

Det har været en forudsætning for Funder-udvalgets forslag, at de overenskomstsmæssige problemer, der vil opstå ved et mindre antal skibes overgang fra DAS til DIS, løses ved aftale mellem de involverede organisationer. Bestemmelsen om ophævelse af fartsbegrænsninger for fragtskibe sættes først i kraft efter erhvervsministerens bestemmelse herom.

Bareboatregister-forslag.

Det er i dag almindeligt, at danske rederier ikke kun disponerer over skibe, som de ejer, men at de også disponerer over skibe, som befragtes på langtidslejekontrakter. Befragtning er i moderne rederidrift et væsentligt supplement til køb/salg af skibe.

Aftale om leje af skibe indgås ofte ved bareboatcertepartier, hvor befragteren (lejeren) i lejeperioden overtager de fleste af de beføjelser, som normalt udøves af skibets ejer. Befragteren vil således træffe afgørelse om skibets drift, herunder dets anvendelse, bemanning og vedligeholdelse, dog kan alene ejeren sælge eller pantsætte skibet. Et bareboatcerteparti indgås ofte for længere perioder ad gangen.

Der er ved en bareboataftale fordele fremfor et egentligt køb/salg. Således er det ved bareboatbefragtning i modsætning til salg muligt at bibeholde skibets belåning i lejeperioden. Dette kan være med til at nedbringe omkostningerne. Ligeledes bevarer et rederi, som bortbefragter ledig tonnage fremfor at sælge, ejendomsretten over skibet. Dette kan medvirke til at nedsætte risikoen for et tab i økonomisk ustabile perioder, hvor det ikke altid er muligt fuldt ud at sikre sig en købers økonomi eller at få en garanti for indtjeningsmulighederne. Nogle lande har allerede åbnet mulighed for, at rederier i deres skibsregistre kan få registreret skibe på grundlag af en bareboataftale, eller at et skib, der bareboatbefragtes af en udenlandsk reder, midlertidigt kan føre det fremmede nationalitetsflag. Hverken Lov om Dansk Internationalt Skibsregister eller Lov om skibsregistrering giver i dag danske redere disse muligheder.

Den største del af Funder-udvalget var enig om, at det ville indebære forretningsmæssige fordele og kunne have en positiv effekt på beskæftigelsen af danske søførende, hvis danske redere fik mulighed for at lade udenlandske skibe, som de bareboatbefragter, føre dansk flag.

Det foreslås derfor, at danske redere skal have mulighed for at få skibe, som de bareboatbefragter, og som de således reelt disponerer over, optaget i et dansk skibsregister med ret til at føre dansk flag med de rettigheder og pligter, der følger deraf. Dette vil fremme danske erhvervsinteresser og være med til at forbedre konkurrenceevnen. Danske redere får mulighed for at benytte samme overenskomst på de ski-

be, som der disponeres over, uanset om disse skibe ejes eller lejes. Dette giver en fleksibilitet, som kan være nødvendig. Samtidig kan det også være en fordel for den ansatte, idet de befragtede skibe ved at føre dansk flag bliver undergivet danske regler på det sociale, det arbejdsmiljømæssige og det sikkerhedsmæssige område.

Danske redere kan ligeledes i forbindelse med bortbefragtning af ledig dansk tonnage have behov for at tilbyde befragteren, at denne får mulighed for at sætte skibet under fremmed flag med de rettigheder og pligter, som følger heraf. Et sådant flagskifte kan være en betingelse for, at den udenlandske reder får de markedsadgange, der kan være knyttet til bestemte flag. Har en befragter ikke mulighed for et flagskifte, kan det ikke udelukkes, at han foretrækker skibe fra lande, som kan tilbyde et sådant. Det kan være til skade for danske rederes mulighed for at udnytte deres tonnage optimalt og dermed få betydning for konkurrenceevnen. Det er ikke hensigten, at tillade dansk-ejede skibe at føre nationalitetsflag fra lande, som har en uacceptabel standard. Derfor vil man alene tillade flagskifte til lande, som har ratificeret SOLAS (Konventionen om sikkerhed for menneskeliv til søs), MARPOL (Konventionen om forebyggelse af forurening fra skibe), STCW (Konventionen om minimumsuddannelse og om vagthold på skibe) og Lastelinjekonventionen samt ILO-Konventionerne nr. 87 angående foreningsfrihed og beskyttelse af retten til at organisere sig, nr. 98 om retten til at organisere sig og føre kollektive forhandlinger og nr. 147 om minimumsnormer i handelsskibe.

Efter forslaget kan et dansk skib, som bareboatbefragtes til en udenlandsk reder, kun få lov til at føre et andet nationalitetsflag end det danske, hvis det fremmede flag er godkendt af erhvervsministeren. Det foreslås, at denne godkendelse sker efter forudgående høring i Skibstilsynsrådet, hvor de danske søfartsorganisationer, såvel på arbejdstager- som på arbejdsgiversiden, er repræsenteret.

Under hensyntagen til de danske internationale forpligtelser er det foreslået, at betragte andre EU- eller EØS-landes flag, som umiddelbart godkendte.

Den største del af Funder-udvalget var også enig om, at en mulighed for danske redere for at tilbyde befragtere af dansk tonnage at lade sådanne skibe føre udenlandsk flag, ville indebære forretningsmæssige fordele. Man udtrykte dog samtidig bekymring for misbrug af en sådan mulighed. Man har som eksempler på misbrug nævnt, at en dansk reder bortchartrer til en udenlandsk ejer, i hvis virksomhed den danske reder selv har en ikke ubetydelig økonomisk interesse. Der er også nævnt muligheden for, at en dansk reder tager et bortcharteret skib under