

1993. – 1063 ár frá stofnun Alþingis.  
117. löggjafarþing. – 104. mál.

## 107. Tillaga til þingsályktunar

um alþjóðlega skráningu skipa.

Flm.: Steingrímur J. Sigfússon, Jóhann Ársælsson.

Alþingi ályktar að fela ríkisstjórninni að undirbúa hið fyrsta nauðsynlegar aðgerðir svo að koma megi á alþjóðlegri skráningu skipa hér á landi. Samið verði og lagt fyrir Alþingi frumvarp til laga um alþjóðlega skipaskráningu þar sem:

- a. opnað verði fyrir alþjóðlega skráningu kaupskipa með sambærilegum hætti og tíðkast í Danmörku,
- b. leyfð verði alþjóðleg skráning, B-skráning, fiskiskipa sem úrelt hafa verið úr íslenska fiskiskipaflotanum eða keypt eru erlendis frá án þess að hafa veiðileyfi í íslenskri lög-sögu.

Jafnframt láti ríkisstjórnin undirbúa nauðsynlegar skattalagabreytingar vegna hinnar alþjóðlegu kaupskipaskráningar og aðrar lagabreytingar sem þörf er á. Stefnt verði að því að lögfesta viðkomandi breytingar fyrir þinglok vorið 1994.

### Greinargerð.

Margt mælir með því að hrinda í framkvæmd alþjóðlegri skráningu skipa á Íslandi af því tagi sem tillagan gerir ráð fyrir.

Á undanförunum árum hefur fækkað stórlega í þeim hluta íslenska kaupskipaflotans sem skráður er á Íslandi. Ef skoðuð er þróun þessara mála sl. áratug kemur í ljós að af heildarflota, upp á 51 skip í eigu íslenskra kaupskipaútgerða árið 1980, voru 48 skráð á Íslandi. Árið 1991 taldi flotinn 41 skip, en af þeim voru aðeins 17 á skrá hérlendis. Svipaða þróun má sjá í fjölda íslenskra sjómanna á kaupskipunum og má sem dæmi taka að frá því í júní 1988 til apríl 1991, eða á þremur árum, fækkaði þeim úr 424 í 341 eða um 83. Væntanlega hefur þróunin haldið áfram síðan þessar tölur voru teknar saman, sbr. skýrslu nefndar um skráningarreglur íslenskra kaupskipa frá því fyrir á þessu ári. Þar kemur m.a. fram að kaupskip í eigu íslenskra aðila hafi í febrúar 1993 verið 29 talsins, en aðeins níu þeirra voru á skrá hérlendis.

Það virðist því ljóst að verði ekkert að gert stefnir í að skráning kaupskipa hér á landi og sigling þeirra undir íslenskum fána muni brátt heyra sögunni til. Það er skoðun flutningsmanna að raunhæfasta leiðin til að sporna við þessu og tryggja að tekjur og störf í tengslum við kaupskipaflotann falli Íslendingum í skaut sé að koma á alþjóðlegri skipaskráningu hliðstætt og gert hefur verið í Noregi og Danmörku. Sú leið sem Danir hafa valið er betur til þess fallin að vernda starfskjör innlendra sjómanna og líklegra að um hana geti orðið sæmi-leg sátt.

Hvað varðar seinni lið tillögunnar um alþjóðlega skráningu fiskiskipa er það að segja að verið er að bregðast við talsvert öðru vandamáli en við á um kaupskipin. Vegna veiði-

**Prentað upp.**

réttinda íslenskra skipa innan landhelginnar er útlöggun fiskiskipaflotans í sama skilningi og kaupskipanna augljóslega ekki á dagskrá. Hins vegar hefur skapast sú staða að íslenskar útgerðir, eigendur skipa, sem tekin hafa verið af veiðileyfin í íslenskri landhelgi, hafa ekki mátt gera þau út áfram undir íslenskum fána til veiða á fjarlægum miðum. Þessi staða kemur upp vegna ákvæða í lögum um stjórn fiskveiða og reglna um endurnýjun og úreldingu fiskiskipa.

Í lögum um stjórn fiskveiða hefur undanfarin ár verið ákvæði þess efnis að einungis megi veita þeim skipum veiðileyfi sem þau hafi fyrir, eða nýjum eða nýkeyptum skipum í stað annarra sambærilegra sem horfið hafi „varanlega úr rekstri“. Athyglisvert er að það eru ekki löginn sjálf sem gera það að skilyrði að skipin hverfi af skipaskrá Siglingamálastofnunar ríkisins, heldur reglugerðarákvæði.

Þannig stóð í 17. gr. reglugerðar nr. 290/1992, um veiðar í atvinnuskyni á sl. fiskveiðiári: „Aðeins er heimilt að veita nýju eða nýkeyptu skipi veiðiheimildir skv. 1. gr. í stað skips sem hverfur úr rekstri, að skip það sem hverfur úr rekstri hafi verið strikað af skipaskrá Siglingamálastofnunar ríkisins.“ Þessi túlkun, eða öllu heldur framkvæmd þeirra ákvæða laganna að til þess að skip skuli talin *endanlega úr rekstri* þurfi þau að hverfa af íslenskri skipaskrá, mun fyrst hafa litið dagsins ljós í reglugerð á árinu 1987.

Í ljósi framangreinds má færa fyrir því rök að ekki sé þörf á lagabreytingum til að heimila áframhaldandi íslenska skráningu skipa sem horfið hafa varanlega úr rekstri í skilningnum fiskveiðiskip innan íslenskrar lögsögu. Augljóst er að skip, sem hafa misst veiðileyfi innan íslenskrar efnahagslögsögu, geta að öllu öðru leyti fullnægt reglum um íslenska skráningu, svo sem hvað íslenskt eignarhald, öryggisbúnað o.s.frv. snertir.

Sé það á hinn bóginn vilji yfirvalda að halda sig við þá framkvæmd að til að teljast „endanlega úr rekstri“ skuli skipin ekki aðeins missa veiðileyfi í íslenskri lögsögu heldur einnig hverfa af hinni almennu skipaskrá er einfaldasta lausnin að mati flutningsmanna sú sem hér er lögð til að til verði sérstök skrá, B-skrá eða alþjóðleg skrá, sem skipin geti þá færst yfir á.

Vegna þess ástands sem ríkir hafa útgerðir brugðið á það ráð að stofna fyrirtæki og skrá skipin erlendis með þeim afleiðingum að þau teljast ekki lengur til íslenska flotans. Ekki verður séð að sú stefnumótun, sem í gildi er um að takmarka stærð fiskiskipaflotans innan íslensku lögsögunnar, þurfi að útiloka það að fiskiskip geti eftir sem áður tilheyrt íslenskri skipaskrá og án þess að hafa veiðileyfi í íslenskri lögsögu. Tala mætti um B-skráningu fiskiskipa í því tilfalli. Með því vinnst það að aflareynsla, sem skipin kunna að öðlast á fjarlægum miðum, bókfærast á Ísland, fyrirtækin eru laus við það umstang sem því fylgir að skrá skipin erlendis, en því getur einnig fylgt verulegur kostnaður svo sem vegna endurflokkunar, réttarstaða sjómanna er betur tryggð og síðast en ekki síst getur það skipt verulegu máli í viðskiptalegu tilliti fyrir útgerðirnar hvar skipin eru skráð. Er þá átt við að aflskipa, sem skráð eru erlendis en eru í eigu íslenskra fyrirtækja, getur tekið á sig toll sem innflutt hráefni þegar þannig háttar til.

Rétt er að taka fram að í hvorugu tilvikanna er verið að tala um að opna „erlendum“ skipum leið inn á íslenska skipaskrá. Flutningsmenn gera ráð fyrir að sambærileg skilyrði um eignarhlut Íslendinga í útgerðarfyrirtækjum kæmu inn í löginn og gilda í bæði norsku (NIS) og dönsku (DIS) alþjóðaskránum.

Við setningu laganna þarf að huga að því hvort ekki sé rétt að látin verða gilda ákveðin ákvæði til bráðabirgða um heimildir til endurskráningar þeirra skipa sem horfið hafa út á undanförunum árum en enn eru í eigu íslenskra útgerðaraðila inn á hina alþjóðlegu íslensku skipaskrá.

**Fylgiskjal.***Samgönguráðuneytið:***Norsku (NIS) og dönsku (DIS) alþjóðlegu skipaskrárnar.**

(Úr skýrslu um skráningu kaupskipa á Íslandi, 1993.)

**5. Kaupskipaútgerð á Norðurlöndunum**

Segja má að sú framvinda mála í kaupskipaútgerðinni og mönnun kaupskipa á Íslandi sem lýst var í fjórða kafla hafi yfirleitt verið með svipuðum hætti í öðrum löndum hins vestræna heims. Sennilega er helsti munurinn sá, að aukning í skráningum kaupskipa undir erlendan fána hefur átt sér stað nokkrum árum seinna á Íslandi en hjá nágrennaþjóðum okkar, t.d. í Skandinavíu. Líklega búa þær þjóðir við nokkru meiri samkeppni í siglingum, sem og viðskiptum almennt vegna nálægðar við markaði og önnur samkeppnislönd. Aftur á móti höfum við Íslendingar, m.a. vegna landfræðilegra aðstæðna og fámennis, búið við minni samkeppni, t.d. á sviði flutninga til og frá landinu, fram að þessu.

Það er löng hefð fyrir því að Íslendingar beri sig saman við frændþjóðirnar á Norðurlöndum á flestum sviðum. Þar eru aðstæður að mörgu leyti svipaðar og á Íslandi jafnt í kaupskipaútgerð sem á öðrum sviðum. Af þessum sökum er ekki úr vegi að fjalla sérstaklega um kaupskipaútgerð síðastliðinna ára í Noregi og í Danmörku og bera þeirra reynslu saman við okkar og þær leiðir sem þar voru farnar til að leysa þann vanda sem kaupskipaútgerð var í. Í sambandi við stofnun alþjóðlegrar skipaskrár á Íslandi hefur einkum verið litið til þessara tveggja landa um fyrirmyndir. Í báðum löndunum var stofnuð svokölluð alþjóðleg skipaskrá, til að leysa vanda kaupskipaútgerðarinnar. Það var gert árið 1987 í Noregi og 1988 í Danmörku.

Aðrar Norðurlandþjóðir, sem ekki voru nefndar hér að ofan hafa einnig gripið til eða eru í þann veginn að grípa til aðgerða vegna útflöggunar skipa og fækkandi starfa sjómanna. Finnar lögðu fram frumvarp í nóvember 1991 er varðar sérstaka skipaskrá og jafnframt breytingar á skattareglum er varða sjómenn á finnskum skipum sem þegar hefur tekið gildi.

Hér að neðan verður gerð nánari grein fyrir alþjóðlegu skipaskránum í Noregi og í Danmörku, en samkvæmt skipunarbréfi nefndarinnar verður mest mið tekið af þessum skipaskráum.

**Noregur**

Í Noregi er kaupskipaútgerð hefðbundinn og veigamikill þáttur efnahagslífsins. Árið 1990 var norski flotinn sá fjórði stærsti í heiminum með samtals rúmlega 20 milljónir brúttólesta stærð, næst á eftir Líberíu, Panama og Japan. Auk þess að skapa sjálf atvinnu og leggja gjaldeyri til þjóðarbúsins hefur kaupskipaútgerðin að sjálfsögðu margvísleg önnur áhrif á norskt efnahags- og atvinnulíf. Skipasmíðar, smíði og sala búnaðar til skipa, skipamiðlun o.s.frv. eru til dæmis mjög

háð kaupskipaútgerðinni. Öll þessi atvinnustarfsemi átti því undir högg að sækja á því samdráttarskeiði sem ríkti í norsku kaupskipaútgerðinni á áttunda áratugnum og fyrri hluta þess níunda.

Um miðjan níunda áratuginn var við svipað vandamál að etja í Noregi og á Íslandi fáum árum seinna. Vegna slæmrar samkeppnisaðstöðu norsku kaupskipaútgerðanna voru norsk skip færð undir ýmsa þægindafána hvert á fætur öðru. Sú ástæða var oftast nefnd að mikill mismunur sé á launum áhafna eftir þjóðerni þeirra: Áhafnarkostnaður dæmigerðs stórflutningaskips undir norskum fána var t.a.m. um 7 milljónir norskra króna árlega, en áhafnarkostnaður samskonar skips undir erlendum þægindafána og með Filippseyskri áhöfn var til samanburðar aðeins um 4,5 milljónir. Áhafnarkostnaður skipa með norska skráningu og áhöfn var þrátt fyrir þetta ámóta og skipa með áhafnir frá öðrum löndum Vestur-Evrópu. Áhrif ýmissa annarra þátta er varða kostnað og samkeppnisaðstöðu, t.d. fjármagnskostnaður og kostnaður vegna sérstakra norskra öryggiskrafna, reyndust í samanburði við launin hverfandi lítil.

Norskum skipum fækkaði á árunum 1986–1987 úr 667 í 550 skip. Skipaflotanum sem var í rekstri hjá norskum útgerðaraðilum árið 1987 var hægt að deila eftir skráningar- og eignarhaldsformi í þrjá jafnstóra hluta. Einn hluti flotans var norskur og undir norskum fána, annar norskur undir erlendum fána og þriðji hlutinn í erlendri eigu og undir erlendum fána. Á tímabilinu 1984–1986 fækkaði farmönnum á norskum skipum í millilandasiglingum, jafnt norskum sem og frá öðrum löndum, úr um það bil 30.000 í 22.000. Þetta jafngildir 27% fækkun. Norðmönnum á skipunum fækkaði úr 22.000 í 16.500, sem er fækkun um 25%.

Norsku kaupskipaútgerðimar brugðust við harðnandi samkeppni við keppinauta sína sem tíðum ráku skip undir ýmsum þægindafánum ásamt lægri áhafnarkostnaði með því að flagga einnig út sínum skipum. Þetta leiddi til þess að norska Stórpingið setti lög árið 1987 sem heimiluðu stofnun sérstakrar norskrar alþjóðlegrar skipaskrár (NIS). Skipaskránni var fyrst og fremst ætlað að auðvelda að færa á ný undir norskan fána, skip í norskri eigu sem flaggað hafði verið út.

### Danmörk

Í Danmörku varð þróunin í kaupskipaútgerðinni með nokkuð líkum hætti og í Noregi. Á fyrri hluta níunda áratugarins voru kaupskip í eigu danskra útgerða, en voru skráð undir erlendum fánunum, u.þ.b. 10–12% af heildarfjölda þeirra kaupskipa sem sigldu undir dönskum fána. Á seinni hluta áratugarins breyttist þetta ört, aðallega á árunum 1985–1987.

Í apríl 1988 voru dönsk kaupskip undir erlendum fánunum u.þ.b. 47% af heildarfjölda danskra skipa sem sigldu undir dönskum fána.

Algengustu þægindafánar sem danskar útgerðir skráðu skip sín undir voru Panama, Bahama og Singapore.

Ekki var verulegur munur á þeim kaupskipum sem voru með erlendan fána og þeim sem báru þann danska. Þau skip sem flaggað hafði verið út voru yfirleitt álíka stór og skip undir dönskum fána, en þó yfirleitt yngri. Skip undir erlendum fánum voru tíðum rekin af dótturfyrirtækjum danskra fyrirtækja í „þægindafánalöndum“. Dæmi um land þar sem svona dótturfyrirtæki voru stofnuð er Singapore. Með þessu móti minnkuðu stöðugt efnahagstengsl útgerðanna við Danmörku. Tengd starfsemi, s.s. skipasmíði, dróst saman í Danmörku þar eð skip voru æ oftast keypt eða byggð erlendis og nýskráð undir erlendan fána.

Reyndar fluttist þessi starfsemi í auknum mæli til „þægindafánalandanna“. Talað var um að hætta væri á að þekking í Danmörku varðandi ýmsa þætti kaupskipaútgerðarinnar kynni að glatast.

Vegna þessa ástands sem skapast hafði í kaupskipaútgerðinni fóru dönsk stjórnvöld að leita leiða sem mættu verða til þess að halda í þær skattatekjur, þau störf og margvíslega starfsemi tengda kaupskipaútgerðinni svo sem mögulegt væri. Stofnun alþjóðlegrar skipaskrár í Danmörku að norskri fyrirmynd var sú leið sem valin var. Þessi skipaskrá var einkum ætluð fyrir danskar útgerðir og verður skýrt nánar frá henni hér að neðan.

## 5.1. Norrænu alþjóðlegu skipaskrárnar, NIS og DIS, stofnun þeirra og reynsla

Sú þróun í kaupskipaútgerð á Norðurlöndum sem að ofan var lýst varð til þess að bæði Norðmenn og Danir stofnuðu sínar eigin alþjóðlegu skipaskrár. Þessar norrænu opnu skipaskrár voru m.a. andsvar við „óðýrum“ skipaskráum ríkja svo sem Panama og Líberíu. Opnum skipaskráum Noregs og sér í lagi Danmerkur var þó ætlað að höfða fyrst og fremst til kaupskipaútgerða viðkomandi lands og bæta samkeppnisaðstöðu þeirra. Í Danmörku voru gerðar sérstakar aðgerðir til þess að bæta samkeppnisaðstöðu danskra sjómanna.

### 5.1.1. Noregur – NIS

Norðmenn urðu fyrri til en Danir til að setja lög um alþjóðlega skipaskráningu. Þann 12. júní 1987 var stofnuð skipaskráin Norsk Internasjonalt Skipsregister, skammstafað NIS. Hér að neðan verður innihaldi laganna lýst í stórum dráttum.

Hvað varðar áhöfn og búnað skipanna var gert ráð fyrir að kröfur hins opinbera um lágmarksáhöfn takmörkuðust við það sem nauðsynlegt væri af öryggisástæðum og miðað við alþjóðlegar samþykktir um þessi mál. Ennfremur var gert ráð fyrir að sérstakar norskar kröfur til gerðar skipa og búnaðar þeirra yrðu aflagðar, að því tilskildu að það stofnaði ekki öryggi sjómanna í tvísýnu.

Gerðar eru sérstakar kröfur til eignarhaldsforms á skipum sem skráð eru í NIS-skráninguna. Til þess að hægt sé að fá skráð skip í NIS þarf samkvæmt lögnum m.a. að fullnægja nokkrum skilyrðum um eignarhald: Eigandi þarf að vera norskur, skv. skilgreiningu norsku sjólaganna, hlutafélag með aðalstöðvar í Noregi eða fyrirtæki sem samrýmist kröfum norskra laga. Ef eigandi skips fullnægir ekki ofangreindum skilyrðum þarf að benda á fulltrúa í Noregi sem getur annast samskipti við yfirvöld fyrir hönd eigandans.

Siglingasvæði skipa sem heimilt er að skrá í NIS er skýrt afmarkað. Þannig eru gerðar kröfur um að skip með NIS-skráningu flytji ekki vörur eða farþega milli norskra hafna. Ekki mega skipin heldur stunda reglubundna farþegaflutninga milli Noregs og annarra landa. Veita má þó undanþágu frá ákvæðum laganna um þau svæði þar sem skip með NIS-skráningu hafa heimild til að stunda siglingar.

Veigamikil átriði í lögnum er að ekki er hindraður á neinn hátt aðgangur erlendra farmanna að störfum á skipum undir norskri alþjóðlegri skráningu. Þannig ákvað nefndin sem undirbjó lagafrumvarpið að leggja til að felld yrðu úr gildi lög frá árinu 1854, sem kváðu á um að ekki mætti ráða fleiri útlendinga á norsk skip, en sem næmi einum þriðja hluta áhafnarinnar.

### Reynslan af NIS-skráningunni

Á ráðstefnu um mönnun, skráningar og rekstur kaupskipa sem haldin var í Reykjavík í maí 1991 skýrði fulltrúi norskra kaupskipaútgerða frá afstöðu útgerðanna til stofnunar og reynslunnar sem fengist hefur af NIS. Fulltrúinn sagði að frá stofnun NIS hafi norskir kaupskipaflotinn stækkað verulega m.a. hafi verið keypt mörg skip erlendis frá og skráð í skipaskrána <sup>(6)</sup>. Af því 901 skipi sem var í skránni árið 1991 höfðu t.a.m. norskir útgerðarmenn keypt 507 skip notuð erlendis frá af erlendum útgerðum.

Að sögn fulltrúans hefur vöxtur flotans sem skráður er undir NIS-fána aukið mjög eftirspurn eftir velmenntuðum norskum yfirmönnum. Sjómenn á NIS-skipum voru á árinu 1991 alls 27.600, þar af voru 5.600 Norðmenn sem er 21%. Filippseyingar voru 17.200 eða hvorki meira né minna en 63%. Að mati fulltrúa kaupskipaútgerðanna er NIS, fjórum árum eftir stofnun þess, orðið fast í sessi og hefur tekið á sig „endanlegt form“.

---

(6) Per Kure, 1991

Ekki var fulltrúi norsku vélstjórasamtakanna sem einnig talaði á fyrrnefndri ráðstefnu að öllu leyti sammála þeim sem talaði fyrir hönd kaupskipaútgerðarinnar.

Hvað varðar neikvæðar ráðstafanir gagnvart sjómönnum í tengslum við NIS nefndi hann að vinnutími á NIS-skipum hafi verið lengdur úr 35,5 tímum í 40 tíma (7). Fulltrúinn gaf í skyn að eftirlit með öryggismálum á skipum í NIS væri ekki fyllilega sem skyldi. Samkvæmt gildandi reglum felur norska siglingamálastofnunin svokölluðum flokkunarfélögum að mestu leyti að hafa eftirlit með skipunum, m.a. Det Norske Veritas og telur fulltrúinn að það fyrirkomulag kunni að hafa neikvæð áhrif á öryggismál ásamt miklum innflutningi notaðra skipa. Að auki nefndi fulltrúinn að innan við 30% yfirmanna á NIS-flotanum séu norskir og að skipin sem keypt eru notuð séu almennt í verra ásigkomulagi en þau skip sem Norðmenn hafi átt að venjast. Fulltrúi vélstjórasamtakanna sagðist þó vera bjartsýnn á að það eftirlit sem norska siglingamálastofnunin hefur yfir framkvæmd almenns eftirlits skipa í NIS geti skilað góðum árangri. Hann nefndi einnig að sjómannasamtökin norsku eiga sinn fulltrúa í sérstakri nefnd sem hefur eftirlit með skoðunar- og öryggismálum skipanna. Á skipum í almennri norskri skipaskrá, NOR voru árið 1991 á milli 5.000 og 6.000 sjómenn. Áður en NIS var stofnað árið 1987 voru þar u.þ.b. 11.000 sjómenn. Á 899 NIS-skipum voru árið 1991, 1814 norskir yfirmenn, eða tveir á hvert skip að meðaltali.

### 5.1.2. Danmörk – DIS

Lögin um danska alþjóðlega skipaskrá voru sniðin eftir norsku lögunum og eru í flestum efnisatriðum eins, þó er ákveðinn munur þar á, varðandi fylgifrúmvarp um skatta, eins og nánar verður skýrt frá.

Þegar stofnun danskrar alþjóðlegrar skipaskrár, Dansk International Skibsregister – DIS stóð fyrir dyrum lýstu danskir útgerðaraðilar miklum vilja fyrir því að fá skipin skráð á ný í Danmörku. Góð samstaða náðist milli útgerða, sjómanna og yfirvalda um þessar aðgerðir. Aðalmarkmiðið með DIS var að fá danskar útgerðir til þess að skrá skip sín heima í stað þess að skrá þau undir margvíslega erlenda þægindafána. Ekki var ætlunin að reyna að fá erlenda skipaeigendur til að skrá skip sín í DIS. Lögð var áhersla á að DIS-skráningin skyldi vera gæðaskráning. Öryggissjónarmiðum var m.a. haldið mjög á lofti þegar gerð laganna um DIS stóð fyrir dyrum.

Eitt megininkenni þessarar skipaskrár er að lögin um hana skiptust eiginlega í tvo aðskilda hluta. Lögin fjölluðu í fyrsta lagi um alþjóðlega skipaskrá og framkvæmd hennar. Einnig var lagt fram samtímis annað lagafrúmvarp sem fjallaði um breytingu á dönsku skattalöggjöfni, eða

(7) Frode Gross, 1991

nánar tiltekið þeim hluta skattalöggjafarinnar sem fjallar um skatta sjómanna.

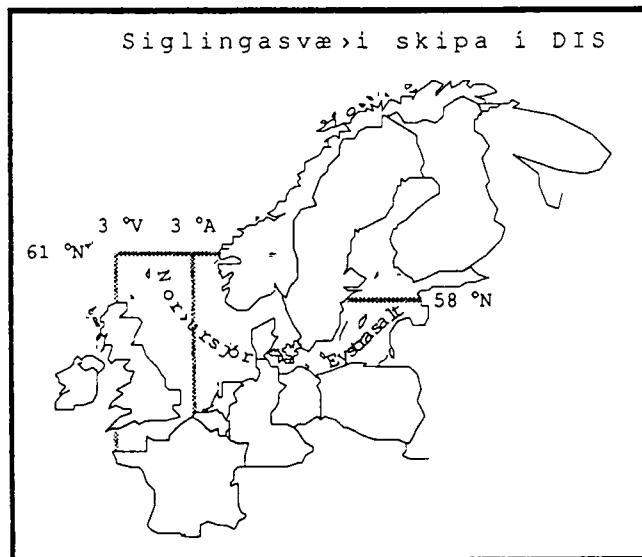
Þann 1. júlí 1988 voru samþykkt í danska þinginu lög um alþjóðlega danska skipaskrá – DIS, ásamt breytingunum á skattalöggjöfinni. Hér að neðan er fjallað um helstu einkenni skipaskrárinnar.

Í DIS-skrána er heimilt að skrá skip sem teljast dönsk samkvæmt skilgreiningu dönsku sjólaganna (ákvæði um eignarhlut danskra aðila) og eru yfir 20 brúttólestum að stærð. Skip í erlendri eigu, yfir 20 brúttólestum að stærð geta fengið þessa skráningu að uppfylltum vissum skilyrðum um eignarhald. Þau skilyrði eru í meginatriðum að í fyrsta lagi þurfi danskir ríkisborgarar, eða samtök sem lögum samkvæmt teljast vera dönsk og hafa útgerð að aðalatvinnu, að eiga umtalsverðan eignarhlut í fyrirtæki, sé það erlent og einnig að hafa atkvæðisrétt við stjórnun þess. Annar möguleiki er sá að erlent útgerðarfyrirtæki hafi tilnefnt fulltrúa í Danmörku sem geti tekið við stefnu fyrir sína hönd, geti staðið í samskiptum við dönsk skráningaryfirvöld og geti tekið sér þær skyldur á herðar sem lög þessi leggja á útgerðina.

Skip sem tekið er upp í DIS-skráninguna hefur rétt til að sigla undir dönskum fána og fellur þá jafnframt undir dönsk lög.

### Mynd 1.2

Veigamikil atriði í dönsku alþjóðlegu skipaskránni, líkt og þeirri norsku, er að skip sem eru skráð í henni hafa ekki heimild til að stunda siglingar sem eiga sér aðallega stað innan ákveðins hafsvæðis undan strönd fánalandsins. Siglingasvæði skipa í DIS er skilgreint svo:





Farþegaskip sem skráð eru í DIS-skráninguna hafa ekki rétt til þess að stunda siglingar á leiðum sem liggja aðallega milli danskra hafna og annarra hafna innan svæðis sem í Norðursjó og Ermasundi afmarkast af lengdarbaugnum 3° vestur og breiddarbaug 61° norður og í Eystrasalti af breiddarbaug 58° norður. Önnur skip sem tekin eru upp í DIS-skráninguna mega ekki sigla á leiðum sem aðallega liggja innan svæðis sem afmarkast í Norðursjó af lengdarbaug 3° austur og breiddarbaug 61° norður og í Eystrasalti af breiddarbaug 58° norður.

Skip sem nefnd eru hér að ofan mega ennfremur ekki flytja vörur eða farþega milli danskra hafna.

Hluti laganna um DIS fjallar um gerð kjarasamninga fyrir sjómenn á skipunum. Þannig skal í samningum um kaup og kjör á skipum með DIS-skráningu koma skýrt fram að samningarnir gildi aðeins fyrir þau störf. Samningar sem gerðir eru af dönskum samtökum launafólks gilda einungis fyrir fólk með danskan ríkisborgararétt eða fólk sem stendur jafnfætis dönskum ríkisborgurum vegna einhverra alþjóðlegra skuldbindinga danska ríkisins. Samningar sem eru gerðir af erlendum samtökum launafólks gilda aðeins fyrir farmenn frá því landi sem viðkomandi samtök eiga heimili.

Til þess að hvetja útgerðir sem eiga skip undir DIS-skráningu til að ráða fremur danska sjómenn en erlenda voru í tengslum við dönsku alþjóðlegu skipaskráninguna samín lög um sérstaka skattaundanþágu. Þessi skattaundanþága gildi einungis fyrir danska farmenn á dönskum skipum í DIS. Þessi viðbót við dönsku alþjóðlegu skipaskráninguna er veigamesti munurinn á DIS- og NIS-skipaskránum.

Danskir sjómenn á dönskum kaupskipum í millilandasiglingum hljóta sérstök skattfríðindi. Danskir sjómenn á erlendum skipum í millilandasiglingum hljóta einnig skattfríðindi. Að lokum eru einnig skattfríðindi vegna launavinnu um borð í skipum eða borþöllum við leit og/eða vinnslu á olíu utan danskrar efnahagslögsögu og landgrunns. Farmenn sem starfa um borð í skipum sem stunda siglingar sem um getur að ofan og eiga eignarhlut í útgerðinni upp að vissu marki, hljóta einnig skattaafslátt.

### Reynslan af DIS-skráningunni

Hér verður reynt að skýra frá reynslunni af DIS og þeim hliðarráðstöfunum sem gerðar voru í sambandi við þessa skipaskráningu. Reynslan af DIS eftir þau þrjú ár frá því að lögín voru

samþykkt í danska þinginu er sjálfsagt mismunandi eftir því við hvern er rætt, líkt og þegar Norðmenn skýra frá sinni reynslu af NIS.

Á ráðstefnuna um mönnun, skráningar og rekstur kaupskipa sem haldin var í Reykjavík þann 31. maí 1991 var boðið einum fulltrúa frá dönsku kaupskipaútgerðinni og einum frá samtökum danskra stýrimanna. Þar komu fram margar athyglisverðar upplýsingar um DIS.

Fulltrúi samtaka danskra kaupskipaútgerða skýrði frá því að skipum í þessari nýju alþjóðlegu skipaskrá hafi fjölgað mjög ört eftir stofnun hennar og að flest skip í almennu dönsku skipaskránni sem uppfylltu öll skilyrði fyrir skráningu í alþjóðlegu skránni hafi verið færð yfir í hana á aðeins nokkrum mánuðum (8). Dönskum sjómönnum fjölgaði mjög á flotanum í kjölfarið. Fulltrúinn lagði áherslu á að tilkoma DIS hafi aukið mjög bjartsýni á framtíð danskra kaupskipaútgerðar sem var mjög mikilvægt eftir verulega lægð í atvinnugreininni um árabíl. Eftir að DIS hafði verið stofnað komu í ljós nokkrir tæknilegir annmarkar á skipaskránni, en fulltrúinn sagði að þeir hefðu allir verið þess eðlis að þá hafi verið auðvelt að leysa.

Fulltrúi samtaka stýrimanna í Danmörku kom fram á ráðstefnunni fyrir hönd sjómanna og lýsti reynslunni af DIS frá sínum sjónarhóli. Eftir stofnun DIS hófust brátt kjarasamningaviðræður milli útgerðarmanna og sjómanna og stóðu þær yfir í eitt ár frá haustinu 1988 (9). Í ársbyrjun 1990 tóku svo nýir samningar gildi og voru þeir afrakstur þessara viðræðna. Samningarnir innihéldu m.a. ákvæði sem höfðu áhrif á vinnutilhögun um borð í skipunum. Þannig geta áhafnar meðlimir nú haft samvinnu um ýmis störf um borð, t.d. stýrimaður og vélstjóri. Nýtt kerfi launaflokka var búið til, launaflokkunum var fækkað og reglur um frídaga á skipunum voru einfaldaðar.

Hvað varðar fjölda starfa á danska flotanum, þá mun ekki vera atvinnuleysi meðal yfirmanna og hefur þeim heldur fjölgað frá stofnun DIS. Undirmönnum í DIS hefur þó fækkað lítillega. Frá því að DIS var stofnað hefur erlendum sjómönnum á skipum í skránni reyndar fjölgað talsvert. Hlutfall starfa á flotanum skiptist gróflega þannig að erlendir sjómenn sinna um 15% starfa, en danskir sjómenn sinna um 85 af hundruði þetta er mun hagstæðara hlutfall fyrir Dani en fyrir Norðmenn í NIS. Aðeins um 30% starfa á skipum í NIS- skráningunni er þjónað af Norðmönnum. Reynslan af DIS er varðar hinn sérstaka skattafrádrátt er tekin fyrir í kafla hér á eftir.

---

(8) Peter Bjærregård, 1991

(9) K. Mols Sørensen, 1991

## 5.2. Skipaskoðun og fleira í DIS og NIS

Eitt af því sem nefndin fjallaði um og ályktaði um að þyrfti að taka til endurskoðunar í sambandi við stofnun íslenskrar opinnar skipaskrár er framkvæmd skipaskoðunar og eftirlits með skipum. Skoðun íslenskra kaupskipa hefur verið alfarið á hendi Siglingamálastofnunar ríkisins, jafnt þegar skip stundar strandsiglingar við Ísland eða er að staðaldri í siglingum í fjarlægum heimshlutum.

Flokkunarfélög (e. classification societies) sem veita m.a. þjónustu á sviði eftirlits og skoðunar skipa taka gjarnan verulegan hluta þeirrar þjónustu að sér í alþjóðlegu skráningunum. Flokkunarfélög hafa nú verið við lýði í hartnær tvær aldir og voru reyndar ein um að setja reglur um öryggi skipa og sjá til þess að þeim væri framfylgt, þar til í lok síðustu aldar að stjórnvöld byrjuðu að setja slíkar reglur (10). Hjá mörgum þeim þjóðum sem hafa stóran kaupskipaflota á sinni skipaskrá hefur það tíðkast að fela flokkunarfélögum, a.m.k. að verulegu leyti, að hafa eftirlit með að reglum um búnað og öryggi væri framfylgt.

Samskipti útgerða við opinbera aðila, m.a. um framkvæmd skipaskoðunar, er með nokkuð öðrum hætti í alþjóðlegu skipaskráum Noregs og Danmerkur, heldur en tíðkast samkvæmt íslenskum reglum um skráningu skipa og almennri skipaskráningu í fyrrgreindum löndum.

Í Danmörku sjá flokkunarfélög um skoðun kaupskipa í DIS að verulegu leyti. Þannig getur mestallt eftirlit með flokkuðum kaupskipum yfir 500 brúttólestum verið í höndum flokkunarfélaganna, samkvæmt því sem krafist er af alþjóðlegu samþykktinni SOLAS. Kaupskip sem mælast 400 brúttólestir eða þar yfir og tankskip 150 brúttólestir og þar yfir geta flokkunarfélög skoðað eins og kveðið er á um í alþjóðlegu samþykktinni MARPOL 73/78, viðauka I. Farþegaskip eru háð nánara eftirliti dönsku siglingamálastofnunarinnar (Søfartsstyrelsen). Flokkunarfélög hafa heimild til að hafa eftirlit með fjarskiptabúnaði skipanna en þó er það háð nánari heimildum dönsku siglingamálastofnunarinnar. Danska siglingamálastofnunin sér um skoðun allra skipa sem ekki tilheyra flokki (11).

Í norsku alþjóðlegu skipaskránni hafa flokkunarfélög heimild til þess að annast skipaskoðun að verulegu leyti, líkt og í Danmörku. Flokkunarfélög sjá um skoðun skipa og gefa út skoðunarskírteini fyrir norsk skip í NIS. Gerður er greinarmunur á almennri norskri skipaskráningu og skráningu í NIS. Í almennri skráningu gefur Sjøfartsdirektoratet, þ.e. norska siglingamálastofnunin, út alþjóðleg

(10) Agnar Erlingsson, 1991

(11) Søfartsstyrelsen, 1988

skírteini fyrir skip. Flokkunarfélög hafa heimild til að skoða skip sem tilheyra flokki. Í NIS hafa flokkunarfélög heimild til að skoða öll skip sem eru yfir 500 brúttólestum að stærð (12).

Flokkunarfélög hafa heimild til að skoða allan öryggisbúnað og einnig til þess að gefa út haffærisskírteini fyrir skip. Þau atriði sem norska siglingamálastofnunin þarf sjálf að fylgjast með eru annarsvegar að mönnun skipanna sé í samræmi við almennar öryggiskröfur og hinsvegar að fjarskiptabúnaður skipanna samrýmist norskum reglum. Mikilvægt atriði við skoðun flokkunarfélaganna á norskum skipum er að norska siglingamálastofnunin hefur eftirlit með framkvæmd flokkunarfélaganna á skoðuninni og gefur í því sambandi út sérstakar reglur um skoðanir. Ef upp koma mál í sambandi við skoðun sem teljast til vafaatriða, þá er flokkunarfélagunum skylt að leita umsagnar hjá norsku siglingamálastofnuninni. Árlega fer fram endurskoðun á reglum þeim sem flokkunarfélögin vinna eftir. Sjöfartsdirektoratet viðurkennir og hefur samskipti við fimm flokkunarfélög: Det Norske Veritas, Lloyd's, Germanischer Lloyd's, Bureau Veritas og American Bureau of Shipping.

---

(12) Sjöfartsdirektoratet, 1987