

Bemærkninger til forslaget

Inden for søfartserhvervet er det almindeligt kendt, at skibe og færger sejler under de såkaldte bekvemmelighedsflag for at undgå de strammere sikkerhedsbestemmelser, der normalt gælder for skibe, der sejler under flag fra europæiske lande samt USA.

Der er ofte tale om gamle og udtjente skibe og færger, der ville få store omkostninger til ombygninger og udbedringer, hvis de skulle opfylde de nationale krav og sikkerhedsbestemmelser.

Hertil kommer, at de forhyrede på disse skibe sjældent er organiserede i en fagforening. Der er utallige eksempler på, at ILO, International Labour Organization, eller fagforeninger i de forskellige lande har været nødsaget til at hjælpe de forhyrede med at få lønnen udbetalt.

Undersøgelser har endvidere vist, at især bekvemmelighedsskibene er ramt af havarier, oftest fordi sikkerheden om bord er af ringe standard.

Ejerforholdene for skibe under bekvemmelighedsflag er ofte umulige at efterspore med det resultat, at det er svært juridisk at finde en ansvarlig person i tilfælde af ulykker, hvilket også var tilfældet ved den tragiske ulykke med »Scandinavian Star«, der var hjemskrevet på Bahamas.

I IMO, International Maritime Organization, vedtages der mange resolutioner for at forbedre sikkerheden til søs, men svagheden er, at mange af de omtalte lande aldrig ratificerer vedtagelserne, og derfor indflages mange skibe i netop disse lande.

Derfor er den største del af verdens handelsflåde, vel at mærke især den ældste og mest nedslidte del af den, indflaget i de såkaldte bekvemmelighedslande som Bahamas, Liberia, Honduras, Panama og Cypern.

Skibsfart er en af verdens ældste transportmåder, og det har været den almindelige mening siden den moderne juras oprindelse, at lovgivningsmagten ikke skulle blande sig i søfart. Det er således en af grundfædrene til den moderne jura, Hugo Grotius, der i 1609 i et forsvar for den Hollandsk-Ostindiske Handel formulerede den meget liberalistiske tanke »havet er frit«, hvilket har betydet, at det næsten er umuligt at lovgive på søfartsområdet.

At søfarten desuden er et internationalt område, gør ikke betingelserne for regelstyring bedre eller nemmere. Der er uendelige muligheder for at omgå forsøg på strengere regler, og de benyttes da også flittigt af de mest skrupelløse redere.

SF fremsætter dette beslutningsforslag for at komme uvæsenet med bekvemmelighedsflagene til livs. Når vi har opfattelsen af, at det i første omgang bør være statshavnene, der bør forbyde anløb af færger med f.eks. Bahamasflag, er det bl.a. på baggrund af, at SF stemte for den nye havnelov for godt tre år siden.

Havneloven gav udvidede muligheder for de kommunale havnes selvstyre – en tanke, som SF støttede – og derfor vil SF ikke på nuværende tidspunkt stille forslag om, at loven skal gælde for alle havne i Danmark.

SF finder det endvidere forkert og konkurrenceforvridende, når det f.eks. på danskflagede færger er påbudt at fjerne asbest, mens andre færger under udenlandsk flag ikke er omfattet af reglen.

Af andre forskelle mellem en dansk indregistreret færge og en færge under bekvemmelighedsflag kan nævnes hviletidsbestemmelserne. Her gælder sømandsloven kun for danske færger og skibe.

Når det drejer sig om mandskabets uddannelse med hensyn til sejltid og sikkerhedsbestemmelser, er det ikke de danske men Bahamas' regler (jf. spørgsmål 57, alm. del – bilag 231 (folketingetsåret 1992-93)), der gælder, selv om færgen sejler på dansk havn.

ILO-konvention nr. 147, som skal kontrollere arbejdstiden om bord, er ikke underskrevet af Bahamas og gælder derfor ikke, selv om en færge sejler på dansk havn med eksempelvis Bahamasflag.

Det betyder, at heller ikke konventionens regler om evakueringsplaner under brand m.v. og om de forhyrede og deres eventuelle arbejdsskader og anmeldelse heraf gælder, ikke engang, hvis man betaler skat til Danmark. Der er ingen krav.

Danmark har heller ingen indflydelse på, hvorvidt en udenlandsk flaget færge har arbejdsskadeforsikring. Det betyder i realiteten, at en ulykke om bord