen til fordel for linietonnage. Hertil kommer, at etableringen af DIS gjorde dansk skibsfart mere konkurrencedygtig. Tonnageomlægningen har dog også betydet, at omkostninger til lastning og losning er blevet øget. Faldet i 1994 fremkommer særligt som følge af kraftigt stigende omkostninger i forhold til en beskeden stigning i driftsindtægterne.

Blandt de faktorer, der særligt de senere år har påvirket bruttoindtjeningen negativt, kan særlig fremhæves den lave DKK/USD samt generelt lave eller faldende fragtrater i flere af de markedssegmenter, hvor dansk skibsfart er koncentreret.

Vedrørende chartring af tonnage bemærkes, at dansk skibsfart i perioden har øget indtjeningen på indchartret tonnage. Således svarede timecharterudgiften i 1984 til 58 pct. af bruttofragten fra chartrede skibe, mens denne andel i 1993 var faldet til 42 pct. Dette forhold har også virket positivt for bruttoindsejlingen.

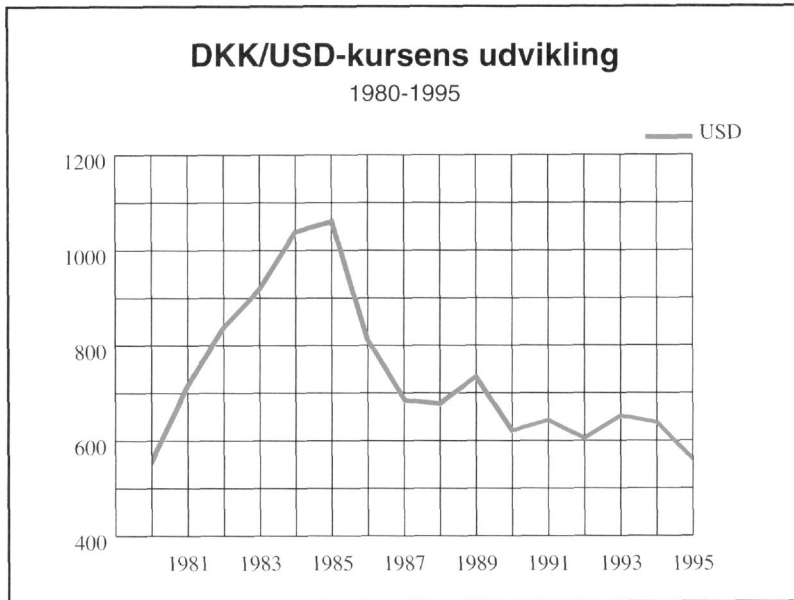
De regnskabsmæssige afskrivninger og balanceposter er generelt vokset kraftigt. Dette afspejler, at dansk skibsfart bliver stadig mere kapitalintensivt. Siden 1988 har dansk skibsfart været præget af et højt investeringsniveau, og værdien af handelsflåden er skønsmæssigt næsten fordoblet frem til 1994.

Driftsindtægter

Indsejlet bruttofragt med egne skibe

Dansk skibsfarts indsejlede bruttofragt med egne skibe, dvs. skibe under dansk flag, faldt i årene 1985-1987. I 1988 vendte udviklingen, og frem til 1993 har der været en stigende tendens, mens 1994 udviste et mindre fald. Set over hele perioden har stigningen i indsejlingen med egne skibe været mindre end de samlede stigninger i indtægterne, og regnskabspostens andel heraf er således faldet fra 66 pct. i 1984 til 45 pct. i 1994. Dette afspejler således, at dansk skibsfart ikke blot er skibe under dansk flag, men at danske rederiers samlede aktiviteter ud over egne skibe omfatter leje og disponering af fremmed skibe etc.

Rederiernes tonnage reduceredes fra 1984 til 1988, hvorefter den steg frem til 1992. Herefter indtraf et mindre fald. Fragtrateudviklingen har for liniefart været negativ med et fald på omkring 20 pct. i perioden, for tankfarten var raterne svagt stigende frem til 1991, hvorefter de faldt tilbage på 1984-niveauet. Derimod var rateudviklingen inden for trampfart stigende fra 1986 til 1989, hvorefter niveauet blev fastholdt frem til 1994. Den væsentligste afregningsvaluta inden for international skibsfart, USD, er fra et relativt højt DKK/USD-niveau i midten af 1980'erne faldet markant i 1986-1987 for derefter at svækkes yderligere på det lave niveau frem til 1994, jf. figuren.



Dollarkursens udvikling i perioden 1980-1996

Sammenfattende kan det konstateres, at den stigende bruttofragt fra 1988 særlig kan henføres til større tonnage og formentlig øget lasttilgang, dvs. bedre kapacitetsudnyttelse, mens fragtrate- og DKK/USD-udviklingen ikke har fremmet en øget bruttofragt.

Indsejlet bruttofragt med chartrede skibe

Der foreligger i regnskabsstatistikken kun informationer om indchartret tonnage for perioden fra 1991-1993. For de år gælder det, at den indchartrede tonnage ligger nogenlunde konstant omkring 4 mio. BT/BRT, mens indtægterne herfra udviser en stigende tendens.

Som tidligere anført, kan denne posts stigning ikke umiddelbart begrundes med stigende fragtrater eller øget USD-kurs. Den stigende indtægt skyldes formentlig, at den indchartrede tonnage er blevet omlagt til tonnage, der opererer inden for mere givtige markedssegmenter samt en bedre kapacitetsudnyttelse af den indchartrede tonnage. Eksempelvis vil forskydninger fra bulkfart til linie/containerfart indebærer en omsætningsmæssig fremgang.

Timecharterindtægter

Indtægter fra timecharterhyren viser fra 1986 en stigning frem til 1991, hvorefter denne post i mindre omfang reduceres frem til 1993. Over perioden er denne posts andel af de samlede indtægter dog øget fra henholdsvis en andel på 7 pct. til 12 pct.

Som ovenfor omtalt foreligger der kun statistik for udchartret tonnage fra 1991-1993. I denne periode er den udchartrede tonnage mellem ca. 1,5-2,0 mio. BT/BRT, og bevægelserne heri viser ikke tydeligt nogen sammenhæng med indtjeningen. Udviklingen i timecharterindtægterne følger derimod udviklingen i timecharterraterne. Hertil kommer, at de øgede indtægter formentlig også skyldes øget udchartring. DKK/USD-kursen har bevæget sig imod udviklingen i timecharterindtægterne og har således påvirket disse negativt.

Indtjnt ved personbefordring, restaurant m.v.

Indtægter fra personbefordring, restaurant m.v. har i perioden været overvejende stigende, men således, at andelen af de samlede indtægter ligger forholdsvis konstant omkring 8 pct.

Vedrørende valutakurser skal det bemærkes, at færgerederier, der alene opererer inden for Danmarks grænser, ikke kan forventes at være eksponeret i fremmed valuta. For færgerederier, der opererer mellem Danmark og udlandet, er valutakurserne også af betydning, omend afregningen om bord på skibe i et vist omfang sker i eller i forhold til danske kroner. I denne sammenhæng skal det videre bemærkes, at valutakursbevægelser vil påvirke disse færgerederiers passagerantal, der afhængigt af valutakurserne vil have større eller mindre incitament til at rejse.

Andre bruttoindtægter

Andre bruttoindtægter omfatter blandt andet indtægter hidrørende fra bjærgning, bugsering, spedition, assurance etc. i det omfang sådanne indtægter indgår i rederiernes årsregnskaber. Endvidere medtages på nettobasis indtægter vedrørende offshore-aktiviteter relateret til eftersøgningsvirksomhed. Denne posts andel af driftsindtægterne er stort set uændret og udgjorde 6 pct. i 1984 og 5 pct. i 1993.

DriftsomkostningerDirekte omkostninger, ekskl. udgifter til brændstof

Denne post omfatter havne-, told- og skibsafgifter, omkostninger ved lastning og losning og bugsering, provision, samt vareforbrug til egne restaurations- og detailudsalg om bord. Denne post har været stigende, og fra at udgøre 49 pct. i 1984 er andelen steget til 58 pct. i 1993.

Mens de øvrige driftsomkostningsposter er forholdsvis specifikke, er denne post meget generel og har karakter af, at mange forskellige omkostningstyper kan placeres i denne kategori. Det er derfor ikke muligt at fremhæve alle årsagerne til postens udvikling.

En væsentlig del af stigningen hænger dog sammen med liniefartens stigende andel af den samlede danske handelsflåde. Liniefarten vil sædvanligvis være præget af mange havneanløb, hvilket betyder, at især laste- og losseomkostninger øges.

Udgifter til brændstof

Udgifter til brændstof har fra 1984 til 1993 udvist forholdsvis store udsving, men med en klar faldende tendens i perioden, og denne udgift udgjorde 18 pct. i 1984 og 7 pct. i 1993. Brændstofsomkostningerne vil variere med dels tonnagen, dels oliepriserne og afregningsvalutaen, USD.

Det kan konstateres, at brændstofsomkostningerne korrelerer med tonnageudviklingen og oliepriserne i danske kr., og således er disse faktorer de væsentligste årsager til denne posts udvikling.

Hyrer, løn m.v.

Udgifter til hyrer, løn m.v. faldt fra 1984 til 1988, hvorefter denne omkostning er steget i resten af perioden. Faldet fra 1984 til 1988 afspejler et fald i antallet af søfarende, og vice versa vedrørende stigningen fra 1988. Omkostninger til hyre m.m. havde i 1984 en andel på 11 pct. og i 1993 en andel på 7-8 pct., hvilket bl.a. afspejler virkningen af DIS.

Leje for befragtede skibe, timecharterhyre

Udgifter til timecharterhyre er steget kraftigt i perioden, og postens

andel af driftsomkostninger er steget fra 8 pct. i 1984 til 14 pct. i 1993. Denne udgiftsposts udvikling vil typisk afhænge af indchartret tonnage, timecharterraterne og valutakurser.

Idet der henvises til oven for omtalte post driftindtægter vedrørende timecharter, hvor udvikling i timecharterrater omtales, vurderes det, at udviklingen i udgiften til timecharterhyre skyldes udviklingen i timecharterraterne, men herudover er posten formentlig også præget af en stigning i indchartret tonnage og/eller, at tonnagen, der er blevet indchartret, er mere specialiseret og derfor dyrere at indchartre. DKK/USD-kursen har derimod trukket i den modsatte retning, idet den er faldet gennem perioden. Dette medvirker til antagelsen af en stigning i den indchartrede tonnage.

Andre driftsudgifter

Andre driftsudgifter omfatter blandt andet udgifter i forbindelse med forsikring, reparation og vedligeholdelse, visse kommissioner samt spedition. Postens andel af driftsomkostningerne var både i 1984 og 1993 omkring 12 pct.

Administrationsomkostninger

Løn til administrationspersonale, andre personaleudgifter vedr. administrationspersonale og andre administrationsudgifter

De tre omkostningsposter vedrørende administration er i perioden 1984 til 1992 steget kraftigt, hvorefter stigningen efterfølges af fald i 1993 og 1994. Det er især løn og andre personaleudgifter, der vokser kraftigt i perioden.

Denne udvikling skal ses i sammenhæng med, at den danske handelsflåde med hensyn til skibstyper har ændret sammensætning siden 1985, hvor tankfarten udgjorde det væsentligste markedssegment, mens liniefarten udgør tyngden i 1990'erne. Sammenlignet med tankfarten bruges i forbindelse med liniefart et betydeligt større personale til varetagelse af tilgangen af gods fra mange forskellige afskibere, hvilket formentlig er den væsentligste årsag til administrationsomkostningernes stigning. De seneste års reduktion af administrationsomkostningerne må dog henføres til almindelige rationaliseringer og besparelser.