



Søfartsstyrelsen
Vermundsgade 38 C
2100 København Ø

Att.: Anita Vedsø Larsen

Dansk Metal's Maritime Afdeling



Søværnets Konstabelforening



16/2-2011

OS-11003

HØRINGSSVAR fra Dansk Metals Maritime Afdeling

Lov om ændring af lov om skibes besætning m.v.

Oversigt:

- Konkluderende side 2
- Nationalitetskravet - set i forhold til EU-retten side 3
- Nationalitetskravet - set i forhold til vækst side 4
- Nationalitetskravet - set i forhold til myndighedsudøvelse side 6
- Skat & omkostningsneutralitet side 9
- Handelsflådens Velfærdsråd og puljeordning for efterladte .. side 10

Bilag:

- Høringen generelt (høringsfrist) bilag 1
- Bemærkninger fra 2004 bilag 2
- DIS-beskæftigede, alle bilag 3
- Norske søfarende i NIS bilag 4

**DANSK METALs MARITIME AFDELING KAN IKKE STØTTE DET
FREMSENDTE LOVFORSLAG.**



KONKLUDERENDE

- * samlet set vurderer vi at en vedtagelse af forslaget, på sigt vil medføre at omkring 6.000 danske søfartsstillinger vil forsvinde.
- * adgangen til dispensationer eksisterer allerede og udnyttes hvor det skønnes nødvendigt.
- * i det omfang der ikke er tilstrækkeligt mange danske skibsførere til rådighed, vil det være uforståeligt hvis ikke tilstrækkeligt supplement kan findes i EU-området.
- * nationalitetskravet har ikke hindret rederierne Broström, Tern-Tankers og Sirius i at flage ind til DIS.
- * forslaget vil medføre forringede jobmuligheder for danskere og EU-borgere, og en deraf formindsket samfundsindkomst, idet et yderligere antal lønninger vil blive udbetalt og forbrugt udenfor Danmark.
- * uddannelse og opbygning af know-how i Danmark vil gradvist forsvinde helt.
- * Danmark vil om en kort årrække ophøre med at være en egentlig søfartsnation, og indenrigsfærger vil blive tvunget til at søge søfarende fra udlandet.
- * ved indførelse af ordningen vil der kun kunne peges på øgede statsudgifter, som ikke vil modsvares af samfundsmæssige gevinster.
- * den danske skibsfører udøver jævnligt myndighedsfunktioner som har rødder i dansk lovgivning, og med forslagets realisation vil forestillingen om dansk retsvirkelighed på danske skibe blive en illusion.
- * alene eksistensen af pligter og rettigheder til myndighedsudøvelse efter dansk ret, begrundet et nationalitetskrav.
- * kurser af kortere eller længere varighed kan ikke modsvare livslang indlevelse i dansk kultur og retsfølelse.
- * DIS vil med forslagets realisation uundgåeligt udvikles til et egentligt bekvemlighedsflag.
- * Forslaget om øgede udgifter til rederierne, på anslået 4,8 millioner, vil favorisere de rederier som udskifter danske søfarende med udlændinge, og dermed være konkurrenceforvridende overfor de rederier der ønsker at bevare danske søfarende, og derfor ikke opnår kompenserende besparelser på hyreudgifterne.

Set i forhold til EU-retten

Gældende dispensationsadgang er en konsekvens af EU-retten, og egentlig i strid med lovens forudsætninger om, at skibsførerens myndighedsudøvende beføjelser efter Sømandsloven, betinges af dansk indfødsret som absolut hovedregel.

EU har i kommissions-rapporten af 21. januar 2009 ”Strategiske mål og anbefalinger for EU’s maritime transportpolitik indtil 2018”, udtrykt en særlig interesse i at skabe og styrke betingelser for livsvarige karrierer for officerer i det maritime erhverv, samt sikre en god karrierevej fra menig til officer (pkt. 3: ”Human Resources, Seamanship and maritime know-how”).

Der er her tale om fokus på EU-borgeren og beskæftigelsesmulighederne for samme.

Ved lov nr. 1462/2004 blev der i ”Lov om skibes besætning” § 13 stk. 4, ændret til: ”Søfartsstyrelsen kan efter høring af de berørte organisationer fastsætte regler, der undtager fra kravet om dansk indfødsret i § 6, stk. 4, § 13, stk. 1, § 19, stk. 2 og § 24 for personer, som er omfattet af De Europæiske Fællesskabers eller EØS’ regler om etableringsret, arbejdskraftens frie bevægelighed eller fri udveksling af tjenesteydelser.”

Lovændringen var en reaktion på 2 domme fra den daværende EF-domstol, som påpegede, at indfødsretskravet ikke kunne opretholdes overfor EU-borgere, hvis ikke den faktiske myndighedsudøvelse ombord på skibet, udøvedes regelmæssigt og ikke kun som en meget begrænset del af skibsførerens arbejde.

Det skal bemærkes, at lovforslaget som påtænkes fremsat, ikke har reference til EU-lovgivning, men alene er en ”opfindelse” fra dansk side.

I bemærkningerne til lovforslaget fra 2004, sættes der ikke spørgsmålstejn ved skibsførerens faktiske myndighedsbeføjelser, og det forhold at tyngden af disse er udgangspunktet for, at der kræves dansk indfødsret som absolut hovedregel.

Erhvervs- og økonomiministeriet mente dog ikke, at myndighedsudøvelsen kunne vægtes op mod en af grundpillerne i det europæiske samarbejde, om arbejdskraftens frie bevægelighed – når blot der blev opstillet krav om supplerende uddannelse, herunder krav om kendskab til dansk maritim lovgivning.

Det foreliggende forslag vil fjerne forbeholdet om bopælskrav i EU som betingelse for at være skibsfører på dansk skib. Dette til trods for at der allerede eksisterer en dispensationsadgang til kravet, som har været taget i anvendelse på lidt under 10% af skibene under DIS (særligt i forbindelse med indflagninger hvor besætningerne i forvejen alle har været udenlandske statsborgere).

Som beskrevet i efterfølgende afsnit, er det vores opfattelse at konsekvenserne af lovforslaget er, at danske søfarende stort set vil forsvinde fra DIS-flåden, ligesom danske officerer nu skal ud og konkurrere med søfarende fra alle nationer om stillinger i verdensflåden.

Det syntes således uforståeligt, og i direkte modstrid med de af Kommissionen udstukne hovedmål for det maritime Europa, at man nu vil liberalisere adgangen til at blive skibsfører på et dansk skib - ikke mindst fordi en sådan liberalisering konsekvensmæssigt og uundgåeligt, vil forringe muligheden for menige og juniorofficerer fra Danmark i at få sejltid/uddannelse.

Endeligt skal der peges på den forskelsbehandling der de facto vil opstå mellem en udenlandsk skibsfører og en DK/EU-borger.

Mens Søfartsstyrelsen indenfor EU i meget vidt omfang kan sikre, at de strafsanktionerede regelsæt, som skal sikre skibsførerens overholdelse af pligter/myndighedsudøvelsens grænser, så vil det være yderst svært – endsige umuligt – at sikre retsforfølgning eller fuldbyrdelse af domme mod skibsførere som ikke har hjemme i EU.

Mens en dansk skibsfører, som sanktion, f.eks. kan tvinges til fysisk at indlevere sit sønæringsbevis hos Søfartsstyrelsen, vil et sådant krav ikke kunne gennemføres mod en indisk skibsfører. Danskeren vil være frataget muligheden for at fortsætte sit erhverv som skibsfører, mens en indisk skibsfører kan tage hyre på et skib bærende et hvilket som helst andet flag end dansk, og dermed kunne fortsætte med at sejle som skibsfører.

Overordnet set kan det undre, at det ikke fremgår af bemærkningerne til lovforslaget hvilke EU-lande som i dag har et eksklusivt nationalitetskrav til skibsføreren, og hvilke ikke. Umiddelbart kan vi imidlertid henvise til et spansk EU-notat, dateret 12. juni 2003 "Opinion of advocate general STIX-HACKL case C405/01", hvoraf det fremgår at følgende lande har et sådant nationalitetskrav: Tyskland, Frankrig, Spanien, Italien og Danmark.

Set fra en EU-retlig vinkel, er der derfor tale om indførsel af et regelsæt, som er i strid med de hovedmål der er sat – herunder kvalitetsmål, og som skaber en direkte forskelsbehandling mellem EU-borgere og skibsførere fra tredjelande.

Set i forhold til vækst

Dansk Metal vurderer at tabet af danske arbejdspladser til søs, over en kortere årrække vil være omkring 6.000.

Erhvervsvekst i sig selv, som sideløbende vil betyde tab af omkring 6.000 danske arbejdspladser på sigt, kan næppe gøres op som en gevinst for det danske samfund.

Tiltrækning af alverdens rederier til DIS, kan kun betyde at DIS konsekvent udvikles til et bekvemmelighedsflag, - og hvem vil f.eks. kalde Panama med 6.798 skibe for en søfartsnation?

Overordnet vil Danmarks betydning som betydelig søfartsnation, med dansk know-how, blive historisk og "der var engang".

Det fremsendte forslag har som primær forudsætning og begrundelse, at en fjernelse af nationalitetskravet vil skabe volumenvækst i DIS.

Begrundelsen for etablering af DIS-registret i 1988 var imidlertid alene at give de danske skibsredere så gunstige rammevilkår, i konkurrencen med udenlandske rederier, at udflagning af handelsflåden blev bremset, og ikke mindst, for at sikre den danske beskæftigelse i DIS (hvilket til dels er lykkedes, jfr. senere).

Målsætningen er holdt og rederiet Torm havde f.eks. 8 skibe registreret i DIS i 1990, og i 2010 59 skibe.

Begrundelsen var ikke at det danske skibsregister skulle tiltrække alverdens rederier. Af samme grund sikrede man også alle søfarende ansat i registret, ens sociale rettigheder uden ændringer i den danske sømandslov. Den overordnede hensigt var at sikre flaget som et kvalitetsregister, til forskel fra registrene fra såkaldte bekvemmelighedslande som f.eks. Panama, Liberia og Bahamas.

Med fastholdelse af et nationalitetskrav til skibsføreren, som en af forudsætningerne, er det lykkedes at bevare registret som et kvalitetsregister, og nok så vigtigt sikre bevarelse og udvikling af maritime uddannelsesinstitutioner med uddannelse af karriereambitiøse danske søfarende.

Forklaringen om at lovændringer er nødvendige for endnu engang at bedre konkurrencesituationen virker søgt. De danske rederier flager netop i disse år mange af de skibe som ellers var flaget ind i andre landes registre, ind i DIS. De har netop ikke valgt de andre registre som ministeren nu mener rederierne er i unfair konkurrence med.

For tiden er to svenske rederier flaget ind i DIS og et svensk selskab yderligere, som er Mærsk-ejet, er på vej.

Hvis formålet med DIS alene er flest mulige skibe under dansk flag, er lovforslaget imidlertid forståeligt. Men i så fald er det nødvendigt at gøre det samfundsmæssige regnskab op på anden vis, og inddrage de sociale forpligtelser og byrder det danske samfund i givet fald påtager sig (f.eks. sygedagpenge uden 52-ugers begrænsning i arbejdsskadesager), mistede danske arbejdspladser m.v. Samtidig må man spørge hvilke værdier udenlandsk ejede rederier skaber for Danmark, taget rammevilkårene i betragtning med tonnageskat, og det forhold at lønninger og avancer forbruges i udlandet.

Forslaget vil, efter vores opfattelse, på sigt være medvirkende til at nedlægge Danmark, som det man kan kalde en "360-graders" søfartsnation. I Norsk Internationalt Skibsregister (NIS), hvor der ikke er nationalitetskrav til skibsføreren, og hvor antallet af skibe er tilsvarende som i DIS, var antallet af norske søfarende i 2009 kun 1.504, og 245 af skibene var ejet af udenlandske rederier. Til sammenligning er der pt ca. 8.000 danske søfarende i DIS (jævnfør bilag 3 som stammer fra foreningens fagblad oktober 2009). Mens antallet af søfarende i alt i DIS i perioden 2006-2009 har været jævnt stigende fra ca. 12.000 til ca. 15.000, er det lykkedes at holde antallet af danskere stabilt på godt og vel 8.000. (om NIS, jf. bilag 4, som indeholder oplysninger hentet fra "Maritim logg" nr. 6-2009)

Norge har kunnet fastholde sin status som en "hel" søfartsnation, på grund af et stort Norsk Ordinært Skibsregister med 907 skibe, hvor der primært er ansat norske søfarende (ca. 15.000). Dette register forudsætter at der til stadighed uddannes søfarende af alle kategorier. Danmark har til sammenligning ikke et stort ordinært register og ansatte i DAS (Dansk Almindeligt Skibsregister), udgør kun ca. 20% af alle danske søfarende (max. i størrelsesordenen 1.600-1.800).

Efter vores opfattelse er det evident, at en afskaffelse af nationalitetskravet til skibsføreren, reelt også fjerner motivationen til at ansætte og uddanne søfarende i underliggende stillingskategorier. Skibsføreren er ikke et færdigprodukt som kommer ud fra en skole, men resultatet af et uddannelsesforløb hvor han starter som ubefaren skibsassistent/aspirant, fortsætter som befaren skibsassistent/aspirant, og efter navigations-skolen fortsætter i stillinger som 2. styrmand, 1. styrmand og overstyrmand, før sønæringsbeviset som skibsfører opnås.

De danske rederier fremfører at de fortsat vil ansætte 200 officersstuderende årligt. Imod dette taler f.eks. at Mærsk i 2009 realiserede en "frivillig" fratrædelsesrunde blandt rederiets unge styr mænd og maskinmestre, hvor 170 blev bedt om at søge udfordringer andre steder.

Det skal også understreges at rederierne i 2010 ændrede uddannelsesaftalerne for elever, således at de ikke længere var garanteret sejltilid til seniorofficer (overstyrmand/skibsfører og 1. mester/maskinchef) efter endt uddannelse.

Endelig skal det kraftigt understreges at ingen nævner fortsat uddannelse og beskæftigelse af danske skibsmekanikere, skibsassistenter, skibskokke m.fl. i den danske handelsflåde. Denne gruppe, som også er en basal rekrutteringsgruppe, er i dag totalt overset af regering og rederier.

Forslaget lægger indirekte op til at danske søfarende kan søge udfordringer i udenlandske registre. Men denne mulighed er kun realistisk for seniorofficerer, og sandsynligvis kun i begrænset omfang. Danske maskinister, skibsmekanikere og skibsassistenter derimod, vil skulle konkurrere med søfarende som er villige til at arbejde for 1.500 USD eller mindre om måneden - det er ikke realistisk.

Set i forhold til myndighedsudøvelsen

Skibsførerens myndighedsudøvelse er en forudsætning for dansk retsfølelse på et dansk skib. Intet kursus, uanset varighed, vil kunne erstatte livslang indlevelse i dansk kultur og retsopfattelse.

HISTORISK

Ved Sømandsloven af 1866 tillades det kaptajnen, i yderste konsekvens, at beordre korporlig afstraffelse til opretholdelse af orden på skibet.

Denne myndighedsudøvelse fastholdtes i revisionerne af lovgivningen i 1882 og 1892. Af forarbejderne fra 1921 kan det ses, at lovgiver har været enig i, at hvis man ikke kunne sætte anden myndighedsudøvelse i stedet, så kunne man ikke fjerne "...skibsførerens straffemyndighed..." , uden at dette medførte et sammenbrud af di-

sciplinen ombord. Under revisionen af loven i 1951 protesterede Søfyrbødernes Forbund og Sømændenes Forbund mod denne adgang til afstraffelse.

Resultatet blev, at en søfarende nu kunne straffes med tab af hyre i op til syv dage, og kun hvis skibet sejlede udenrigsfart, og ikke havde ophold i dansk havn (jf. Sømandsloven af 1952 § 60). Boden blev i sidste ende idømt af skibsføreren som formand for et på skibet nedsat disciplinnævn. Ved ændringen af Sømandsloven i 1972 udgik denne strafmetode – blandt andet fordi nogle af de mere gængse overtrædelser, f.eks. overdreven beruselse, nu var at straffe med bøde efter almindelig lovgivning (jf. bemærkningerne til lovforslaget).

På trods af disse væsentlige indskrænkninger i skibsførerens myndighedsudøvelse, var der ingen der vurderede, at man nu kunne lempe på kravet til skibsførerens danske statsborgerskab.

NATIONALITETSKRAVET UDVIDES TIL AT OMFATTE EU-BORGERE

Trods argumentationen i høringsnotatet af 25. oktober 2004 til L65 om omfanget af skibsførerens faktiske myndighedsudøvelse, ses der ikke i kommentarerne fra Søfartsstyrelsen nogen indikation af, at man vurderer myndighedsbeføjelsen til at være af en så uvæsentlig karakter, at nationalitetskravet for den sags skyld helt kan afskaffes.

Argumentationen går alene på, at man ikke overfor en EU-borger kan forskelsbehandle på baggrund af arbejdskraftens frie bevægelighed i EU.

Altså en argumentation der kan læses som om, Søfartsstyrelsen da helst havde set, at nationalitetskravet forblev, men at man af ydre omstændigheder – her forpligtigelsen overfor EU – var nødsaget til at lempe kravene, men at det så alene skulle gælde EU-borgere.

På denne baggrund kan det undre, at man få år efter, mener at samfundet og konkurrencebetingelserne har ændret sig så kraftigt, at et nationalitetskrav i forhold til den lovpligtige og lovtildelte myndighedsudøvelse under dansk jurisdiktion, nu kan varetages af enhver med skibsførerpapirer.

Når man læser bemærkningerne til lovforslaget, side 4 afsnit 2, er det lige før man forledes til at tro, at ministeriet mener det vil være sikkerhedsmæssigt mere forsvarligt at afskaffe nationalitetskravet ("... vurderes at udgøre en tidssvarende og sikkerhedsmæssigt forsvarlig styrkelse af det danske flag"). Men det er nok blot iveren efter at finde de positive rederivenlige formuleringer som løber en anelse af med forfatterne.

MYNDIGHEDSBEFØJELSEN I DAG

Der eksisterer et utal af lovgivninger i Danmark, hvor skibsføreren er pligtsubjekt eller har fået overladt myndighedsbeføjelser. Langt størstedelen af disse er enten direkte strafbelagte med bøde eller fængsel, og er dermed underlagt de danske domstoles jurisdiktion og suverænitet.

Det forekommer utopisk at tro på, at danske domstole kan retsforfølge enhver nationalitet i verden, efter overtrædelse af dansk lovgivning i al almindelighed. I bedste fald vil der blive afsagt en dom, som ikke kan fuldbyrdes, idet den pågældende skibsfører for længst har forladt den danske flåde, og en frakendelse af sønæringsbeviset efter Sømandslovens § 71 stk. 1, er i realiteten kun muligt indenfor EU.

Myndighedsudøvelsen må forudsætte et særdeles godt kendskab til lovgivningen, samt den del af lovgivningen som beskytter den borger, som udsættes for skibsførens myndighedsudøvelse.

Organisationen forudsætter naturligvis, at ministeriet forudsætter, at en udenlandsk skibsfører godt kan have en dansk besætning under sig.

Med forslaget sætter man derfor f.eks. en kineser som øverste myndighed - **"...Skibsføreren har det offentlige hverv ombord, at han er politimyndighed..."** - **"...Stk. 1 tillægger skibsføreren en myndighed, der i land er tillagt politiet..."** (Søfarendes rettigheder, pligter og kvalifikationer – Jesper Dyre Jespersen, s. 143 & s. 147).

Ikke mindst den sociale myndighedsudøvelse er af væsentlig betydning for besætningen og for forudsætningerne om at der kan tales om dansk retsfølelse på et dansk skib. Vi kan her i flæng nævne forhold som:

Udbetaling af penge om bord i fremmed havn, adgang til landlov, adgang til shorebåd ved ophold på reden, udskrivelse af papirer til danske myndigheder i forbindelse med arbejdsskader, sikring af tilstrækkelig, nærende og sund kost m.m.m. I alle disse typer forhold, er der stor forskel på vilkårene på et dansk skib og på f.eks. et indisk skib. Og det falder os meget svært at forestille os, at dansk ret vil blive håndhævet på et dansk skib i udenrigsfart med ren indisk besætning.

Vi skal også påpege at der på langt størstedelen af danske skibe, regelmæssigt foretages tvungen test for alkohol og narkotika af de søfarende, at der foretages ransagning af kamre og personlige ejendele, og at skibsførere i indenrigsfart på f.eks. DFDS' og Fjordlines skibe jævnligt tilbageholder og indespærre berusede passagerer.

På denne baggrund ses myndighedsudøvelsen fra de søfarendes side, som ganske tilstedeværende, og det vil kunne få radikale konsekvenser hvis ikke den der udøver myndigheden, har grundlæggende indlevelse i dansk kultur og tilhørende borgerrettigheder, og selv er underlagt håndhævelsen af dansk ret.

At ministeriet nu har tilegnet sig den opfattelse, at myndighedsudøvelsen kan sikres ved et par kurser, maner til eftertanke. Vi skal i den forbindelse oplyse at Norge i det mindste har sikret sig, at størstedelen af de indgribende myndighedsbeføjelser så er overgået til udenrigstjenesten.

Endelig skal vi påpege, at der vil være behov for oversættelse af de fleste danske lovregler til engelsk.

Søfartsstyrelsen har i høringsnotatet i 2004 affejet denne tanke, idet de henviser til de teknologiske muligheder for kommunikation med rederiet. I dag er forholdet så dette, at mange bemandingsafdelinger og tekniske afdelinger fra rederierne også flytter til udlandet, og særlig til de selvsamme lande hvor arbejdskraften rekvireres fra.

I ”Innføring i Sjøret” 5 udg. 1999 kapitel 12 s. 210 påpeger professor ved Nordisk Institut for Søret, Thor Falkanger at ” ... *det er områder hvor skipsføreren har et selvstændigt ansvar, og selv om han i princippet er underkastet rederens instruksjonsmyndighet, kan det ofte ligge slik an at det er nødvendig at handle uten å innhente instruksjoner – enten fordi tiden tross alt ikke tillater det, eller fordi det ikke er muligt å give rederen det fulle billede. Og den som har ansvaret og treffer afgjørelsen i slike situasjoner, er skipsføreren*”.

Dette svarer til den virkelighed de søfarende oplever i dagligdagen, nemlig at skibsføreren udøver sin myndighed i den givne situation, som sjældent eller aldrig er af en sådan karakter, at der kan indhentes gode råd og ideer om gældende dansk ret fra kontoret i f.eks. Manila.

Ministeriet står dermed alene med sin opfattelse af, at det er tilstrækkeligt der er personale i land, som skibsføreren kan støtte sig til.

Skat og omkostningsneutralitet

Skat

Foreningen har ingen følsomme holdninger til den foreslåede ændring af fradragsretten ved sejlads udenfor EU/EØS-området. Vi har forstået på Søfartsstyrelsen at alle skatteforhold, både ved begrænset fart og udenfor begrænset fart, men indenfor EU/EØS-området, vil være uændrede efter forslaget (som ikke er helt krystalklart forståeligt på dette område). Dermed anser vi regelændringen for stort set kun at få betydning for sejlads med udenlandske skibe (samt i DIS-skibe når den søfarende både har sø- og landindkomst i skatteåret).

Det er ikke foreningens opfattelse at specielle skattelempelser, som kan øge motivationen for højtuddannede danske søfarende til at søge arbejde i udlandet, har særlig betydning for hverken det danske samfund eller dansk skibsfart. Derimod er vi enige i at det generelle sømandsfradrag (udenrigsfradraget) på 56.900, længe har trængt til regulering, og at den foreslåede lempelse måske ikke er tilstrækkelig til at tilfredsstille intentionerne.

En regel i sig selv om sejlads indenfor eller udenfor EU/EØS-området, anser vi ikke for at være administrationsvenlig.

Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet

Det angives i bemærkningerne at de økonomiske konsekvenser for erhvervslivet anses for at være neutrale. Rederierne påtager sig en årlig udgift på 4,8 millioner, og dette beløb skulle modsvares af det samlede forslags indbyggede vækstpotentiale.

Dette "regnestykke" tager overhovedet ikke højde for erhvervets forventede besparelser i lønninger og rejseomkostninger, afstedkommet af udskiftning af de tilbageværende danske søfarende i DIS-flåden. Danske stillinger, som vi med forslaget realiserer, stort set må anse for at være tabt indenfor en kortere årrække.

Den korte høringsfrist giver os ikke mulighed for at skønne realistisk over tallet, men vi kan anføre at Søfartsstyrelsens seneste mønstringsstatik over udmønstrede i DIS pr. 30/9-2009 omfatter 4.757 danske søfarende - heraf 758 skibsførere. De fleste af disse søfarende sejler i dag i såkaldte 1:1-ordninger, hvorfor tallene skal ganges med en faktor tæt på 2. Der skal ikke meget hovedregning til for at skønne at de 4,8 millioner er "peanuts".

Økonomiske konsekvenser for samfundet

Også for så vidt angår økonomiske konsekvenser for samfundet skønner ministeriet at forslaget stort set er omkostningsneutralt (set bort fra en engangsudgift på kr. 100.000). Tilskudsbesparelsen på 4,8 millioner skønnes at svare til mistet skatteprovenu som følge af det nye udenrigsfradrag.

Vi skal i den forbindelse blot gøre opmærksom på, at i tilknytning til disse typer regnskaber, ses det aldrig oplyst at der tages højde for øgede sociale udgifter for den danske stat (sygedagpenge m.v.), som er en konsekvens af ansættelse af udenlandske statsborgere som søfarende i DIS, og omfattet af dansk lovgivning gennem Sømandsloven. Hvis man forestiller sig en voldsom vækst af skibe i DIS, uden tilsvarende vækst af danske søfarende, vil den samfundsmæssige udgift, uden modsvarende indtægter, blive betydelig.

En eventuel påstand om at sådanne udgifter opvejes af erhvervets valutaindtjening til Danmark og lignende, ses ikke at være underbygget af f.eks. vismændenes vurdering af den samfundsmæssige gevinst (eller mangel på samme) af DIS-registret.

Handelsflådens Velfærdsråd og puljeordning for efterladte

HANDELSFLÅDENS VELFÆRDSRÅD

Forslaget består alene i, at man fjerner statens bidrag og erstatter dette af en tilsvarende forøgelse af rederiernes bidrag til 1,70 kr./dag/søfarende, mod nu 0,70 kr. pr. dag.

Det ligner unægtelig en handel, med de moralske og etiske spørgsmål dette kunne afstedkomme. Herunder vil vi imidlertid kun forholde os til det faktuelle.

Vi finder det uhensigtsmæssigt at lovgiver ikke benytter lejligheden til, i dialog med Velfærdsrådet, at få tilpasset forslaget til virkeligheden anno 2011. F.eks. i relation til hvem der er repræsenteret i nævnet (Radiotelegrafistforeningen af 1917, som i 18 år ikke har haft sejlede medlemmer, og organisationer som er fusionerede eller har skiftet navn).

Vi noterer os at rederierne overtager statens andel af velfærdsafgiften, men at den samlede afgift er den samme som fastsat ved sidste regulering af loven i 2003. Da rådet stadig har driftsoverskud og formue at falde tilbage på, er dette forståeligt. Men eftersom der i henhold til forslaget ikke fremover vil være statsmidler indblandet, finder vi at der fremover burde fastsættes en smidigere måde at fastsætte reguleringen på.

Det virker tungt og uhensigtsmæssigt at fremtidige reguleringer skal ske ved at Folketinget vedtager ændringer i "Lov om Handelsflådens Velfærdsråd".

Som en mere smidig løsning kan vi foreslå at reguleringen af velfærdsbidrag sker efter bekendtgørelse fra ministeren, eller efter pristallet hvert 5. år.

Da staten efter forslaget ikke længere er bidragyder, bør organisationernes repræsentanter ikke længere udpeges af ministeren, men alene af de i loven om Velfærdsrådet nævnte organisationer. Det vil betyde en lettere udskiftning af medlemmer, til sammenligning med i dag, hvor udskiftning af f.eks. pensionerede medlemmer afventer at en indstilling er godkendt af ministeren.

Endelig skal vi påpege at forslaget er konkurrenceforvridende mellem danske rederier. Et rederi som Mærsk kan spare sig ud af det, knipse med fingrene og opsigte danske søfarende, mens et rederi som DFDS med et slag på tasken, formentlig vil få en årlig udgiftsforøgelse på omkring 500.000 kroner.

PULJEORDNING TIL EFTERLADTE SØFARENDE

I bemærkningerne til lovforslaget oplyses det, i forbindelse med forslaget om oprettelse af puljemidler til hjemsendelse af strandede søfolk, at denne opgave hidtil har været omfattet af § 1 stk. 2 i "Lov om Handelsflådens Velfærdsråd".

Dette er ikke korrekt og må være skrevet imod bedre vidende.

Gennem hele rådets levetid, både som del af staten og efter rådet blev en selvejende institution, har det aldrig været opfattelsen at denne opgave hørte under Velfærdsrådet.

Første gang den pågældende fortolkning overhovedet blev nævnt, var i forbindelse med en konkret sag i 2010, hvor Søfartsstyrelsen blev udsat for kritik af IMO for sagsbehandlingen. I et forsøg på at slippe ud af problemet, indkaldte Søfartsstyrelsen formandskabet og direktøren for Velfærdsrådet, og oplyste om styrelsens reviderede fortolkning af lovens § 1 stk. 2. Fortolkningen blev afvist af formandsskabet og efterfølgende enstemmigt bekræftet af rådets bestyrelse.

Det skal bemærkes at bestyrelsen for Velfærdsrådet er paritetisk sammensat mellem organisationerne for de søfarende og rederierne, samt en repræsentant for staten udpeget af Søfartsstyrelsen.

Generelt er vi imidlertid meget positive over forslagets intentioner som er påtrængte og nødvendige. Dog finder vi at det kan være problematisk at realisere intentionerne

gennem oprettelse af en fond, fordi vi finder at det kan animere useriøse skibsredere til bevidst at søge dansk havn, hvis de planlægger at efterlade et skib. Forslaget sikrer søfarende kost og hjemrejse betalt af den danske stat. En yderligere gevinst for skibsrederen i den forbindelse er, at det teoretisk kan undgås at der tages arrest i skibet, således at skibet senere kan hentes når økonomien tillader det.

Vi havde hellere set oprettelsen af en skjult konto på Finansloven som Søfartsstyrelsen kunne trække på til formålet.

Overordnet om begge forslag kan vi tilslutte os det hørings svar som er afgivet af Handelsflådens Velfærdsråd.

Med venlig hilsen

CO-Søfart

på vegne af
Dansk Metals Maritime Afdeling
og
Søværnets Konstabelforening



A. Ole Philipsen
formand

Høringen generelt:

Af Justitsministeriets vejledning om lov kvalitet fremgår det at ” *Høringsfristen må afpasses efter de nærmere omstændigheder, men bør være så lang, at de hørte parter har mulighed for at udarbejde et fyldestgørende svar. Der bør herved også tages hensyn til, at bl.a. offentlige myndigheder, der høres, kan have behov for at indhente udtalelser fra underordnede særligt sagkyndige institutioner mv.* ”

Dette stemmer overens med flere udtalelser fra folketingets ombudsmand – hvorfor nærværende del af høringsvaret er sendt som **officiel klage til ombudsmanden**..

Som det fremgår af nærværende hørings svar, og som det fremgik af høringsvaret fra Søfartens Ledere, Dansk Sø-Restaurations Forening og Danmarks Rederiforening m.fl. i 2004, i forbindelse med seneste ændring i bestemmelserne omkring nationalitetskravet, er der tale om et særdeles afgørende lovforslag for det maritime Danmark.

I 2004 blev der givet en høringsfrist på over 3 uger.

Af Økonomi- og Erhvervsministeriets hørings svar af 25. oktober 2004 fremgår det af kommentaren (s.3 midtfor), at det ”... *ikke har været muligt for mandskabsforeningerne at påvise, at disse udøves regelmæssigt og ikke kun udgør en begrænset del af skibsførernes arbejde*”.

Denne argumentation påviser netop, at der i forbindelse med en fuldstændig ophævelse af nationalitetskravet, må skulle tilvejebringes dokumentation for en sådan myndighedsudøvelse.

Foreningerne har flere gange påklaget de korte høringsfrister overfor Søfartsstyrelsen – se f.eks. hørings svar fra CO-Søfart af 3. marts 2009 vedrørende etablering af europæisk søtransportområde, hvor Søfartsstyrelsen på samme facon som i nærværende høring, har ladet andre høringsberettigede organisationer (i særdeleshed arbejdsgivere), få adgang til at sætte sig ind i problemstillingen vedrørende en kommende høring forud for arbejdstagernes organisationer.

Vi finder denne gentagne diskriminering af de faglige organisationer fra en offentlig myndighed, for aldeles utilbørlig og dybt bekymrende.

Det skal i forbindelse med den aktuelle høringsfrist ligeledes påpeges, at udkastet er udsendt pr. e-mail til organisationen efter kl. 17 fredag den 4. februar, hvorfor høringsvaret reelt først er fremme den 7. februar 2011. Med høringsfrist den 16. februar, er der altså tale om maksimalt 8 arbejdsdage.

Organisationens hørings svar er derfor udarbejdet under tidspres, og eventuelt manglende dokumentation, kan derfor ikke tages til indtægt for, at en sådan ikke eksisterer i et større omfang.

Rødovre den 16/2-2011
Dansk Metals Maritime Afdeling
formand, A. Ole Philipsen



ØKONOMI- OG ERHVERVSMINISTERIET

Folketingets Erhvervsudvalg

MODTAGET

26 OKT. 2004

13⁰⁰

Den Centrale Indlevering

Erhvervsudvalget

L 65 - Bilag 1

Offentlig

Sag 199945613

26 OKT. 2004

ØKONOMI- OG
ERHVERVSMINISTERIET
Slotsholmsgade 10-12
1216 København K

Tlf. 33 92 33 50
Fax 33 12 37 78
CVR-nr. 10 09 24 85
oem@oem.dk
www.oem.dk

Vedlagt fremsender jeg i 5 eksemplarer høringsnotat og hørings svar vedrørende forslag til lov om ændring af sømandsloven og lov om skibes besætning (Justering af reglerne om tidsbegrænset ansættelse for søfarende samt tilpasning af nationalitetskrav for førere af handelsskibe og fiskeskibe) til Erhvervsudvalgets orientering.

Med venlig hilsen

Bendt Bendtsen



ØKONOMI- OG ERHVERVSMINISTERIET

NOTAT

25. oktober 2004
Sag 199945613

Høringsnotat vedrørende forslag til lov om ændring af sømandsloven og lov om skibes besætning (Justering af reglerne om tidsbegrænset ansættelse for søfarende samt tilpasning af nationalitetskrav til førere af handelsskibe og fiskeskibe)

SØFARTSSTYRELSEN
Vermundsgade 38 C
2100 København Ø

1. Sammenfatning

Lovforslaget indeholder en justering af sømandslovens regler om tidsbegrænsede ansættelser. Derudover skaber det hjemmel til, at der for personer, som er omfattet af EU- og EØS-reglerne om etablering, arbejdskraftens frie bevægelighed og retten til udveksling af tjenesteydelser, kan fastsættes regler, som undtager fra lov om skibes besætningskrav om, at førere af danske skibe skal have dansk indfødsret. Derved skabes mulighed for, at dansk ret kan bringes i overensstemmelse med to nyligt afsagte domme fra EF-domstolen.

Tlf. 39 17 44 00
Fax 39 17 44 01
CVR-nr. 29 83 16 10
sfs@dma.dk
www.sofartsstyrelsen.dk

ØKONOMI- OG
ERHVERVSMINISTERIET

2. Høringsvarene og kommentarer hertil

2.1 Ændring af sømandsloven

RestaurationsBranchens Forbund har stillet forslag om enkelte præciseringer, som der er taget højde for i lovforslaget.

2.1 Ændring af lov om skibes besætning

Danmarks Rederiforening, Bilfærgernes Rederiforening, Rederiforeningen for mindre Skibe samt Rederiforeningen af 1895 finder, at der ikke længere er nogen saglig begrundelse for at opretholde et krav om dansk nationalitet for skibsføreren af hensyn til den pågældendes myndighedsudøvelse. Med nutidens kommunikationsformer vil en skibsfører altid kunne indhente vejledning hos rederiet eller andre instanser i land, ligesom danske myndigheder hurtigt kan komme om bord i et skib, når det er nødvendigt for at efterforske forbrydelser.

Foreningerne anbefaler derfor, at der generelt åbnes for, at også skibsførere fra tredjelande kan gøre tjeneste på danske skibe. Der henvises særligt til, at flere rederier tilrettelægger en international rekruttering og ensartet uddannelse af deres søfarende. Det vil derfor være ulogisk og utidsvarende, såfremt søfarende fra tredjelande ikke får samme karrieremuligheder som deres kollegaer. Størst mulig fleksibilitet i forhold til besætnings sammensætning og karrieremuligheder om bord på danske skibe vil endvidere være i tråd med Danmarks ønsker om at opretholde status som

en førende søfartsnation. Såfremt en sådan generel liberalisering også for personer fra tredjelande ikke kan opnås, finder foreningerne, at der bør skabes en dispensationsmulighed, som er mere vidtgående end der er lagt op til i lovudkastets bemærkninger.

Søfartens Ledere (Dansk Navigatorforening), støttet af Restaurations-Branchens Forbund samt Funktionærernes og Tjenestemændenes Forbund anfører, at danske skibsførere – selvom en timemæssig eller procentuel opgørelse ikke kan dokumenteres – i ikke uvæsentligt omfang udfører myndighedsbeføjelser og opgaver, der under andre omstændigheder udføres af offentlige myndigheder. Foreningerne finder, at det ikke administrativt ved bekendtgørelse, men i loven bør fastlægges, hvilke faglige, uddannelsesmæssige og sproglige krav førere af danske skibe skal leve op til. Man lægger vægt på, at alt relevant lovgivning og regler af betydning for myndighedsudøvelsen er oversat til og tilgængelig på fremmede sprog. Man ønsker også, at de regler, som er af betydning for den pågældendes funktioner som leder og arbejdsgiverstedfortræder, er oversat. Foreningen anfører endvidere, at de danske uddannelseskrav, som ligger betydeligt over de internationale krav, forsat bør opretholdes, også overfor udenlandske skibsførere. Foreningen finder endeligt, at det savner enhver saglig begrundelse, at der hjemles adgang til også at undtage personer fra tredjelande.

Dansk Sø-Restaurations Forening anfører, at man er enig i, at de to EU domme må fortolkes således, at skibsførerstillingerne alene kan forbeholdes for en medlemsstats egne statsborgere, i det omfang den pågældende medlemsstat kan påvise, at egentlig myndighedsudøvelse er en væsentlig del af regelmæssige forpligtelser og ansvar. Man påpeger imidlertid, at skibsførerens ansvar i henhold til de internationale konventioner og dansk lovgivning er langt mere vidtgående, og at der derfor bør stilles supplerende krav. Det er endvidere foreningens opfattelse, at lovgivningen, fx bestemmelserne om anmeldelse af arbejdsulykker, ikke vil blive efterlevet, ligesom man udtrykker forundring over og afstandtagen til, at lovbestemmelsen også omfatter personer fra tredjelande.

Grønlands Hjemmestyre har tilkendegivet, at der vil blive taget stilling til spørgsmålet om ikraftsættelse af ændringen for Grønland efter forelæggelse af et forslag til kongelig anordning herom.

Kommentar:

Lov om skibes besætning indeholder et generelt krav om, at førere af danske handels- og fiskeskibe skal have dansk indfødsret. Der kan efter indhentet erklæring fra de berørte organisationer under særlige omstændigheder dispenseres herfra. Dispensationsmuligheden har kun været anvendt i få tilfælde, fx statsborgere fra andre lande, der har permanent bopæl i Danmark.

Det følger af to domme fra EF-domstolen, at EU-rettens bestemmelser om etablering, arbejdskraftens frie bevægelighed og retten til fri udveksling af tjenesteydelser indebærer, at medlemsstaterne alene kan forbeholde stillingen som skibsfører for landets egne borgere, såfremt de myndighedsbeføjelser, der er tillagt skibsføreren, faktisk udøves regelmæssigt og ikke udgør en meget begrænset del af deres arbejde.

Begrebet myndighedsbeføjelse omfatter ikke de almindelige pligter, som er pålagt borgere, herunder redere og skibsførere. fx bestemmelser om arbejdsmiljø, skibes sødygtighed og kost og sundhedsforhold mv. Skibsførere er efter dansk lovgivning kun i begrænset omfang tillagt myndighedsbeføjelser, og det har trods opfordring ikke været muligt for mand-skabsforeningerne at påvise, at disse udøves regelmæssigt og ikke kun udgør en meget begrænset del af skibsførernes arbejde. Nationalitetskravet kan derfor ikke opretholdes overfor personer fra EU/EØS lande, og den gældende lovs dispensationsadgang vil ikke være tilstrækkelig til at leve op til EU rettens krav for så vidt angår skibsførere fra disse lande.

De danske maritime uddannelser ligger på et højt niveau, hvilket altid har været dansk politik bl.a. for at gøre danske søfarende mere konkurrencedygtige uanset et højere lønniveau. Dette konkurrenceparameter, som er til fordel for danske navigatører, vil fortsat blive opretholdt. Der er imidlertid efter lov om skibes besætning ikke krav om, at skibsofficerer på DIS-skibe skal have danske sønæringsbeviser. Udenlandske sønæringsbeviser skal dog anerkendes af Søfartsstyrelsen, før de pågældende må gøre tjeneste på danske skibe. Søfartsstyrelsen har hidtil ved anerkendelsesproceduren sikret, at de pågældendes kvalifikationer lever op til de internationale krav, ligesom der for de ledende officerer er stillet supplerende krav om kendskab til dansk søfartslovgivning, herunder de danske arbejdsmiljøkrav. Dette vil også ske fremover. Det skal dog bemærkes, at Kommissionen har fremsat forslag til et direktiv om gensidig anerkendelse af sønæringsbeviser inden for EU/EØS. Efter forslaget vil der skulle ske en umiddelbar anerkendelse af sønæringsbeviser fra øvrige medlemsstater, herunder skibsførerbeviser. Eneste supplerende krav, som kan stilles i forbindelse med anerkendelse af EU/EØS-beviser, er kendskab til national lovgivning på det maritime område. Lov om skibes besætning kræver, at officerer i fiskeskibe skal have danske sønæringsbeviser, dog således at personer med sønæringsbeviser fra EU/EØS lande har ret til erhvervsudøvelse i danske fiskeskibe – skibsføreren undtaget – efter gældende EU-regler.

Det var i lovudkastet anført, at det vil blive overvejet at oversætte dele af de danske regler til engelsk. Relevante danske regler vil blive oversat til engelsk i det omfang, det skønnes nødvendigt. Der vil dog ikke ske en fuldstændig oversættelse af al dansk lovgivning, der vedrører søfartserhvervet, således som det er ønsket af nogle af mandskabsorganisationerne. De nutidige teknologiske kommunikationsmuligheder fra land til skib

og omvendt gør, at en skibsfører uden større besvær kan indhente den nødvendige støtte og instruktioner inden for kort tid.

Det er i forslaget præciseret, at den nye bestemmelse alene omfatter personer, som er omfattet af De Europæiske Fællesskabers eller EØS's regler om etableringsret, arbejdskraften frie bevægelighed eller ret til udveksling af tjenesteydelser. Den hidtidige dispensationsbestemmelse opretholdes uændret.

Det er som anført af Grønlands Hjemmestyre forudsat i lovforslaget, at et udkast til kongelig anordning om ikraftsættelse af ændringen til lov om skibes besætning vil blive forelagt hjemmestyret efter lovens vedtagelse i Folketinget.

Den lovtekniske gennemgang i Justitsministeriet har endvidere givet anledning til justeringer i forslaget.



Rigsombudsmanden i Grønland

- 45613/24

Søfartsstyrelsen
Att.: Jørgen Løje Hansen
Vermundsgade 38 c
2100 København Ø

Dato: 21 SEP. 2004

J. nr.: 35731

Brev nr.: 00560

I forlængelse af Rigsombudsmanden i Grønlands skrivelse af 6. september 2004 til Grønlands hjemmestyre har Rigsombudsmanden den 20. september 2004 modtaget vedlagte udtalelse fra hjemmestyret vedrørende ændring af sømandsloven og besætningsloven.

Rigsombudsmanden i Grønland har ingen bemærkninger i den anledning.

Der henvises til Deres j.nr.199945613.

Med venlig hilsen

Tine Nyeng Toldbod

SØFARTSSTYRELSEN

Indg.: 29 SEP. 2004

Journ.nr.: KSF/EHS

Kontornr.:

Akt. nr.:

Bilag:

Rigsombudsmanden i Grønland
Kalaallit Nunaanni Rigsombudsmandi
www.rigsombudsmanden.gl

Indalceqqap aqq. 3
Postboks 1030
3900 Nuuk

Telefon: +299 32 10 01
Telefax: +299 32 41 71
E-mail: riongr@gl.stm.dk



NAMMINERSORNERULLUTIK OQARTUSSAT - GRØNLANDS HJEMMESTYRE - GREENLAND HOME RULE
Ineqarnermut Attaveqarnermullu Pisortaqarfik
Direktoratet for Boliger og Infrastruktur
Department of Housing and Infrastructure

Rigsombudsmanden i Grønland
Postboks 1030
3900 Nuuk

35731

1881

Ulloq/dato : 17. september 2004
Allat/init. : FD
Journal nr : 31.01+3

V

Ang
Erhvervsnummer 707

Vedr. ændring af sømandsloven

Rigsombudsmanden i Grønland har i henvendelse af 6. september 2004 (Deres j.nr.: 35731/2004) anmodet Grønlands Hjemmestyre om udtalelse i forbindelse med lovudkast til ændring af sømandsloven og besætningsloven.

For sømandsloven gælder, at denne ikke er sat i kraft i Grønland. Direktoratet for Boliger og Infrastruktur har intet at bemærke.

I forbindelse med besætningsloven skal følgende bemærkes. Ændringen åbner mulighed for, at andre EU-borgere kan gøre tjeneste som førere af danske skibe og dermed grønlandske. Dette kræver imidlertid en godkendelse fra Grønlands Landsting. Der afventes forslag om kongelig anordning.

Med venlig hilsen

Felix Dalker



RestaurationsBranchens Forbund
The National Danish Restaurant Trade Union

Søfartsstyrelsen
Vermundsgade 38 C
2100 København Ø

ORIGINAL

4/15/2004

Thoravej 29 - 33
2400 København NV

faglig@rbfdk
Telefon 7224 7224
Fax 7224 7200

A-kassen
a-kassen@rbfdk
Telefon 7224 7000
Fax 7224 7190

FAGLIGT SEKRETARIAT

Den 23. september 2004
Vor ref.: BM/gj
Sags nr.: 1755.13

Kommentarer til forslag til ændring af Sømandsloven og besætningsloven (vedr. tidsbegrænset ansættelse mm.) - Deres ref.: Sag 199945613 - Arkivkode 02.01.01
På baggrund af skrivelse af 31. august 2004 har forbundet følgende bemærkninger til ovennævnte:

1) Reglerne vedr. tidsbegrænset ansættelse.

Ændringerne giver for vort forbunds vedkommende ikke anledning til bemærkninger, idet loven om tidsbegrænset ansættelse jo stadig er gældende til søs og i givet tilfælde skal ligge til grund ved konkrete sager til søs. Loven om tidsbegrænset ansættelse gælder også § 2 ansatte. Derfor skal forslaget gøre det klart, at minimum ændring nr. 1 og 2 også er gældende for § 2 søfolk, hvilket ikke er tilfældet i det nuværende forslag.

Loven om tidsbegrænset ansættelse gælder endvidere alle søfarende, der er ansat på et dansk skib uanset nationalitet og bopæl, dvs. den gælder også for udenlandske søfolk på danske skibe, der ikke henhører under EU-søfarende. Dette vil vi dog for en ordens skyld gerne have bekræftet.

Vi ønsker endelig bekræftet, at tilføjelsen af begrebet "en bestemt rejse" (jf. § 1 nyt stk. 2) ikke på vort område (færger, herunder passagerskibe) medfører en svækkelse af kravet om en objektiv og saglig begrundelse for at anvende tidsbegrænset ansættelse. En tidsbegrænset ansættelse på DFDS-Oslo-ruten kan ikke blot begrundes med en bestemt rejse fra København og tilbage igen, men skal have en objektiv begrundelse. Begrebet har ikke en hævdevunden betydning på vort område.

Som minimum skal det bekræftes, at tilføjelsen på vort område ikke er en realitetsændring i forhold til teksten i loven om tidsbegrænset ansættelse.

2) Nationalitetskravet til skibsførere.

Dette spørgsmål har selvfølgelig stor betydning for de menige på baggrund af den rolle skibsføreren er tillagt i Sømandsloven mm.

Vi kan ikke tiltræde forslaget og skal derfor henvise til kommentarerne fra DSRF og Søfartens Ledere.

Med venlig hilsen

Bent Moos
faglig sekretær

SØFARTSSTYRELSEN

Indg.: 27 SEP. 2004

Journalnr.: USF/EHS

Kontornr.:

Akt. nr.:

Bilag:

456/13/21.



Søfartsstyrelsen
Vermundsgade 38 C
2100 København Ø.
att. Jørgen Løje Hansen

23.9.2004

Funktionærernes og
Tjenestemændenes
Fællesråd

11163
OLPR/bokl

Under henvisning til brev fra Søfartsstyrelsen af 31. august 2004 vedrørende høringssvar til Forslag til Lov om ændring af Sømandsloven og Besætningsloven skal FTF herved fremkomme med følgende bemærkninger:

FTF kan tilslutte sig forslag til ændring af Sømandsloven vedrørende tidsbegrænsede ansættelser som en konsekvens af den allerede vedtagne ændring af Funktionærloven.

Hvad angår den foreslåede ændring af Besætningsloven, som betyder en administrativ bestemt afskaffelse af det hidtil gældende krav om, at en skibsfører af danske skibe skal have dansk indfødsret, finder FTF dette betænkeligt, fordi skibsførere af danske skibe i et vist omfang udøver myndighedsbeføjelser og opgaver.

FTF kan i øvrigt tilslutte sig indholdet af Søfartens Ledere/Dansk Navigatørforenings skrivelse af 22.9.2004.

Med venlig hilsen

jet

Ole Prasz
faglig sekretær

Bodil Meis

SØFARTSSTYRELSEN

Indg.: 27 SEP. 2004

Journalnr.: *USF/EHS*
Kontornr.:
Akt. nr.:
Bilag:

Niels Henningsens Gade
Postboks 1169
1010 København K
Telefon 33 36 88 00
Telefax 33 36 88 80
E-mail ftf@ftf.dk
www.ftf.dk

DANMARKS REDERIFORENING
BILFÆRGERNES REDERIFORENING
REDERIFORENINGEN FOR MINDRE SKIBE
REDERIFORENINGEN AF 1895

Sofartsstyrelsen
Vermundsgade 38 C
2100 København Ø
Att.: Fuldmægtig Jørgen Løje Hansen

SOFARTSSTYRELSEN

Indg.: 23. Sep 2004

Journ.nr.: SPS/KR

Kont.nr.:

Akt. nr.:

Bilag:

21. september 2004

41110/94000 pv/bg

Ændring af Somandsloven og Besætningsloven (Sag 199945613)

Med henvisning til Sofartsstyrelsens brev af 31. august har Rederiforeningerne følgende kommentarer til de to lovforslag:

Justering af reglerne om **tidsbegrænset ansættelse for søfarende** må vi notere os er nødvendiggjort af EU-regler vedrørende tidsbegrænset ansættelse, hvorfor disse ændringer ikke giver Rederiforeningerne anledning til bemærkninger.

Vedrørende tilpasning af **nationalitetskrav til førere af handelsskibe og fiskeskibe** har Rederiforeningerne et klart ønske om en ændring af dansk lovgivning som afspejler den internationalisering, der er sket af skibsfarten, herunder den internationalisering der er sket af det danske rederierhverv. Med nutidens kommunikationsformer, hvor en skibsfører uden ophold kan indhente vejledning hos rederiet eller andre instanser i land og med de korte rejsetider, hvormed danske myndigheder kan komme om bord i et dansk skib i efterforskningssammenhæng, ser vi ingen begrundelse for at opretholde et krav om dansk indfødsret med henvisning til, at der kræves en særlig dansk indsigt i den officielle myndighedsudøvelse. Udgangspunktet er således, at vi kan byde den foreslåede ændring velkommen.

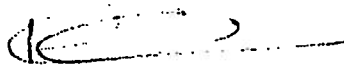
Det er imidlertid Rederiforeningernes opfattelse, at ophævelsen af nationalitetskravet ikke blot bør gælde for EU-borgere, men også andre nationaliteter. Vi ser ikke noget sagligt grundlag for, at ikke-EU-borgere ikke også skulle kunne være omfattet af en liberalisering. Rederiforeningerne kan være enige i, at man, hvad enten man er EU-borger eller ej, skal opfylde supplerende uddannelseskrav, jfr. i øvrigt bemærkningerne om at man skal have kendskab til national søfartslovgivning. Tilsvarende finder vi det naturligt, at dele af danske regler oversættes til engelsk.

Udover disse mere principielle betragtninger ønsker Rederiforeningerne at understrege, at flere danske rederier tilrettelægger en international rekruttering og uddannelse af deres søfarende. Det forekommer ikke tidssvarende, hvis søfarende, blot fordi de ikke har dansk indfødsret eller kommer fra et land udenfor EU, ikke skulle kunne have samme karrieremuligheder som deres kollegaer. Når et rederi tilrettelægger en ensartet uddannelse af sine søfarende uanset nationalitet, og har en bredt internationalt sammensat flåde, forekommer det ikke logisk, at man er afskåret fra at foretage skift mellem skibsførere på skibe af forskellige flag inden for flåden, uanset skibsførerens nationalitet.

Uden at afvise at der kan være enkelte skibstyper, hvor der muligvis kan stilles særlige nationalitetskrav, finder Rederiforeningerne det naturligt, at danske regler skaber størst mulig fleksibilitet i henseende til bemanningssammensætning og karrieremuligheder for de søfarende. Dette vil også være i tråd med Danmarks ønsker om at opretholde status som en forende søfartsnation. Vi kan i denne sammenhæng henvise til, at man i Holland i stigende omfang er løbet ind i problemer med at rekruttere et tilstrækkeligt antal søfarende som følge af snævre nationalitetsbestemmelser for så vidt angår officerer.

Kan der alene skabes støtte for den foreslåede ændring af besætningsloven, finder vi det nødvendigt, at der samtidig skabes en dispensationsmulighed som er mere vidtgående end den der angives i bemærkningerne. En sådan dispensationsadgang bør varetages af Søfartsstyrelsen, og i øvrigt således at der ikke skal være nogen vektor fra organisationernes side. I sin behandling af dispensationsansøgninger fra ikke EU-borgere kan der, jfr. ovenfor, lægges vægt på, hvorledes et rederi overordnet tilrettelægger sin rekrutterings- og uddannelsespolitik, herunder om en dispensation vil kunne understøtte de enkelte søfarendes karrieremuligheder.

Med venlig hilsen
 på Rederiforeningernes vegne



Pia E. Voss

Kopi Jan

 **Maskinmestrenes
Forening**

Søfartsstyrelsen
Att.: Kontorchef Frank B. Mortensen
Vermundsgade 38 C
2100 København Ø

Sankt Annæ Plads 16
DK-1250 København K
Telefon: 33 36 49 20
Telefax: 33 36 49 49
E-mail: mf@mmf.dk
Web: www.mmf.dk

København, den 13. september 2004

Vor ref.: S - S.27.8
PBN

Vedr.: Ændring af sømandsloven og besætningsloven.

Under henvisning til Søfartsstyrelsens brev af 31. august 2004 vedr. lovforslag om ændring af ovennævnte love skal det hermed meddeles, at Maskinmestrenes Forening ikke har nogen bemærkninger til forslagene.

Med venlig hilsen
Maskinmestrenes Forening

Pia Beck Nielsen

Pia Beck Nielsen
Juridisk konsulent

SØFARTSSTYRELSEN

Indg.: 16 SEP. 2004

Journaln... *SPS/KR*

Kontonr.:

Akt. nr.:

Bilag:

122245613/15

Frank B. Mortensen (SFS)

Fra: Søfartsstyrelsen (SFS)
Sendt: 23. september 2004 11:38
Til: Karin Rungsted (SFS)
Emne: VS: Høring vedrørende lovudkast om ændring af søfartsloven og besætningsloven

-----Oprindelig meddelelse-----

Fra: Linda Strube [mailto:lst001@foa.dk]
Sendt: 23. september 2004 10:57
Til: Søfartsstyrelsen (SFS)
Emne: VS: Høring vedrørende lovudkast om ændring af søfartsloven og besætningsloven

-----Oprindelig meddelelse-----

Fra: Linda Strube
Sendt: 23. september 2004 10:50
Til: 'jih@dma.dk'
Emne: Høring vedrørende lovudkast om ændring af søfartsloven og besætningsloven

Med henvisning til Søfartsstyrelsens skrivelse af 31. august 2004, sag nr. 199945613 om Høring vedrørende lovudkast om ændring af søfartsloven og besætningsloven skal det meddeles, at Forbundet af Offentligt ansatte/Teknik- og servicesektoren ikke har bemærkninger til lovudkastet.

Med venlig hilsen

på vegne af Reiner Burgwald

Linda Strube

Sekretær

Teknik- og servicesektoren

Forbundet af Offentligt Ansatte Stauings Plads 1-3 1790 København V
Telefon: 46 97 26 26 Direkte: 46 97 25 04 Fax: 46 97 22 85
E-mail: lst001@foa.dk URL: www.foa.dk <<http://www.foa.dk>>



DANSK SØ-RESTAURATIONS FORENING

Stiftet 12. oktober 1907



Søfartsstyrelsen
Vermundsgade 38 C
2100 København Ø

SØFARTSSTYRELSEN

Indg.: 27 SEP. 2004

Att: Jørgen Løje Hansen

Journalnr.: *VSF/EHS*
Kontornr.:
Akt. nr.:
Bilag:

22/9-2004

4080/OS

Vedr.: Forslag til lov om ændring af sømandsloven og besætningsloven

HØRINGSSVAR

Foreningens bemærkninger er udelukkende til den del af lovforslaget som vedrører "besætningsloven", idet vi ikke har kommentarer til lovforslaget øvrige del.

Vi skal indledningsvis beklage vi ikke nåede at fremkomme med bemærkninger i den oprindelige høringsrunde.

Overordnet set er det foreningens holdning at man må forstå betydningen af de 2 EU-domme, i sammenhæng med IMO's konvention om uddannelse af søfarende, om sønæring og om vagthold.

EU-dommene isoleret set forstås på den måde, at en medlemsstat ikke kan forbeholde skibsførerstillinger for egne statsborgere i strid med EU-regler om arbejdskraftens frie bevægelighed, *medmindre det pågældende medlemsland kan påvise, at egentlig myndighedsudøvelse er en væsentlig del af skibsførerens regelmæssige forpligtelser og ansvar.*

Søfartens Ledere/Dansk Navigatørforening, har i tidligere høringssvar behandlet disse forhold, og Dansk Sø-RESTAURATIONS Forening kan tilslutte sig alle navigatørernes bemærkninger.

I den forståelse af myndighedsudøvelse der lægges i EU-dommene, indskrænkes denne til at omfatte egentlige politimæssige beføjelser og lignende. Hvis der imidlertid sammenholdes med omtalte IMO-konvention, er det foreningens opfattelse at skibsførerens forpligtelser og ansvar er langt videre i relation til dansk lovgivning i det hele taget, og omfatter ethvert lovteknisk forhold, således som disse f.eks. fremgår af Sømandsloven og Danske Søfartslove generelt set.

Når det således i bemærkningerne til lovforslaget fremgår, at der kun i beskedent omfang vil være behov for oversættelser af danske lovtekster til engelsk, så giver dette efter foreningens mening et voldsomt undervurderet billede af konsekvenserne, såfremt lovteksten både skal tilfredsstille de to EU-domme, og tillige fortsat leve op til kravene efter IMO-konventionen.

Det er Dansk Sø-RESTAURATIONS Forenings opfattelse, at nationalitetskravet for skibsførere i danske skibe, er af afgørende betydning for en forståelse af, at danske skibe også lever op til danske nationalitetskrav og standarder, både søfartsmæssigt og besætnings-socialt i det hele taget. Hvis et stigende antal skibe i DIS vil blive bemanded med rent udenlandske besætninger, er der næppe mange som vil bevare tiltroen til, at f.eks. arbejdsskadeulykker vil blive opfattet og behandlet i overens-

Most Allé 13 - DK-2610 Rødovre
Tlf. 36 36 55 85 - Giro 542-4437
Fax 36 36 55 80 - E-mail: dsrf@dsrf.dk

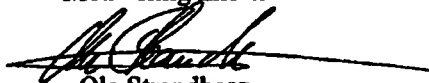
stemmelse med dansk lov, danske formularer og dansk praksis i det hele taget. Helt generelt er det vores opfattelse, at den internationale "tiltro" til værdien af det danske flag agter, vil forsvinde, og erstattes af almindelig desillusion og ligegyldighed.

Når det er sagt, må vi også erkende og respektere de 2 EU-domme på deres egne præmisser om et overordnet hensyn til arbejdskraftens frie bevægelighed, som er en af EU's hellige grundlove. Det må imidlertid ske med passende hensyn til troværdige krav om at kunne efterleve forståelse af og respekt for dansk lovgivning i en bred søfarts- og besætnings-relateret forstand. De forudsætninger som i den forbindelse skal formuleres i en senere bekendtgørelse, må vi konsekvensmæssigt tage stilling til når en sådan tekst foreligger.

Med al den skepsis vi kan have, overfor den mulighed at ikke danske statsborgere - mere end rent undtagelsesvist - kan opfylde rimelige krav til ovenstående, må vi imidlertid udtrykke vores dybe forundring og afstandtagen over, at lovtæksten er udformet således, at den ikke alene tilpasser sig de 2 EU-domme og kommissionens bemærkninger hertil, men af uforståelige grunde udvider tekstgrundlaget til at kunne omfatte statsborgere fra et hvilket som helst land, og ikke blot EU-lande. I det mindste kunne vi have en slags tiltro til at andre EU-statsborgere end danske vil kunne opfylde nogle grundlæggende betingelser om retsforståelse, fordi meget lovgivning i EU er og vil blive harmoniseret, og fordi vi har en fælles lov-kulturel baggrund.

Foreningen må generelt udtrykke sin dybe skepsis over lovforslaget og dets videre praktiske skæbne, og i særdeleshed må vi udtrykke vores afstandtagen over en unødvendig og helt uforståelig udvidelse som hverken retsligt eller pragmatisk er begrundet i lovforslaget.

Med venlig hilsen



Ole Strandberg
faglig sekretær



Søfartens Ledere

Dansk Navigatorforening

456/13/20

Søfartsstyrelsen
Vermundsgade 38 C
2100 København Ø

SØFARTSSTYRELSEN

Indg.: 27 SEP. 2004

Journalnr.: KSF/RHS

Kontornr.:

Akt. nr.:

Bilag:

Att.: Jørgen Løje Hansen

22. september 2004

Høringsvar – Forslag til Lov om ændring af Sømandsloven og Besætningsloven

Under henvisning til skrivelse fra Søfartsstyrelsen af 31. august 2004 vedrørende ovennævnte skal Søfartens Ledere / Dansk Navigatorforening hermed fremkomme med bemærkninger og kommentarer til de fremsatte forslag til lovændringer.

Indledningsvist bemærkes, at de foreslåede ændringer af Sømandsloven vedrørende tidsbegrænsede ansættelser, som en konsekvens af den allerede vedtagne ændring af Funktionærloven, ikke giver foreningen anledning til bemærkninger. Foreningen tilslutter sig således ændringerne og er desuden af den opfattelse, at ændringerne er udformet fornuftigt og til gavn for de af loven omfattede medarbejdere.

For så vidt angår de foreslåede ændringer af Besætningsloven, som indebærer en administrativ bestemt afskaffelse af det i loven hidtil gældende krav om, at fører af danske skibe, skal have dansk indfødsret, bemærkes følgende:

Som anført og eksemplificeret i vores tidligere høringsskrivelse, er det foreningens opfattelse, at skibsførerne på danske skibe i ikke uvæsentligt omfang udøver myndighedsbeføjelser og opgaver. Dette til trods for, at en egentlig timemæssig eller procentvis opgørelse heraf ikke lader sig dokumentere. Lovgivere har – særligt i Sømandsloven og ved delegation af Søfartsstyrelsens kompetence – tillagt skibsføreren en lang række pligter og ansvarsområder, der under andre omstændigheder udføres og udøves af offentlige myndigheder og instanser.

På denne baggrund findes det betænkeligt, at en så vidtgående ændring af lovgivernes forudsætninger – kravet om dansk indfødsret for skibsføreren - for pålæg af dette ansvar og opgaver, nu rent administrativt fjernes.

Såfremt den nuværende adgang til at dispenserer fra kravet om dansk indfødsret, administreret i lyset af de foreliggende afgørelser fra EF-domstolen, ikke findes at kunne leve op til EU-retten, er det foreningens opfattelse, at lovgiverne bør tage stilling til, hvilke krav – fagligt, uddannelsesmæssigt og sprogligt – der generelt skal fastsættes for besættelsen af skibsførerstillinger ombord på danske skibe.

Der stilles i øvrigt på nuværende tidspunkt til uddannelsen af danske skibsfører krav, der ligger betydeligt ud over, hvad der som minimum forlanges i henhold til gældende internationale konventioner. Disse supplerende uddannelses- og sikkerhedskrav – herunder også indgående kendskab til dansk søfartslovgivning - bør naturligvis som minimum fortsat være gældende, i tilfælde af ophævelse af kravet om indfødsret.



Søfartens Ledere Dansk Navigatørforening

Med henblik på at kunne honorere disse nationale uddannelseskra­v og skærpede regler for sikkerhed, er det af afgørende betydning, at alt relevant lovgivning og regler af betydning for den nødvendig myndighedsudøvelse, der indgår som en daglig foretagelse i skibsførerens arbejdsopgaver, er oversat og tilgængeligt på fremmede sprog, til brug for de udenlandske skibsførere. Dette gælder tillige regelsæt og lovgivning på områder der lejlighedsvis må anvendes ombord og hvortil kendskab er nødvendigt, for at kunne forvalte en kompleks og ansvarsfuld stilling som leder, arbejdsgiverstedfortræder og myndighedsudøver. Der tænkes i denne sammenhæng eksempelvis på reglerne i arbejdsmiljø- og arbejdsskadelovgivningen.

Alternativt må der til udlændinge stilles krav om sproglige kompetencer og færdigheder på dansk, således at det er muligt at tilegne sig den nødvendige viden og kundskab på dansk.

Som det fremgår af ovenstående, og som det også er lagt op i bemærkningerne til det fremsendte forslag, er det herefter afgørende, hvorledes den foreslåede bemyndigelse til Søfartsstyrelsen forvaltes, udfyldes og praktiseres af styrelsen i fremtiden. Foreningen ser derfor frem til at blive yderligere inddraget i den egentlige udformning af det materielle indhold af de nye bestemmelser.

Desuden bemærkes, at det efter foreningens opfattelse savner enhver saglig begrundelse, at den foreslåede hjemmelsbestemmelse tillige kan udvides til at omfatte personer udenfor EU og EØS-lande.

Det er således fortsat – med henvisning til det af foreningen tidligere anførte - vores opfattelse, at det nugældende krav om dansk indfødsret er velbegrundet og dermed også i langt de fleste tilfælde i overensstemmelse med EU-retten. En eventuel tilpasning af disse nationale regler kunne således mere passende gennemføres ved en ændring og evt. lempelse af den eksisterende dispensationsadgang, i lyset af de omtalte to domme fra EF-domstolen.

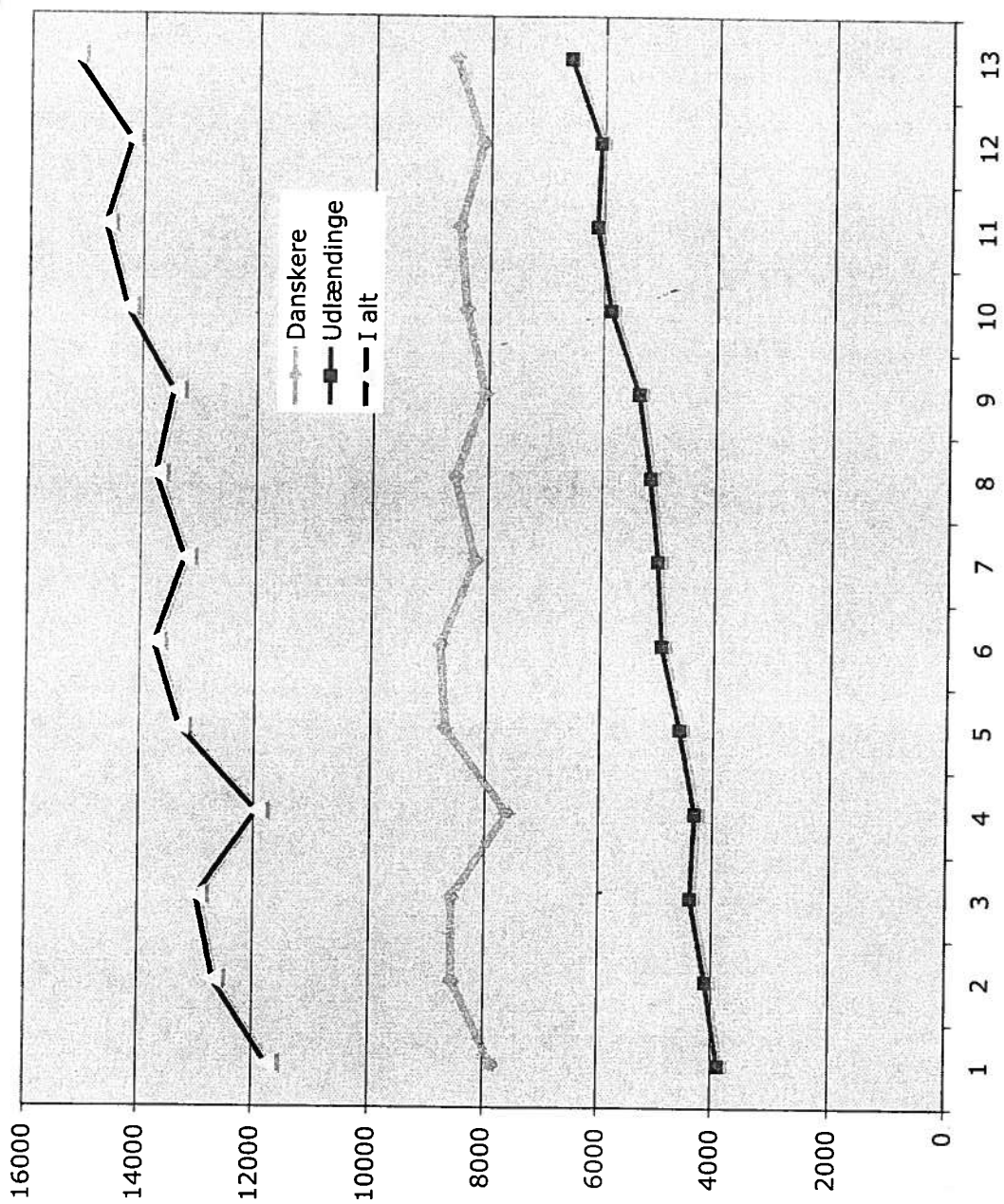
Som tidligere nævnt bidrager foreningen fortsat gerne konstruktivt under den igangværende revidering og forandring af gældende regler på området.

Med venlig hilsen

Søfartens Ledere / Dansk Navigatørforening
Pernille Sædam Frandsen
Advokat

BILAG 3

DIS-beskæftigede alle
marts 2006 til marts 2009



SITUATIONEN FOR NORSKE SØFARENDE I NIS

Kilde: Maritim Logg (fælles fagblad for de norske søfartsfagforeninger), nr. 6-2009.

Hvordan gik det egentlig med de norske stillinger i Norsk Internationalt Skibsregister, efter det blev oprettet i 1987?

Slet ikke som man havde håbet, siger specialrådgiver Tore Gjestrum fra Norsk Sjøofficersforbund. Der er stadig færre nordmænd på NIS-skibene.

Totalt var antallet af norske stillinger i 2001 (mønstrede) 2.027, medens det tilsvarende tal pr. 1. juni 2009 er på 907 mønstrede på totalt 600 NIS-skibe.

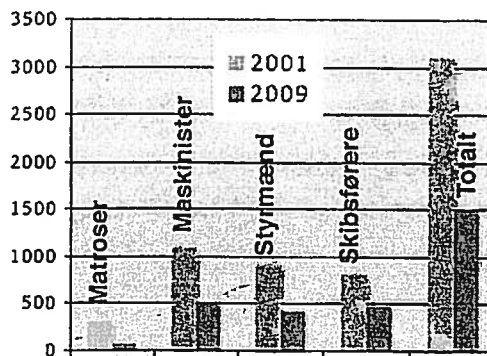
Antal nordmænd beskæftigede i NIS i visse stillingskategorier, udregnet med en faktor 2 ud fra de tal som er opgivet for mønstrede i artiklen.

	2001	2009
Matroser	316	80
Maskinister	1082	518
Styrmænd	900	426
Skibsførere	806	480
Totalt	3104	1504

"Det hører med til historien at antal stillinger var langt højere tilbage i 1990'erne".

Norsk Sjømannsforbund var helt naturligt de ivrigste modstandere af NIS. Som søofficererne så det, var problemstillingen enkel, uden NIS ville skibene blive udflagget.

Når talen falder på de norske skibsførere, som er sikret stillinger ved lov, tilføjer Tore Gjestrum, at ingen havde troet der ville komme så mange dispensationsansøgninger, og at de ville glide så let igennem.



Anita Vedsø Larsen (SFS)

Fra: Morten Kallestrup (EBST)
Sendt: 8. februar 2011 09:38
Til: Anita Vedsø Larsen (SFS)
Cc: EBST Ministerbetjening (EBST); Birgit Jensen (EBST); Maria Viuf (EBST); Steen Christensen (EBST)
Emne: VS: Høring - lovforslaget om ændring af lov om skibes besætning, lov om beskatning af søfolk, sømandsloven, lov om Handelsflådens Velfærdsråd og lov om sikkerhed til søs
Vedhæftede filer: Høringsliste.doc; Høringsbrev.doc; 2011 02 04 lovforslag.pdf

Kære Anita,

EBST har ingen bemærkninger.

Mvh Morten

Morten Kallestrup
Special Advisor, Internal Market Center
Danish Enterprise and Construction Authority
Ministry of Economic and Business Affairs
Langelinie Allé 17, DK-2100 Copenhagen
Tel dir: +45 35 46 65 28
E-mail: mkl@ebst.dk

Anita Vedsø Larsen (SFS)

Fra: Cathrine Werthwein Andersen [CWA@eogs.dk]
Sendt: 7. februar 2011 09:18
Til: Anita Vedsø Larsen (SFS)
Cc: Søfartsstyrelsen Hovedpostkasse (SFS); Janni Melhede (EOGS); Cathrine Werthwein Andersen; Mette Solbjerg Høj Isaksen; Marie Agerlin Olsen; Simon Hauptmann (EOGS)
Emne: VS: Høring - lovforslaget om ændring af lov om skibes besætning, lov om beskatning af søfolk, sømandsloven, lov om Handelsflådens Velfærdsråd og lov om sikkerhed til søs
Vedhæftede filer: Høringsliste.doc; Høringsbrev.doc; 2011 02 04 lovforslag.pdf

Til Søfartsstyrelsen

CKR har modtaget nedenstående i høring:

Lovforslaget om ændring af lov om skibes besætning, lov om beskatning af søfolk, sømandsloven, lov om Handelsflådens Velfærdsråd og lov om sikkerhed til søs

CKR har ingen bemærkninger, idet forslaget ikke vurderes at have administrative konsekvenser for erhvervslivet.

Med venlig hilsen

Cathrine Werthwein Andersen
Studentermødshjælper

ERHVERVS- OG SELSKABSSTYRELSEN
Center for Kvalitet i Erhvervsregulering

Kampmannsgade 1
1780 København V
Telefon: 3330 7700
Direkte: 3330 7778
E-mail: CWA@eogs.dk
www.eogs.dk

ØKONOMI- OG ERHVERVS MINISTERIET

Anita Vedsø Larsen (SFS)

Fra: Louise Vergo [love@FOA.DK]
Sendt: 16. februar 2011 11:14
Til: Søfartsstyrelsen Hovedpostkasse (SFS); Anita Vedsø Larsen (SFS)
Cc: HOERING; SEKTORERNE; Reiner Burgwald
Emne: SV: Høring - lovforslag om ændring af lov om skibes besætning, lov om beskatning af søfolk, sømandsloven, lov om Handelsflådens Velfærdsråd og lov om sikkerhed til søs

Til Søfartsstyrelsen

Hermed følger FOAs høringssvar vedr. lovforslag om ændring af lov om skibes besætning, lov om beskatning af søfolk, sømandsloven, lov om Handelsflådens Velfærdsråd og lov om sikkerhed til søs

Om høring generelt:

Af Justitsministeriet vejledning om lovkvalitet fremgår det at "*Høringsfristen må afpasses efter de nærmere omstændigheder, men bør være så lang, at de hørte parter har mulighed for at udarbejde et fyldestgørende svar. Der bør herved også tages hensyn til, at bl.a. offentlige myndigheder, der høres, kan have behov for at indhente udtalelser fra underordnede særligt sagkyndige institutioner mv.*"

Dette er også hvad folketingets ombudsmand tidligere har udtalt.

Om det konkrete lovforslag:

Vedrørende forlagets konkrete betydning for sejladsen i de indre danske farvande er det forbundets opfattelse, at fjernelse af kravet om dansk indfødsret for skibsførere vil indebære, at der fremover ikke – i hvert fald ikke i samme omfang – vil ske ansættelse af skibsførere med dansk baggrund under DIS. Dette vil yderligere indebære, at der "som led i fødekæden" heller ikke i stillinger under skibsførere vil blive ansat personer med dansk baggrund.

Dette vil på lang sigt indebære betydelige rekrutteringsproblemer i. f. t. sejladsen i de indre danske farvande. Det kan i denne forbindelse oplyses, at der p.t. knap er 300 beskæftigede inden for færgefart i Danmark, heraf ca. 160 skibsførere og overstyrmand, hvortil kommer styrmænd, bedstemænd og maskinister.

I sidste ende kan det betyde, at der ikke vil være personale til at besejle de indre danske farvande.

f. Sektorformand, Reiner Burgwald

Venlig hilsen

Louise Vergo
Chefkonsulent, FOA Ledelse



Staunings Plads 1 - 3 • 1790 København V. • tlf. 4697 2361 • mobil 2361 3055

Anita Vedsø Larsen (SFS)

Fra: Ministerbetjening (FT) [Ministerbetjening@FTNET.DK]
Sendt: 7. februar 2011 09:58
Til: Anita Vedsø Larsen (SFS)
Cc: Søfartsstyrelsen Hovedpostkasse (SFS); Ministerbetjening (FT)
Emne: SV: Høring - lovforslaget om ændring af lov om skibes besætning, lov om beskatning af søfolk, sømandsloven, lov om Handelsflådens Velfærdsråd og lov om sikkerhed til søs

Finanstilsynet har ingen bemærkninger til det fremsendte udkast til lovforslag.

Med venlig hilsen

Troels Bay Simonsen

Specialkonsulent, cand.jur.
Juridisk kontor



FINANSTILSYNET

Århusgade 110, 2100 København Ø
Tlf.: +45 33 55 82 82 / Fax: +45 33 55 82 00
Direkte tlf.: +45 33 55 82 50
[mailto: tbs@ftnet.dk](mailto:tbs@ftnet.dk)
www.finanstilsynet.dk

Anita Vedsø Larsen (SFS)

Fra: Flemming Nygaard Christensen [flemming@f-a.dk]
Sendt: 15. februar 2011 14:54
Til: Anita Vedsø Larsen (SFS)
Emne: sv. Høring - lovforslag om ændring af lov om skibes besætning, lov om beskatning af søfolk, sømandsloven, lov om Handelsflådens Velfærdsråd og lov om sikkerhed til søs

Kære Anita.

Vi har fra Fiskeriets Arbejdsmiljøråd ingen kommentarer til fremsendte høringsmateriale om, forslag til lov om ændring af lov om skibes besætning, lov om beskatning af søfolk, sømandsloven, lov om Handelsflådens Velfærdsråd og lov om sikkerhed til søs (Ophævelse af kravet om dansk/EU/EØS indfødsret for skibsførere på skibe registreret i Dansk Internationalt Skibsregister, etablering af et udenrigsfradrag for visse danske søfarende, økonomisk beskyttelse af efterladte søfarende og gennemførelse af ændringsprotokollen til SUA-konventionen).

Med venlig hilsen

Direktør

Flemming Nygaard Christensen

Fiskeriets Arbejdsmiljøråd

Auktionsgade 1b

6700 Esbjerg

Direkte: +45 75 11 93 12

Mobil: +45 51 52 77 66

Mail: flemming@f-a.dk

Web: www.f-a.dk



Søfartsstyrelsen
Att.: Anita Vedsø Larsen

Denne skrivelse er udelukkende fremsendt per mail.

Høringssvar - lovforslag om ændring af lov om skibes besætning, lov om beskatning af søfolk, sømandsloven, lov om Handelsflådens Velfærdsråd og lov om sikkerhed til søs

Grønlands Selvstyre har modtaget høring om lovforslag om ændring af lov om skibes besætning, lov om beskatning af søfolk, sømandsloven, lov om Handelsflådens Velfærdsråd og lov om sikkerhed til søs.

Høringsmaterialet har været sendt i høring i Nautisk Udvalg.

Grønlands Selvstyre har umiddelbart ingen bemærkninger til selve lovforslaget.

Det skal dog bemærkes, at der er udtrykt ønske om, at Fiskeriets Arbejds miljøråds virksomhedsområde kommer til at omfatte Grønland. Dette tiltag vil også harmonerer godt med Søfartsstyrelsens resultatmål om at forbedre arbejds miljøet på fiskeskibe i Grønland.

Inussiarnersumik inuulluaqqusillunga
Med venlig hilsen

Steen Laustsen
Toqq/direkte 345464
stla@nanoq.gl

17. mar 2011
Sagsnr. 2009-019482
Dok. Nr. 587677

Postboks 909
3900 Nuuk
Tlf. (+299) 34 50 00
Fax (+299) 34 54 10
E-mail: iaan@nanoq.gl
www.nanoq.gl

Anita Vedsø Larsen
Søfartsstyrelsen
Vermundsgade 38 C
2100 København Ø.

København NV,
8. februar 2011

Vedr.: Høringssvar – Lov om Handelsflådens Velfærdsråd

Med henvisning til mail fra Søfartsstyrelsen af 4. februar 2011 har vi følgende kommentarer til det fremsendte lovforslag.

Indledningsvis vil vi også give udtryk for stor utilfredshed med den meget korte svarfrist. Dette er ikke rimeligt og bærer præg af et unødigt hastværk.

Økonomi – tilskud

Der lægges op til, at statens tilskud til Handelsflådens Velfærdsråd bortfalder og i stedet pålægges rederne.

I dag betaler rederen og den søfarende hver kr. 0,70 pr. hyredag hvilket så skal ændres til, at rederen betaler kr. 1,70 pr. dag og den søfarende fortsat kr. 0,70 pr. hyredag.

I det fremsendte lovforslag er der flere gange nævnt et beløb på kr. 4,8 mio. som statens samlede tilskud til Handelsflådens Velfærdsråd og Søfartens Arbejds miljøråd. Heraf skulle kr. 3,5 mio. være tilgået Handelsflådens Velfærdsråd.

Dette beløb kan vi imidlertid ikke genkende da statens reelle tilskud igennem årene har været som det fremgår nedenfor.

2007 – kr. 2.850.271,83
2008 – kr. 3.010.781,00
2009 – kr. 3.093.255,00
2010 – kr. 3.208.454,00

I samme periode er tilskuddet fra rederne som følger

2007 – kr. 1.995.190,28
2008 – kr. 2.107.546,70
2009 – kr. 2.165.278,50
2010 – kr. 2.245.917,80

Det havde været hensigtsmæssigt om forslaget havde indeholdt de reelle tal.

Revision

Da der ikke længere er statsmidler i Handelsflådens Velfærdsråd skal rådets regnskab ikke længere revideres af rigsrevisionen og budgetter og regnskab ikke længere godkendes af ministeren.

Dette er en administrativ lettelse for Handelsflådens Velfærdsråd som hilsens velkommen, men vi skal understrege, at det samtidig pålægger Handelsflådens Velfærdsråd en økonomisk byrde til betaling af revisor.

En udgift der skal findes indenfor sammen indtægt som Handelsflådens Velfærdsråd har i dag.

Regulering

Det fremgår ikke af lovforslaget hvorledes velfærdsafgiften fremover skal reguleres, hvorfor vi må formode, at dette også skal ske ved lov og vedtagelse i Folketinget.

Dette virker ikke hensigtsmæssigt, set i lyset af, at der ikke vil være statsmidler involveret. Vi kunne ønske, at man i stedet foretog en ændring i Lov om Handelsflådens Velfærdsråd, således at man nævnte det nuværende beløb og fastslog, at dette fremover kunne ændres ved en bekendtgørelse fra ministeren. Eller, at man overlod det til Handelsflådens Velfærdsråd selv, at fastlægge velfærdsafgiften på baggrund af den ramme, der er afhængig af prisudviklingen og antallet af søfarende der modtager ydelser fra Handelsflådens Velfærdsråd.

Der er under alle omstændigheder behov for, at få afklaret forståelsen af de nuværende regler i henseende til opkrævning af velfærdsafgift.

Vedtægter

Når der nu er taget hul på ændringer vil vi også anbefale, at vedtægterne tilpasses efter den reelle situation. Flere af de pågældende organisationer der er nævnt i vedtægterne af 28. juli 1993 eksisterer ikke længere eller ønsker ikke repræsentation.

Derudover er der fremover heller ingen grund til, at Søfartsstyrelsen er repræsenteret i rådet.

Samtidig vil vi anbefale, at det er de indstillings berettigede organisationer der udpeger rådsmedlemmerne og ikke ministeriet.

Puljeordning

I den foreslåede puljeordning til assistance for efterladte og udsatte søfarende henvises der til Lov om Handelsflådens Velfærdsråd, § 1, stk. 2 som man mener allerede regelsætter dette specifikke område.

Det må vi på det kraftigste tage afstand fra. Det er ikke og har aldrig været meningen at der ligger en forpligtelse for Handelsflådens Velfærdsråd i den bestående lov.

I forbindelse med netop en efterladt besætning i en dansk havn i 2010 afholdt formandskab og direktion et møde (5. februar 2010) med Søfartsstyrelsen hvor dette forhold blev drøftet og hvor der var enighed om denne fortolkning ikke kunne være korrekt og blev afvist af Handelsflådens Velfærdsråd.

At Handelsflådens Velfærdsråd så vælger, at være dybt involveret i disse sager og dermed sikrer, at Danmark lever op til sine internationale forpligtelser er en helt anden sag.

Vi er meget positive overfor forslaget intention, men bange for, at den vil tiltrække "useriøse" skibsredere til, at efterlade skibe og besætninger i Danmark.

Vi havde hellere set at man lavede en ordning, hvor man via Finansloven afsatte et beløb til brug i disse sager. Et beløb som Søfartsstyrelsen kunne trække på i de tilfælde det er nødvendigt uden at det blev et lovspørgsmål.

Afslutning

Det er med en vis undren og beklagelse, at disse ændringer der nu lægges op til på intet tidspunkt er blevet drøftet med Handelsflådens Velfærdsråd.

Derudover er det også tankevækkende, at den danske stat ikke længere mener, at velfærdsarbejde er noget man bør støtte når man ser bort fra puljeordningen.

I den forbindelse henledes opmærksomheden på, at Danmark ved ratificering af ILO's Maritime Labour Convention (2006) forpligter sig til, at yde søfarende der sejler på fremmede flagstats skibe, samme service i dansk havn som søfarende på danske skibe. Med ændringen skal erhvervets parter fremover betale for den forpligtelse, som den danske stat har påtaget sig.

Med venlig hilsen
Handelsflådens Velfærdsråd

Søren Philip Sørensen, Direktør

Mail : sps@hfv.dk
Telefon: 3543 3111

Anita Vedsø Larsen (SFS)

Fra: 1 - DEP OM2 (enhedspostkasse)
Sendt: 10. februar 2011 16:07
Til: Anita Vedsø Larsen (SFS)
Emne: VS: Høring vedr. lovforslaget om ændring af lov om skibes besætning, lov om beskatning af søfolk, sømandsloven, lov om Handelsflådens Velfærdsråd og lov om sikkerhed til søs

SJSendHandler: sjLightOutlook

Fra: Marie Løvbjerg (KFST)
Sendt: 10. februar 2011 15:49
Til: 1 - DEP OM2 (enhedspostkasse)
Cc: Christian Schou (KFST); Jacob Schaumburg- Müller (KFST)
Emne: Høring vedr. lovforslaget om ændring af lov om skibes besætning, lov om beskatning af søfolk, sømandsloven, lov om Handelsflådens Velfærdsråd og lov om sikkerhed til søs

Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen har ingen bemærkninger til Søfartsstyrelsens høring vedrørende lovforslaget om ændring af lov om skibes besætning, lov om beskatning af søfolk, sømandsloven, lov om Handelsflådens Velfærdsråd og lov om sikkerhed til søs

Med venlig hilsen

Marie Løvbjerg

Fuldmægtig/Head of section
Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen/Danish Competition and Consumer Authority
Dir. tlf. +45 72 26 81 53
E-mail mal@kfst.dk



KONKURRENCE- OG FORBRUGERSTYRELSEN

Nyropsgade 30
1780 København V
Tlf. +45 7226 8000



Landsorganisationen i Danmark
Danish Confederation of Trade Unions

Islands Brygge 32D
Postboks 340
2300 København S

Telefon 3524 6000
Fax 3524 6300
E-mail lo@lo.dk

Søfartsstyrelsen
Vermundsgade 38 C
2100 København Ø

Sagsnr. 11-460
Vores ref. EJOE
Deres ref.
Den 17. februar 2011

Høring – Søfartsstyrelsen forslag til lov om ændring af lov om skibes besætning m.fl.

LO har den 7. ds. modtaget Søfartsstyrelsens høringsbrev.

Styrelsens forslag om ophævelse af nationalitetskravet for skibsførere, giver LO anledning til at udtale:

LO kan ikke støtte sigtet i forslaget om at ophæve nationalitetskravet *”for at styrke indflgning til DIS og rederiernes konkurrenceevne”*.

I bemærkningerne henviser styrelsen til, at *”Det at kunne ansætte personer fra det globale arbejdsmarked er allerede en del af rammevilkårene i Dansk Internationalt Skibsregister (DIS), dog med undtagelse af et krav om dansk indfødsret for skibsføreren”*.

I relation til *”rammevilkårene i DIS”* er det som bekendt LO's ønske, at § 10 i DIS-loven ændres for at bringe Danmark i overensstemmelse med ILO-konventionerne 87 og 98.

Det er LO's vurdering, at de afledte effekter af forslaget om ophævelse af nationalitetskravet for skibsføreren, således som nærmere beskrevet i Dansk Metal's (Maritime afdeling) høringssvar af 16. februar 2011 og FOA's høringssvar af samme dato, vil medføre yderligere fatale negative konsekvenser for beskæftigelses- og uddannelsesmulighederne for LO's medlemskreds på søfartsområdet.

Med venlig hilsen


Harald Børsting

Søfartsstyrelsen
Vermundsgade 38C
2100 København Ø

Att. Anita Vedsø Larsen

16. februar 2011

Høring – forslag om ændring af lov om skibes besætning, lov beskatning af søfolk, sømandsloven, lov om Handelsflådens Velfærdsråd og lov om sikkerhed til søs.

Med henvisning til Søfartsstyrelsen høring af 4. februar 2011 har Maskinmestrenes Forening følgende bemærkninger til lovforslaget:

Generelt: Maskinmestrenes Forening anbefaler, at lovforslaget sendes til fornyet behandling og at DIS kontaktudvalget inddrages i arbejdet med at sikre en ordening, der fremmer konkurrenceevnen for dansk skibsfart og danske søfarende.

Lovforslagets § 1- ændring af besætningsloven

Ophævelse af kravet om dansk/EU/EØS indfødsret for skibsførere på skibe registreret i Dansk Internationalt Skibsregister (DIS) er et element i udvikle det internationale arbejdsmarked.

Den danske regering og folketing opfordres til at fremme udvilingen af gensidig anerkendelse af sønæringsbeviser således danske statsborgere der er søfarende kan søge beskæftigelse i samtlige lande; fx anerkender USA og Canada ikke danske sønæringsbeviser.

Lovforslagets §2 – etablering af et særligt udenrigsfradrag for danske søfarende

Maskinmestrenes Forening finder ikke, at forslaget om etablering af et udenrigsfradrag for visse danske søfarende er gennemarbejdet, idet en række forhold ikke er klart præciseret.

Vi finder derudover ikke, at lovens formål tilgodeses ved kun at indføre et ændret sømandsfradrag for arbejde udenfor EU/EØS. Sømandsfradraget skal efter vores opfattelse opreguleres såvel udenfor som indenfor EU/EØS. Vi henviser til, at sømandsfradraget siden 1990 ikke er blevet pristalsreguleret.

Med lovforslaget ses der alene lagt op til, at sømandsfradraget hæves for skibe med en bruttotonnage på 20 t eller derover. Ved at udelukke det stigende antal mindre specialskibe indenfor fx. offshore, havvindmøller, brobyggeri o.a, tilgodeser man ikke lovens formål om at skabe bedre konkurrencevilkår for danske søfarende.

Endelig efterlyses en stillingtagen til, hvilke skattemæssige regler der gælder for rederier uden for EU/EØS, der sejler indenfor EU/EØS?

Lovforslagets § 3 – tilskud til efterladte søfarende

I den foreslåede puljeordning til assistance for efterladte og udsatte søfarende henvises der til, at denne opgave hidtil har været omfattet af Lov om Handelsflådens Velfærdsråd, § 1, stk. 2.

Det er ikke og har aldrig været meningen, at der ligger en forpligtelse for Handelsflådens Velfærdsråd i den gældende lov om Handelsflådens Velfærdsråd.

Maskinmestrenes Forening er positive overfor forslaget intention, men fraråder en puljeordning, idet man risikerer, at der tiltrækkes "useriøse" skibsredere til at efterlade skibe og besætninger i Danmark.

Der bør i stedet på Finansloven afsættes et fast men skjult beløb til brug for udenlandske søfolk, som efterlades i Danmark. Ordningen bør administreres af søfartsstyrelsen.

Danmark har ved ratificering af ILO's Maritime Labour Convention (2006) forpligtet sig til, at yde søfarende der sejler på fremmede flagstaters skibe, samme service i dansk havn som søfarende på danske skibe. Med ændringen skal erhvervets parter fremover betale for den forpligtelse, som den danske stat har påtaget sig. Maskinmestrenes Forening skal derfor anbefale, at loven ændres i overensstemmelse med intentioner for det internationale samarbejde mellem verdens søfarende nationer

Lovforslagets § 4 – finansiering af Handelsflådens Velfærdsråd og Søfartens Arbejds miljøråd

Vi finder det vigtigt at indflydelsen på velfærdsarbejdet ikke forrykkes til fordel for rederne. For at sikre at velfærdsarbejdet får størst muligt udbytte for de søfarende, er det derfor vigtigt at fastholde den nuværende paritetiske sammensætning af velfærdsrådet jf. lov om handelsflådens velfærdsråd.

Tilskuddet til Handelsflådens Velfærdsråd og Søfartens Arbejds miljøråd har været uændret i en årrække. Vi finder det derfor hensigtsmæssigt, at se på om reglerne for opkrævning af velfærdsafgift kan forbedres. Det fremgår ikke af lovforslaget, hvorledes velfærdsafgiften fremover skal reguleres (Skal regulering ske ved at Folketinget vedtager en lovændring?) En smidigere løsning kunne eksempelvis være, at reders bidrag fremover pristalsreguleres.

Sammensætningen af Handelsflådens Velfærdsråd bør tilpasses til i dag. Flere af de pågældende organisationer der er nævnt i vedtægterne af 28. juli 1993 eksisterer ikke længere eller ønsker ikke repræsentation. Vi skal herved anbefale, at det fremover er de indstillingsberettigede organisationer, der udpeger rådsmedlemmerne og ikke ministeriet

Med venlig hilsen
Maskinmestrenes Forening

Per Jørgensen
Formand

REDERIFORENINGERNE

Specialkonsulent Anita Vedsø Larsen
Søfartsstyrelsen
Vermundsgade 38 C
2100 København Ø

16. februar 2011

pb/bg

Høring – forslag til lov om ændring af lov om skibes besætning, lov om beskatning af søfolk, sømandsloven, lov om Handelsflådens Velfærdsråd og lov om sikkerhed til søs

Med henvisning til Søfartsstyrelsens mail af 4. februar 2011 har Rederiforeningerne følgende bemærkninger til lovforslaget.

Som det anføres i bemærkningerne til lovforslaget, er det for fastholdelse og udvikling af dansk søfart nødvendigt at sikre rammevilkår på et internationalt, konkurrencedygtigt niveau og om nødvendigt løbende foretage justeringer af rammevilkårene. Den mangeårige positive udvikling dansk skibsfart har været inde i afspejler, at der til stadighed har været fokus på styrkelse af konkurrenceevnen, således at rederidrift fra Danmark kan ske på vilkår, der reelt muliggør konkurrence på et globalt marked. Rederiforeningerne ser det derfor også som naturligt, at det nuværende krav, om at skibsføreren på skibe i Dansk Internationalt Skibsregister har dansk indfødsret, afskaffes. I et erhverv, hvor forudsigelighed og fleksibilitet har stor betydning for rederiernes beslutning om flagvalg og bemanning, er det ikke på sigt en løsning at basere sig på dispensationsansøgninger for så vidt angår skibsførere uden dansk/EU/EØS indfødsret. Rederiforeningerne ønsker imidlertid samtidig at understrege vigtigheden af, at der fortsat sikres danske kompetencer til Det Blå Danmark, og derfor vil erhvervet også fremover rekruttere og beskæftige danske officerer.

Rederiforeningerne kan på dette grundlag fuldt ud tilslutte sig den del af lovforslaget (§ 1), der indebærer afskaffelse af kravet om dansk indfødsret.

Med § 2 i lovforslaget indføres et nyt sømandsskattefradrag. Det nye fradrag er i forhold til det nugældende dels forhøjet, og dels afgrænset ud fra andre kriterier. I dag gives fradraget som hovedregel ved arbejde på skibe ”uden for begrænset fart”, et begreb der både geografisk og aktivitetsmæssigt er defineret i sømandsbeskatningsloven. Med

lovforslaget indføres en ny og yderligere afgrænsning vedrørende arbejde uden for hhv. inden for EU/EØS.

Rederiforeningerne er uforstående overfor baggrunden for dette nye kriterium, og savner i motiverne for forslaget en begrundelse for ikke at lade det forhøjede fradrag gælde, hvor en søfarende arbejder på skibe uden for begrænset fart, og i øvrigt uden hensyn til om der er tale om lastskibe, passagerskibe eller specialfartøjer. Hvis sigtet er at hindre, at indtægter fra arbejde på mindre skibe og passagerskibe, som ikke sejler i DIS, omfattes af det nye, høje fradrag, således at der skabes utilsigtet bredde i forslaget, foreslås i stedet at man i henseende *til lastskibe* ikke lader fradraget finde anvendelse for arbejde udført på skibe under 500 BT. *For passagerskibe* foreslås afgrænsningen foretaget ved at lade det nye, høje fradrag forudsætte, at man ikke sejler i regelmæssig fart mellem EU/EØS havne. Vi er i øvrigt parate til en nærmere drøftelse af mulige forenkede kriterier.

Ønsker man at fastholde forslaget, finder Rederiforeningerne det nødvendigt at klargøre, hvorledes kriteriet inden for/uden for EU/EØS skal forstås. Eksempelvis bør der tages stilling til, hvorledes indtægt hidrørende fra skibe, der både sejler inden og uden for EU/EØS, skal håndteres. Vejledningen i opgørelsen af dage bør være klar og entydig, således at der ikke med indførelsen af dette nye kriterium skabes administrativt merarbejde og uklarhed.

Med hensyn til § 2 er Rederiforeningerne i øvrigt skeptiske overfor de provenumæssige betragtninger. Med den afgrænsning, der foreslås for det nye forhøjede fradrag, har vi svært ved at se et provenutab i den angivne størrelsesorden, idet det vil forudsætte, at der i øjeblikket skulle være op mod 300 danske søfarende, der sejler uden for EU/EØS. Der er heller ikke taget højde for, at nogle danske søfarende, der pt. sejler på DIS-skibe, vil søge job på udenlandske skibe, jfr. bemærkningerne om et globaliseret arbejdsmarked, og som derfor vil forøge skattebetalingen.

Med § 3 i lovforslaget etableres en ny, særlig pulje på kr. 1,8 mio. årligt. Midlerne tilvejebringes ved en post på Finansloven i 2011 på kr. 0,9 mio. Puljen skal sikre visse betalinger til søfarende på både danske og fremmedflagede skibe i tilfælde af rederens misligholdelse og efterladelse af skib og besætning i udenlandsk og/eller dansk havn. Puljen vil også blive opretholdt efter at MLC 2006 er trådt i kraft, og pligt til hjemrejsegaranti er etableret. Dvs. at den nye ordning aktuelt (inden MLC ikrafttræden) fungerer som en formalisering og afklaring af, hvor midler til betalinger til efterladte søfarende skal hentes. Efter at MLC er trådt i kraft ser Rederiforeningerne opretholdelsen som en form for "sikkerhedsnet" under den garantiordning der forudsættes etableret. I stedet for at operere med flere garantiordninger foreslår Rederiforeningerne, at den nu foreslåede pulje udformes så den kan dække de fulde forpligtelser, der indtræder med MLC's ikrafttræden. Umiddelbart synes dette enkelt at kunne ske ved, at der for *danskflagede* skibe etableres et "kautionslignende"/underskudsgarantitilsagn (på et fastsat beløb) fra Rederiforeningerne overfor Staten. Den tekniske udformning og omfang af en sådan ordning foreslås drøftet nærmere i forbindelse med lovforslagets behandling.

§ 4 om en ændret finansiering af Handelsflådens Velfærdsråd og Søfartens Arbejdsmiljøråd indebærer, at der fra rederiside sker overtagelse af Statens betaling på kr. 4,8 mio. Som nævnt ovenfor synes det provenutab, der er skønnet ved indførelse af det nye udenrigsfradrag, at være sat for højt. Dette sammenholdt med at Handelsflådens Velfærdsråd har oparbejdet en formue på ca. kr. 17-18 mio. bør føre til at driften, efter bortfald af statstilskud, i en periode kunne finansieres ved nedbringelse af denne formue.

I samme forbindelse mener Rederiforeningerne, at den nuværende fordeling af betalingen på rederside bør ændres. Den øgede betaling på rederside foreslås således betalt ved, at merafgiften, svarende til Statens faktiske betaling, alene betales for søfarende forhyret på danske skibe i udenrigsfart. Dette kriterium kendes og benyttes i forvejen i Sygesikringsbekendtgørelsen. Rederiforeningerne foreslår ikke ændring af de søfarendes betaling/fordeling. Endvidere bemærkes, at der bør foretages afklaring af, hvordan sammensætning af bestyrelsen i Handelsflådens Velfærdsråd skal være efter finansiering fra Staten bortfalder. Som udgangspunkt vil Rederiforeningerne være indstillet på, at man skaber paritet.

Vedrørende lovforslaget om gennemførelse af SUA-protokollen foreslås at det i lovmotiverne præciseret, at skibsførerens udlevering kun kan ske til en kontraherende stat, ligesom i motiverne til den oprindelige § 63, stk. 2.

Med venlig hilsen
På Rederiforeningernes vegne



Peter Bjerregaard



Søfartsstyrelsen
Anita Vedsø Larsen
Vermundsgade 38 C
2100 København C

Landgreven 4
Postboks 9009
1022 København K

Tlf. 33 92 84 00
Fax 33 11 04 15

rr@rigsrevisionen.dk
www.rigsrevisionen.dk

Høring af Forslag til lov om ændring af lov om skibes besætning, lov om beskatning af søfolk, sømandsloven, lov om Handelsflådens Velfærdsråd og lov om sikkerhed til søs

16. februar 2011

Søfartsstyrelsen har den 4. februar sendt Lov om ændring af lov om skibes besætning, lov om beskatning af søfolk, sømandsloven, lov om Handelsflådens Velfærdsråd og lov om sikkerhed til søs i høring.

Kontor: C3

J.nr.: 2011-3501-12 / 2011-3900-13

Rigsrevisionen har udelukkende gennemgået lovforslaget med henblik på revisions- og regnskabsforhold.

Til orientering for:
Departementet

Rigsrevisionen skal henlede Søfartsstyrelsens opmærksomhed på Rigsrevisionens høringssvar i forbindelse med præhøringen. Her gøres der opmærksom på, at Velfærdsrådets vedtægter vedrørende revisionsbestemmelsen i § 9, stk. 2-4 skal ændres, da rådets regnskab fremover skal revideres af en statsautoriseret eller registreret revisor og ikke af rigsrevisor, jf. også bemærkningerne i lovforslagets pkt. 2.4.2.

Rigsrevisionen har endvidere noteret sig de nye bemærkninger i lovforslaget om Handelsflådens Velfærdsråds formue, jf. også pkt. 2.4.2.

Med venlig hilsen

Louise Devantier
Fuldmægtig

Søfartsstyrelsen
Vermundsgade 38 C
2100 København Ø

14-02-2011

Høring om Forslag til Lov om ændring af lov om skibes besætning, lov om beskatning af søfolk, sømandsloven, lov om Handelsflådens Velfærdsråd og lov om sikkerhed til søs

Som led i finansieringen af en række initiativer på søfartsområdet vil regeringen efter forslaget fjerne det statslige tilskud til Søfartens Arbejdsmiljøråd. Rådets aktiviteter eller arbejdsmiljø til søs indgår ikke i øvrigt i de foreslåede initiativer.

Det har siden Rådets oprettelse været lagt til grund både i regelgrundlaget og i praksis, at Rådets økonomiske ramme og grundlæggende vilkår skulle lægge sig op af forholdene i land med de forbehold som søens særlige forhold tilsiger. Branchearbejdsmiljørådene i land (BAR), Arbejdsmiljørådet og Videnscenteret for Arbejdsmiljø modtager fortsat et statsligt tilskud. Med fjernelsen af tilskuddet til Søfartens Arbejdsmiljøråd vil det offentlige ikke længere bidrage til finansieringen af arbejdsmiljøinitiativer i skibsfarten. Spørgsmålet er om denne forskelsbehandling i forhold til arbejdsmiljørådene i land er rimelig og velbegrundet?

Herudover ligger der en signalværdi i, at det offentlige fortsat støtter op om arbejdet med sikkerhed og forebyggelse af ulykker, det fysiske arbejdsmiljø, trivsel og sundhed om bord. Det har siden Rådets oprettelse været af afgørende værdi, at der har været et aktivt samarbejde mellem Rådet, parterne og Søfartsstyrelsen om løsning af arbejdsmiljøopgaver og formidling af viden på området. Det statslige tilskud er i høj grad anvendt til brancherettede vejledninger og materialer, der skal sætte fokus på og udvikle arbejdsmiljøforholdene til søs.

Det fremgår af lovforslaget, at hensigten er, at lade rederne overtage betalingen af tilskuddet. I realiteten betyder dette forslag, at det er Rådet, der skal udstede en større regning til den enkelte reder for initiativer i lovforslaget, der intet har med arbejdsmiljø at gøre. For nogle redere må dette forventes at være en uacceptabel løsning, ikke mindst redere, der ikke føler, at lovforslagets

initiativer fremmer deres virksomhed. Hidtil har alle private redere betalt til Rådet efter samme model og sats, ligesom statens tilskud hidtil har været anvendt til gavn for alle redere uanset størrelse, fart mv. Hvis der er en regning at betale, burde der kunne findes en løsning, der ikke indebærer, at Rådet skal være mellemmand for finansieringen.

Ved den seneste regelændring om Rådets økonomiske ramme i december 2009, blev det fastlagt, at Rådet opererer med en 3-årig tidshorizont af hensyn til planlægning af arbejdet og forudsigelighed for Rådet og den enkelte reder. Her godt 1 år efter planlægger regeringen så at fjerne tilskuddet pr. 1. juli 2011. Rådet har således ikke haft mulighed for at tage højde for ændringen ved budgetlægningen for 2011 og tilrettelæggelsen af den administrative opkrævning vil skulle ske med en urimelig kort frist på under ½ år. Som minimum burde denne del af lovforslaget have en ikrafttræden på mindst 1 år, og principielt 3 år.

I øvrigt forekommer forslagets formulering om, at regelgrundlaget vil blive justeret noget vag og uklar:

”De administrativt fastsatte regler for Søfartens Arbejds miljøråd vil blive justeret, således at rederiernes bidrag *vil kunne* justeres.”

Rådet skal udbede sig oplysning om, hvordan regelgrundlaget nærmere tænkes justeret, så der skabes den fornødne sikkerhed for Rådets finansiering. En usikkerhed om finansieringen efter 1. juli 2011 er ikke acceptabel.

På vegne af arbejdstagerorganisationerne bag Søfartens Arbejds miljøråd



Søren Sørensen

Formand for Rådet

Formand for Sømændenes Forbund



Søfartens Ledere

Søfartsstyrelsen
Vermundsgade 38 C
2100 København Ø

Att. Anita Vedsø Larsen

16. februar 2011


Følgeskrivelse

- | | | |
|--|--|--|
| <input type="checkbox"/> Ifølge aftale | <input type="checkbox"/> Til orientering | <input type="checkbox"/> Til underskrift |
| <input type="checkbox"/> Ring venligst herom | <input type="checkbox"/> Kommentar udbedes | <input type="checkbox"/> Kan beholdes |
| <input type="checkbox"/> Retur med tak | <input type="checkbox"/> Ønskes retur | |

Bemærkning

Hermed følger høringssvar fra Søfartens Ledere

Med venlig hilsen



Fritz Ganzhorn
Direktør



Søfartens Ledere

Søfartsstyrelsen
Vermundsgade 38 C
2100 København Ø

16. februar 2011

Høringsvar til lov om ændring af lov om skibes besætning, lov om beskatning af søfolk, sømandsloven, lov om Handelsflådens Velfærdsråd og lov om sikkerhed til søs

Søfartens Ledere skal hermed give vores kommentarer og gode råd til den lovpakke Økonomi- og Erhvervsministeriet har fremlagt, med det erklærede mål at justere rammevilkårene for både rederier og søfarende, således at man kan styrke dansk skibsfarts konkurrenceevne under de globale markedsvilkår.

I . Indledning

Vi vil indledningsvis gerne rose Ministeren for at tage et initiativ, som for første gang siden indførelse af Dansk Internationalt Skibsregister (DIS) reelt har fokus på danske søfarendes erhvervs muligheder i den internationale skibsfart, ved at regulere det sømandsskattefradrag, som har stået ureguleret hen siden 1987.

Når det er sagt, er det dog med stor bekymring, vi modtager Ministerens forslag om at fjerne nationalitetskravet for skibsførere i danske skibe i DIS. Dette kan have direkte betydning på vores medlemmers - danske skibsofficerers - beskæftigelse og dermed for udviklingen af Danmarks maritime kompetencer.

Og det er derfor med nogen skuffelse, at vi må konstatere, at den økonomiske ramme i forslaget og målet om en provenuneutral lovpakke er alt for beskeden. Herunder at den rammevilkårsforbedring, man er villig til at give danske skibsofficerer, skal begrænses til kun at dække sejlads udenfor EU.

Søfartens Ledere ønsker udvikling og balance i dansk skibsfart. Umiddelbart synes lovpakkens to hovedelementer dog primært at favorisere muligheder og konkurrencekraft for de danske rederier og kommende udenlandske rederier under dansk flag.

Derfor er forslaget ikke godt nok og uden den tilstrækkelige vision til for alvor at ville styrke det maritime erhverv på basis af danske maritime kompetencer.

Men vi tror som sagt på, at Ministeren har set rigtigt, når han ser det nødvendigt at "genindføre" et sømandsskattefradrag og øge danske skibsofficerers jobmuligheder i et stadigt mere globalt skibsfartserhverv.



Søfartens Ledere

I det lys vil vi give vores kommentarer og begrundede forslag til ændringer af lovpakken:

II . Afskaffelse af nationalitetskravet for skibsførere på skibe i DIS

I 2004 ønskede daværende Økonomi- og Erhvervsminister Bendt Bendtsen at gennemføre netop det som nu fremsættes på ny – at afskaffe nationalitetskravet til skibsførere.

Efter høring i erhvervet og behandling af lovforslaget i Folketinget endte det med, at Ministeren trak sit forslag og Folketinget vedtog, at skibsførere i danske skibe skal have dansk eller EU/EØS indfødsret. Den nye lovgivning gav dog mulighed for at udstede dispensationer. Hvilket også er sket.

Søfartens Ledere afgav i 2004 et høringssvar, som vi vedlægger som bilag¹, idet intet objektivt er ændret i erhvervet i forhold til 2004. Vores daværende argumentation omkring skibsføreres myndighedsudøvelse og opgaver i medfør af lov, danske skibsføreres uddannelsesniveau, sprogkrav og forholdet til EU-retten mv. gælder uændret i 2011.

Efter at have læst lovforslaget og kommentarerne er det bekræftet for os, at ønsket om skibsførere af anden nationalitet end dansk eller EU/EØS på danske skibe i DIS, ikke er nødvendiggjort af nye objektive forhold i skibsfartserhvervet. Forslaget synes kun styret af ønsket om vækst i antallet af skibe under dansk flag, ved at kunne tiltrække danske og udenlandske rederier til dansk flag, med skibe under fremmedflag og udenlandske besætninger (inkl. skibsførere) med anden nationalitet end dansk eller EU/EØS.

Derfor er Søfartens Ledere som udgangspunkt imod forslaget, ligesom vi umiddelbart finder det betænkeligt, at genfremsætte en sag, som allerede er afgjort en gang i Folketinget.

Vi skal bemærke, at vi ikke er enige i afgrænsningen af forslaget til skibe i DIS. Vi finder det ikke rigtigt, at danske færger i DIS i fart fra Danmark til Tyskland, Sverige, Norge, England og til Bornholm med passagerer, skal omfattes af forslaget. Disse skibe bør under alle forhold have en dansk skibsfører og/eller en EU/EØS skibsfører.

Men som nævnt indledningsvis, kan vi være parate til at se på det som et større erhvervspolitisk tiltag til styrkelse af dansk skibsfart, som vi kan støtte, såfremt det sikrer dansk beskæftigelse og erhvervsmuligheder i den globale konkurrence.

Hvordan sikrer vi vækst i dansk beskæftigelse i dansk skibsfart med samtidig brug af udenlandske skibsførere?

Danmark er vokset som søfartsnation og gør det godt i den internationale konkurrence. Med en stor valutaindejling og mange jobs i en landbaseret maritim klynge i Danmark er skibsfart og shipping vokset til afgørende betydning for Danmark og dansk økonomi. Derfor er et ønske om vækst både rigtigt og naturligt i takt med en stigende global konkurrence. Vi skal jo finde en plat-

¹ Søfartens Lederes høringssvar af 22. september 2004 – Forslag til lov om Sømandsloven og Besætningsloven, vedlagt som bilag.



Søfartens Ledere

form for Danmark, noget vi er gode til, noget vi kan overleve på som et lille land i en stor global verden.

I Søfartens Ledere er vi ikke i tvivl om, at vores medlemmer – danske skibsofficerer - har bidraget væsentligt til den vækst. De er alle uddannet på danske skibe og danske maritime uddannelsesinstitutioner. Efter endt uddannelse har de arbejdet til søs, primært på danske skibe, og opbygget solide maritime kompetencer. Kompetencer som i dag udnyttes til søs i den nyeste, dyreste og mest innovative og effektive del af skibsfarten. Oftest i specielle segmenter. Gennem alle år er danske søfarende gået i land og taget jobs indenfor det maritime erhverv, både med skibsdrift, operation, kommercielle forhold, forsikring, undervisning, myndighed osv.

Søfartens Ledere gennemførte i 2010 en medlemsundersøgelse, hvori vi havde særligt fokus på de medlemmer/skibsofficerer som går i land. Undersøgelsen viser blandt andet ²:

- Ca. 20 % af vores medlemmer arbejder i land, og af dem arbejder 94 % i maritime jobs
- De tre største maritime job områder er myndighed / rederivirksomhed / havnevirksomhed
- Af dem som er gået i land, har 80 % sejlet mere end 6 år til søs inden de gik i land (50 % har mere end 15 år til søs inden de gik i land) og over 70 % af dem som er gået i land, var enten overstyrmand eller skibsførere inden de gik i land

Med andre ord viser undersøgelsen, at de unge skal ud og sejle efter endt uddannelse, ellers har de ingen værdi for det blå Danmark, og heri ligger vores største bekymring og anke overfor ubetinget at fjerne nationalitetskravet for skibsførere.

Vi frygter, at størstedelen af al fremtidig vækst vil ske med danske skibe bemanded med udenlandske besætninger (inkl. skibsførere) fra lande i Asien med billig arbejdskraft. Vi har set udviklingen i andre lande og bekvemlighedsflag. Det nærmeste eksempel er Norge, hvor antallet af skibsførere i NIS (Norsk Internationalt Skibsregister) er faldet fra 806 i 2001 til 480 i 2009. Norge har krav om norsk eller EU skibsførere, men har i perioden ført en meget lempelig dispensationspolitik. I takt med faldet i antal skibsførere er det bemærkelsesværdigt, at der i samme periode også har været et markant fald i de øvrige norske officersgrupper. Antallet af norske styrmænd faldt fra 900 til 426 over de samme otte år, mens antallet af maskinmestre faldt fra 1082 til kun 518. Lægges det hele sammen har man i Norge tabt over halvdelen af den norske beskæftigelse på bare otte år.³

Vores egne tal i Danmark viser, at antallet af skibe under dansk flag er vokset fra ca. 500 skibe i 2008 til 600 skibe ved udgangen af 2010. Samtidig er antallet af danske beskæftigede ikke vokset. Vi opfordrer Søfartsstyrelsen til at fremlægge og dokumentere udviklingen i skibsregisteret holdt op mod udviklingen i antallet af danske skibsofficerer.

Udviklingen er i Søfartens Lederes øjne bekymrende. Vi taber stillinger. Relativt set falder antallet af danske skibsofficerer i det danske skibsfartserhverv. Som dokumenteret i vores seneste medlemsundersøgelse udgør vores medlemmer ryggraden i Danmarks samlede maritime kompetencer.

² Uddrag af undersøgelsens resultater er vedlagt som bilag.

³ Kilde Maritim logg (fælles fagblad for de norske søfartsfagforeninger), nr. 6-2009 vedlagt som bilag.



Søfartens Ledere

Hvis vi taber stillinger til søs, mindsker Danmark sine muligheder for at konkurrere internationalt som skibsfartsnation.

Vores erfaringer og tal viser, at danske skibsofficerer er nødsaget til at have en karriere til søs og nå en seniorofficersstilling, førend vi kan sige, at de er "færdiguddannede". I dag er danske juniorofficerer ikke konkurrencedygtige på prisen i forhold til den billige arbejdskraft fra Østen. Danske seniorofficerer og skibsførere er umiddelbart konkurrencedygtige, men hvis vi nu også giver en pæn del af skibsførerstillingerne væk til Østen, vil det få negativ betydning for Danmark.

Man kan blot spørge sig selv: "Når den indiske skibsfører går i land og tager job i den maritime sektor, tror vi så han vil styrke det Blå Danmark i København eller vil han tage job i Mumbai eller Singapore?"

En vækstplan for dansk skibsfart indeholdende behov for adgang for udenlandske skibsførere, må derfor også indeholde en konkret plan for uddannelse, beskæftigelse og investering i egne nationale maritime kompetencer.

Ved indførelsen af tonnageskat, som en ny forbedring af de danske rederiers rammevilkår, indgik daværende Økonomi- og Erhvervsminister Bendt Bendtsen en politisk aftale med Danmarks Rederiforening om årlig rekruttering af 200 nye skibsofficersstuderende og et tilhørende antal praktikpladser.

Vi forstår at Ministeren i forbindelse med præsentationen af denne nye lovpakke har afkrævet Danmarks Rederiforening et nyt tilsagn på den gamle aftale.

Vi opfordrer Ministeren til at indgå nye politiske aftaler med Danmarks Rederiforening i sammenhæng og som betingelse for ændringen af nationalitetskravet for skibsførere:

- Hvis vækstpotentialet i dansk skibsfart er så stort, at der er behov for at give udenlandske skibsførere helt fri adgang, er det naturligt, at rekrutteringen i den førnævnte politiske aftale øges til årligt 250 eller 300 nye skibsofficersstuderende med et tilhørende antal praktikpladser
- Med en fri adgang for udenlandske skibsførere, er det også vigtigt at indgår en ny politisk aftale om beskæftigelse af danske juniorofficerer. Hvis ikke risikerer Danmark, at for mange danske rederier helt fravælger danske skibsofficerer. Og for det andet nødvendiggør den politiske aftale om rekruttering af skibsofficersstuderende, at der også er beskæftigelse for de nye unge som juniorofficerer. Ellers får de svært ved at opnå sejltilid og erfaring som seniorofficerer (overstyrmænd og 1. maskinmestre). Det er som sagt først efter en vis sejltilid og erfaring at de unge officerer rigtigt kan bidrage positivt til bundlinjen og udvikling af dansk skibsfart. Flere erhvervspolitiske planer har forholdt sig til problemerne rekruttering, uddannelse og beskæftigelse. I Søfartspolitisk Vækststrategi⁴ fra 2003 konkluderede Søfartsstyrelsen:

⁴ Søfartspolitisk Vækststrategi, Kompetencer og vækst, vækst med vilje fra 2003, af Søfartsstyrelsen, side 10



Søfartens Ledere

"For at sikre de maritime kompetencer i fremtiden står erhvervet og uddannelses-systemet over for flere udfordringer: Rederierne må betragte rekruttering, uddannelse og beskæftigelse af danske søfarende på skibe under dansk flag som en investering i Det Blå Danmark og dermed deres egen fremtid. Udfordringen er her, at alle rederier bør se bredere end på den umiddelbare udgift ved beskæftigelse af danske søfarende og erkende værdien af den nødvendige, langsigtede investering, der skal fremme innovation og vækst."

Kun med bindende aftaler og hensigtserklæringer med indhold som foreslået ovenfor, vil Søfartens Ledere kunne støtte forslaget om ændring af reglerne om nationalitet.

III . Et nyt sømandsskattefradrag

Som nævnt indledningsvis er vi fra Søfartens Ledere tilfredse med at Økonomi- og Erhvervsministeren er parat til at se på en "genoplivning" af sømandsskattefradraget. I lyset af foregående afsnit om nationalitetskravet er det afgørende vigtigt for danske søfolk samt Danmark maritime udvikling og konkurrenceevne, at der også skabes bedre muligheder for danske søfolks beskæftigelse i udlandet.

Vi har længe følt en form for stavnsbinding af danske officerer i DIS. DIS giver en konkurrenceforbedring af danske skibsofficerer gennem nettolønssystemet. Men i takt med at rederierne fortsat ønsker, at væksten i dansk skibsfart skal ske med billigere skibsofficerer fra Østeuropa og Østen, og når vi som dansk fagforening ved lov er afskåret fra at forhandle overenskomst for de fremmede officerer på trods af at de arbejder på et dansk skib⁵, kan vi se konkurrencefordelen forsvinde. Det forstærkes af, at de fremmede skibsofficerer i deres hjemlande ofte er gjort skattefrie af deres indtægt fra Danmark. Og det forstærkes yderligere, hvis man fjerner den sidste bastion – nationalitetskravet for skibsførere.

Uanset om nationalitetskravet fjernes eller ej er der behov for, at der gøres noget ved beskattningen af danske søfolk, der gør tjeneste i den globale skibsfart.

Vi har tidligere argumenteret for at DIS (nettolønnen) burde følge sømanden, således at de kun skal betale skat i flagstaten. Vi har forstået og hørt, at det ikke er en farbar vej, idet man fra Danmarks side fastholder at det vil være i strid med EU-retten. Vi vil dog gøre opmærksom på, at man i England har det såkaldte "Seafarer's Earnings Deduction scheme" forkortet SED, som giver britiske søfolk en skattefrihed/nedslag i England af indkomst optjent på skibe i udenrigsfart. For polske søfarende kan vi også bemærke, at de jfr. dobbeltbeskatningsaftalen mellem Polen og Danmark er skattefrie i Polen af indtægt optjent i danske skibe og i øvrigt også i skibe under fremmedflag styret af danske rederier⁶. Ingen at disse to systemer/aftaler er os bekendt i strid med EU-retten.

Såfremt man alene ønsker, at støtte danske søfarende gennem et større sømandsskattefradrag hilser vi selvfølgelig det velkomment, som et skridt på vejen.

⁵ Jfr. Lov om Dansk Internationalt Skibsregister § 10, stk. 2 og 3.

⁶ Dobbeltbeskatningsaftalen mellem Danmark og Polen, artikel 14, stk. 3



Søfartens Ledere

Når det er sagt, er vi ikke enige i den foreslåede forhøjelse og afgrænsningen i forhold til EU. Vi er enige i, at en pristalsregulering af sømandsskattefradraget på 56.900 kr., som har stået stille siden 1987, med de reguleringer som er fastlagt i personbeskatningslovens § 20, vil give et sømandsskattefradrag anno 2011 på ca. 105.000 kr.

Et tiltag på sømandsskattefradrag bør derfor som minimum ende op med et nyt fradrag på 105.000 kr. i den nugældende lov om beskatning af søfolk § 3, på samme vilkår som hidtil.

Vi kan ikke støtte, at forhøjelsen alene gives i udenrigsfart udenfor EU. For det første ser vi det som en konstrueret begrænsning der skal sikre, at man ikke skal finansiere mere end 3 mio. kr. For det andet vil en EU begrænsning i praksis ramme langt de fleste søfolk. Og for det tredje vil det blive en administrativt besværlig regel at administrere. Vi bemærker, at lovforslaget ikke indeholder andet end at der skal ske en forholdsmæssig reduktion ved sejlads indenfor EU. Det er uklart hvad der defineres som EU, er det ved anløb, oversejling af kontinentalsokkel eller økonomisk zone eller hvad? Og hvilke krav stilles der til dokumentation fra den søfarende?

Da forslaget blev kendt gennemførte vi en hurtig undersøgelse blandt vores medlemmer. Hele 549 medlemmer nåede at deltage på trods af den korte høringsfrist.

Undersøgelsen viser for dem som sejler udenrigsfart i dag på DIS, DAS eller andet flag at:

38 pct. sejler indenfor EU/EØS hele året

28 pct. sejler blandet indenfor EU/EØS og udenfor (worldwide) i løbet af året

11 pct. sejler blandet indenfor EU/EØS og udenfor (worldwide) i løbet den enkelte udmønstring

23 pct. sejler worldwide udenfor EU/EØS hele året

Undersøgelsen viser, at der et klart behov for at et forhøjet sømandsskattefradrag ikke skal have en EU begrænsning, da en overvejende del sejler og fortsat vil sejle indenfor EU/EØS området enten hele året eller en del af året. Det skyldes logisk, at Europa er et stort område med behov for søtransport og at en stor del af verdenshandelsflåden sejler indenfor eller til og fra Europa.

Hvis ikke EU inkluderes, vil der være tale om en meget begrænset forbedring af rammevilkårene for danske skibsofficerer, som i vores øjne vil bidrage til ubalancen i rammevilkårene for danske søfarende og danske rederier.

I vores indledning til dette høringssvar efterspørger vi større visioner for dansk skibsfart, og særligt for udvikling og vedligeholdelse af Danmarks maritime kompetencer. Der skal derfor satses mere end de 3 mio. kr. Ministeren kan finde på Søfartsstyrelsens budget ved at lade rederierne overtage statens udgifter til Handelsflådens Velfærdsråd og Søfartens Arbejdsmiljøråd for 4,8 mio. kr. og bruge 1,8 mio. kr. til en fond for efterladte søfarende i dansk havn.

Ved en forhøjelse af sømandsskattefradraget til 105.000 kr. er vi enige i, at man giver 16.000 kr. i skattelettelse. Vi har haft svært, ved at få oplyst hvor mange søfolk, der i dag er på sømandsskattefradrag, men er telefonisk blevet oplyst af Søfartsstyrelsen, at der formentligt er ca. 800 til 1000 personer. Vi har svært ved at tro, at det er så mange ud fra vores egne tal, men efter vi har erfaret, at dobbeltbeskatningsoverenskomsten med Polen er anderledes end OECD-modellen og lægger beskatningen af polske søfarende på fremmedflag (andet end dansk) i det danske bareboat-



Søfartens Ledere

register og anden tonnage kontrolleret af danske rederiinteresser i Danmark, kan det godt være, at tallet på ca. 900 personer er rigtigt.

Med 900 personer vil en forøgelse uden nogen begrænsning betyde en udgift på ca. 14,5 mio. kr. Det er ikke urealistisk, at danske søfarende kan få hyre i udlandet til 50.000 kr. pr. måned. Med et sømandsskattefradrag vil enhver dansk skibsofficer, der må skifte DIS ud med fremmedflag, betale ca. 174.000 kr. i skat mod i dag 0 kr. (pga. DIS).

Det vil sige, at der kun skal 83 personer til, førend forøgelsen af sømandsskattefradraget giver overskud. Måtte fx 500 danske officerer skifte DIS ud med et andet flag vil overskuddet blive på ca. 72,5 mio. kr. Og som et kuriosum kan det nævnes, at hvis alle 5.000 danske søfolk skiftede, fordi DIS af en eller anden årsag blev nedlagt, så ville provenuet for det danske samfund være 856 mio. kr.

Der bør derfor i Søfartens Lederes øjne være plads til at droppe tanker om en EU-begrænsning af provenumæssige årsager. Og der bør også være plads til, at forsøge et større sømandsskattefradrag end 105.000 kr.

Ved tidligere lejligheder har skiftende Økonomi- og Erhvervsministre forklaret, at dansk skibsfart, på trods af/på grund af DIS og tonnageskatteordningen, bidrager positivt på bundlinjen for det danske samfund. Valutaindejlingen er over 180 mia. kr. Derfor må en mulig afskaffelse af nationalitetskravet og den forventede vækst i DIS målt i antal skibe og bruttotonnage give et endnu større positivt resultat for Danmark. Også af den grund må det være muligt at satse mere end 3 mio. kr. på de danske søfarende og deres beskæftigelse.

Med et sømandsskattefradrag på 105.000 kr. viser vores beregninger, at en indtægt om måneden på 50.000 kr. vil give en løn efter skat på ca. 31.400 kr. pr. måned. Det er ikke helt sammenligneligt med hvad andre landes søfarende kan opnå efter skat. Vi har mange færøske medlemmer, herunder også medlemmer der sejler på fremmedflag (ikke DIS). Vi har medtaget en beregning efter de færøske regler. Her vil en sømand på fremmedflag have ca. 35.900 kr. efter skat af en månedlig bruttoindkomst på 50.000 kr. Vi vedlægger beregningerne som bilag. Vi ved godt, at Danmark og Færøerne ikke er sammenlignelige, men det er vigtigt for os at forklare at lønningerne til søs i forskellige lande er historisk fastsat under hensyn til nationale skatteregler for nationale søfarende.

Det er derfor svært at konkurrere som dansker på verdensmarkedet, når man skal betale skat i Danmark. Et sømandsskattefradrag på 105.000 kr. er derfor tiltrængt, men et større fradrag vil være ønskeligt.

På den lange bane vil et større fradrag udgøre et ægte alternativ til DIS, hvilket vil skærpe konkurrencen om den dygtige danske arbejdskraft. Et større arbejdsmarked for danske skibsofficerer, vil øge interessen for erhvervet og vores uddannelser. Det vil skabe vækst inden for maritim uddannelse og forskning i Danmark. Hvilket vil skabe yderligere vækst i Det Blå Danmark og styrke vores globale maritime konkurrenceevne, som er det overordnede mål for den lovpakke vi nu har i høring.



Søfartens Ledere

Søfartens Ledere kan støtte en forøgelse af sømandsskattefradraget til 105.000 kr. og gerne et højere beløb, men kan ikke støtte den foreslåede begrænsning, som bevirker at stigningen kun kommer til at gælde ved udenrigsfart udenfor EU/EØS.

IV . Forholdsregler til bevarelse af værdien af sømandsskattefradraget

Gennemførelsen af Forårspakke 2.0 (L 195) bevirker, at sundhedsbidraget gradvist sammenlægges med bundskatten og får samme indkomstgrundlag, som den nuværende bundskat. Sammenlægningen sker ved at det nuværende sundhedsbidrag udfases med 1 % årligt fra indkomståret 2012 til indkomståret 2019. Samtidig øges bundskatten i samme periode med 1 % årligt. Da sundhedsbidraget i dag beregnes af den skattepligtige indkomst, og efter sammenlægningen med bundskatten vil blive beregnet af den personlige indkomst med tillæg af positiv kapitalindkomst, vil dette medføre en sænkning af skatteværdien af kapitalindkomsten som anført ovenfor og for de ligningsmæssige fradrag.

Der vil derfor over de kommende år ske en formindskelse af værdien af sømandsskattefradraget. Sømandsskattefradraget er stort. På samme måde har dagplejere et stort fradrag. For at undgå en formindskelse af fradragsværdien for dagplejemødre, som en konsekvens af omlægning af sundhedsbidraget, besluttede man i L 195 at forhøje standardfradraget for dagplejere fra 46 til 47 pct. af vederlaget, og fra 2013 til 2019 forhøjes standardfradraget yderligere gradvist til 60 pct.

Vi skal derfor foreslå at der gennemføres lignende foranstaltninger til at bevare værdien af sømandsskattefradraget.

V . Tilskud til efterladte søfarende

Søfartens Ledere kan støtte et initiativ, der kan hjælpe søfarende efterladt i dansk havn, fordi deres skibe ikke kan sejle videre og deres rederier i udlandet er gået konkurs eller lign., og ikke længere kan sørge for sine ansatte.

Vi opfatter det som et stigende problem. Det er derfor godt, at Søfartsstyrelsen nu får økonomi til at hjælpe. Man skulle måske gå lidt stille med dørene, så nødlidende rederier ikke sejler deres skibe til Danmark, fordi der nu er penge i danske havne til at betale for de ansatte søfolks hjemrejse mv. Det kunne tale for, at pengene blot bevilges og ikke gøres til en del af sømandsloven.

VI . Finansiering af Handelsflådens Velfærdsråd og Søfartens Arbejdsmiljøråd.

Søfartens Ledere kan i princippet støtte forslaget. Det er dog vigtigt for os, at der indarbejdes en regulering af rederiernes finansiering af de to råd i takt med den almindelige prisudvikling.

Begge råd er baseret på paritet i erhvervet i deres respektive bestyrelser. Når nu rederisiden helt og holdent står for finansieringen kan vi frygte, at det kan forrykke denne paritet i praksis.



Søfartens Ledere

Vi er derfor tilfredse med, at beløbene er fastsat for så vidt angår Handelsflådens Velfærdsråd. Vi ser dog gerne at det gøres muligt administrativt fra Søfartsstyrelsen at fastsætte en forhøjelse, mod at det som foreslået skal ske ved en lovændring. Vi ser en fortsat internationalisering af de danske skibe. Derfor vil der være behov for et øget international service i skibene. Da vi samtidig vil holde fast i danske velfærdstilbud, nyheder, TV og kulturtilbud til et vigende antal danske søfarende, ser vi behov for at bidragene til Handelsflådens Velfærdsråd kan ændres ved en mere smidig beslutningsproces.

VII . Gennemførelse af SUA-protokollen

Søfartens Ledere kan støtte forslaget.

VIII . Opsummering

- Søfartens Ledere er som udgangspunkt imod forslaget om afskaffelse af nationalitetskravet for skibsførere i danske skibe i DIS
- Søfartens Ledere finder det ikke rigtigt, at danske færger i DIS i fart fra Danmark til Tyskland, Sverige, Norge, England og til Bornholm med passagerer, skal omfattes af forslaget om nationalitetskravet. Disse skibe bør under alle forhold have en dansk skibsfører og /eller en EU/EØS skibsfører
- Hvis Ministeren indgår bindende politiske aftaler og/eller hensigtserklæringer med det danske rederierhverv om øget rekruttering og ikke mindst beskæftigelse af danske skibsoficere i tilstrækkeligt omfang til udvikling (ikke kun vedligeholdelse) af dansk skibsfart og Danmarks nationale maritime kompetencer, kan Søfartens Ledere støtte forslaget om ændring af reglerne om nationalitet
- Søfartens Ledere kan støtte en forøgelse af sømandsskattefradraget til 105.000 kr. og gerne et højere beløb, men kan ikke støtte den foreslåede begrænsning, som bevirker at stigningen kun kommer til at gælde ved udenrigsfart udenfor EU/EØS

Med venlig hilsen
Søfartens Ledere



Fritz Ganzhorn
Direktør



Søfartens Ledere

Bilagsliste til Høringsvar til lov om ændring af lov om skibes besætning, lov om beskatning af søfolk, sømandsloven, lov om Handelsflådens Velfærdsråd og lov om sikkerhed til søs.

- Bilag 1** Høringsvar – Forslag til Lov om ændring af Sømandsloven af Sømandsloven og Besætningsloven af 22. september 2004
- Bilag 2** Uddrag af Søfartens Lederes medlemsundersøgelse 2010
- Bilag 3** Situationen for norske søfarende i NIS
- Bilag 4** Færøske skatteregler for sejlads under fremmed flag (ikke DIS)



Søfartens Ledere

Dansk Navigatørforening

Bilag 1

456/13/200

Søfartsstyrelsen
Vermundsgade 38 C
2100 København Ø

SØFARTSSTYRELSEN

Indg.: 27 SEP. 2004

Journalnr.: KSF/EHS

Kontornr.:

Akt. nr.:

Bilag:

Att.: Jørgen Løje Hansen

22. september 2004

Høringssvar – Forslag til Lov om ændring af Sømandsloven og Besætningsloven

Under henvisning til skrivelse fra Søfartsstyrelsen af 31. august 2004 vedrørende ovennævnte skal Søfartens Ledere / Dansk Navigatørforening hermed fremkomme med bemærkninger og kommentarer til de fremsatte forslag til lovændringer.

Indledningsvist bemærkes, at de foreslåede ændringer af Sømandsloven vedrørende tidsbegrænsede ansættelser, som en konsekvens af den allerede vedtagne ændring af Funktionærloven, ikke giver foreningen anledning til bemærkninger. Foreningen tilslutter sig således ændringerne og er desuden af den opfattelse, at ændringerne er udformet fornuftigt og til gavn for de af loven omfattede medarbejdere.

For så vidt angår de foreslåede ændringer af Besætningsloven, som indebærer en administrativ bestemt afskaffelse af det i loven hidtil gældende krav om, at fører af danske skibe, skal have dansk indfødsret, bemærkes følgende:

Som anført og eksemplificeret i vores tidligere høringsskrivelse, er det foreningens opfattelse, at skibsførerne på danske skibe i ikke uvæsentligt omfang udøver myndighedsbeføjelser og opgaver. Dette til trods for, at en egentlig timemæssig eller procentvis opgørelse heraf ikke lader sig dokumentere. Lovgiverne har – særligt i Sømandsloven og ved delegation af Søfartsstyrelsens kompetence – tillagt skibsføreren en lang række pligter og ansvarsområder, der under andre omstændigheder udføres og udøves af offentlige myndigheder og instanser.

På denne baggrund findes det betænkeligt, at en så vidtgående ændring af lovgivernes forudsætninger – kravet om dansk indfødsret for skibsføreren - for pålæg af dette ansvar og opgaver, nu rent administrativt fjernes.

Såfremt den nuværende adgang til at dispensere fra kravet om dansk indfødsret, administreret i lyset af de foreliggende afgørelser fra EF-domstolen, ikke findes at kunne leve op til EU-retten, er det foreningens opfattelse, at lovgiverne bør tage stilling til, hvilke krav – fagligt, uddannelsesmæssigt og sprogligt – der generelt skal fastsættes for besættelsen af skibsførerstillinger ombord på danske skibe.

Der stilles i øvrigt på nuværende tidspunkt til uddannelsen af danske skibsfører krav, der ligger betydeligt ud over, hvad der som minimum forlanges i henhold til gældende internationale konventioner. Disse supplerende uddannelses- og sikkerhedskrav – herunder også indgående kendskab til dansk søfartslovgivning - bør naturligvis som minimum fortsat være gældende, i tilfælde af ophævelse af kravet om indfødsret.



Søfartens Ledere Dansk Navigatørforening

Med henblik på at kunne honorere disse nationale uddannelseskrav og skærpede regler for sikkerhed, er det af afgørende betydning, at alt relevant lovgivning og regler af betydning for den nødvendige myndighedsudøvelse, der indgår som en daglig foretagelse i skibsførerens arbejdsopgaver, er oversat og tilgængeligt på fremmede sprog, til brug for de udenlandske skibsførere. Dette gælder tillige regelsæt og lovgivning på områder der lejlighedsvis må anvendes ombord og hvortil kendskab er nødvendigt, for at kunne forvalte en kompleks og ansvarsfuld stilling som leder, arbejdsgiverstedfortræder og myndighedsudøver. Der tænkes i denne sammenhæng eksempelvis på reglerne i arbejdsmiljø- og arbejdsskadelovgivningen.

Alternativt må der til udlændinge stilles krav om sproglige kompetencer og færdigheder på dansk, således at det er muligt at tilegne sig den nødvendige viden og kundskab på dansk.

Som det fremgår af ovenstående, og som det også er lagt op i bemærkningerne til det fremsendte forslag, er det herefter afgørende, hvorledes den foreslåede bemyndigelse til Søfartsstyrelsen forvaltes, udfyldes og praktiseres af styrelsen i fremtiden. Foreningen ser derfor frem til at blive yderligere inddraget i den egentlige udformning af det materielle indhold af de nye bestemmelser.

Desuden bemærkes, at det efter foreningens opfattelse savner enhver saglig begrundelse, at den foreslåede hjemmelsbestemmelse tillige kan udvides til at omfatte personer udenfor EU og EØS-lande.

Det er således fortsat – med henvisning til det af foreningen tidligere anførte - vores opfattelse, at det nugældende krav om dansk indfødsret er velbegrundet og dermed også i langt de fleste tilfælde i overensstemmelse med EU-retten. En eventuel tilpasning af disse nationale regler kunne således mere passende gennemføres ved en ændring og evt. lempelse af den eksisterende dispensationsadgang, i lyset af de omtalte to domme fra EF-domstolen.

Som tidligere nævnt bidrager foreningen fortsat gerne konstruktivt under den igangværende revidering og forandring af gældende regler på området.

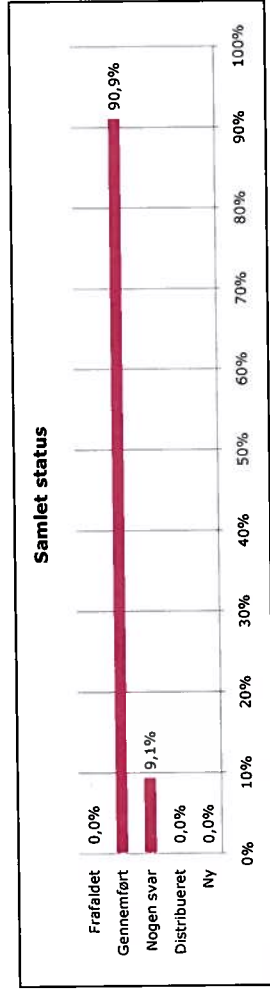
Med venlig hilsen

Søfartens Ledere / Dansk Navigatørforening
Pernille Sædam Frandsen
Advokat



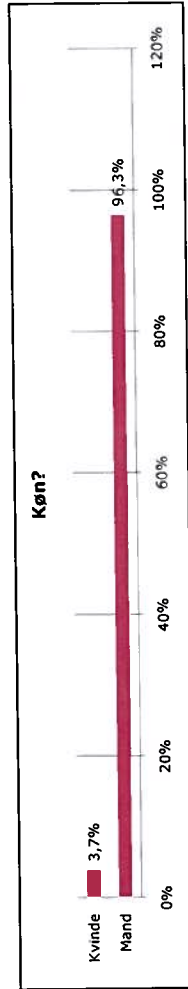
Samlet status

	Procent	Respondenter
NY	0,00%	0
Distribueret	0,00%	0
Nogen svar	9,10%	138
Gennemført	90,90%	1.379
Frafalderet	0,00%	0
I alt	100,00%	1.517



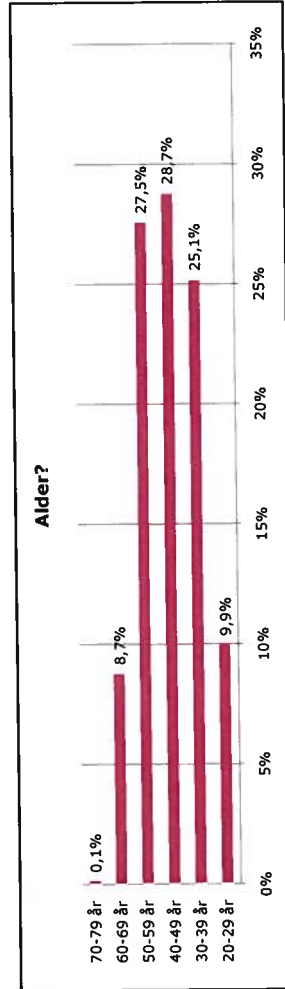
Køn?

	Procent	Respondenter
Mand	96,30%	1.461
Kvinde	3,70%	56
I alt	100,00%	1.517



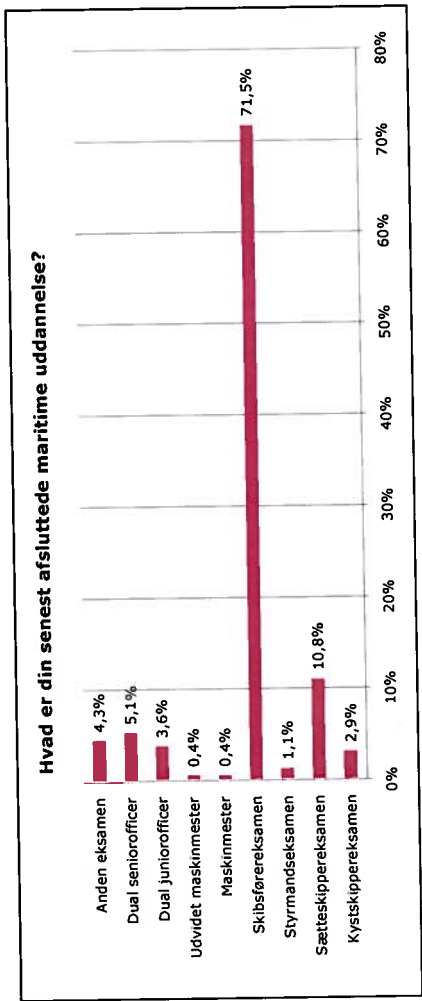
Alder?

	Procent	Respondenter
20-29 år	9,90%	150
30-39 år	25,10%	379
40-49 år	28,70%	434
50-59 år	27,50%	415
60-69 år	8,70%	131
70-79 år	0,10%	2
I alt	100,00%	1.511



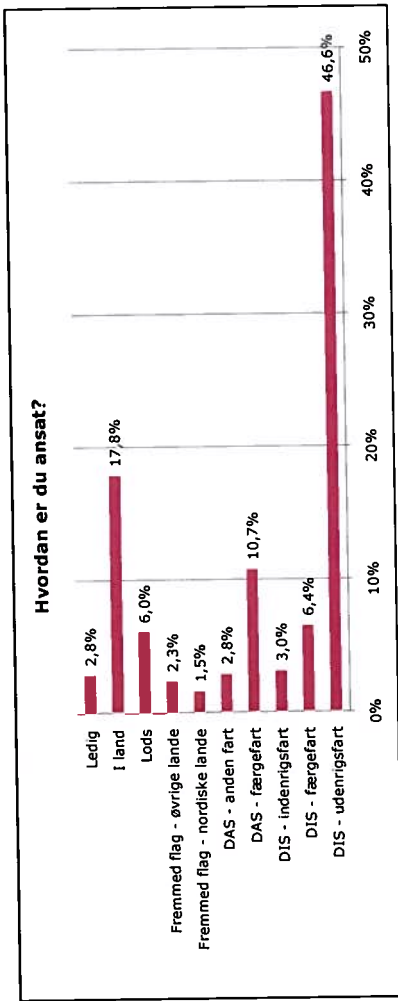
Hvad er din senest afsluttede maritime uddannelse?

Uddannelsestype	Procent	Respondenter
Kystskippereksamen	2,90%	44
Sætteskippereksamen	10,80%	162
Styrmandseksamen	1,10%	16
Skibsførereksamen	71,50%	1.074
Maskinmester	0,40%	6
Udvidet maskinmester	0,40%	6
Dual juniorofficer	3,60%	54
Dual seniorofficer	5,10%	76
Anden eksamen	4,30%	65
I alt	100,00%	1.503



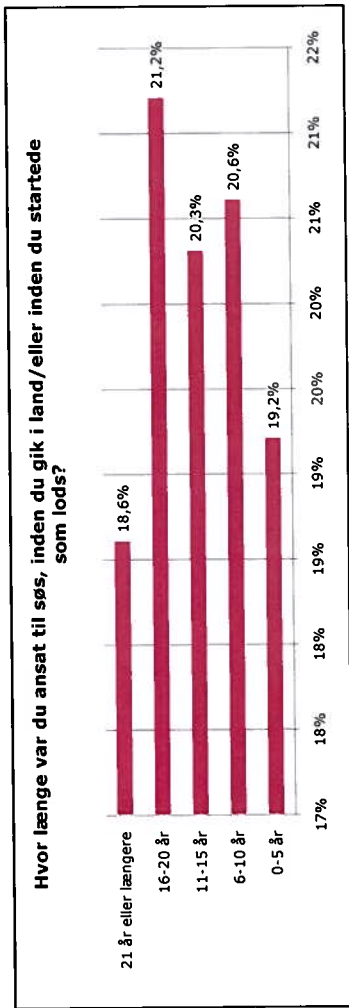
Hvordan er du ansat?

Ansættelsestype	Procent	Respondenter
DIS - udenrigsfart	46,60%	694
DIS - færgefart	6,40%	96
DIS - indenrigsfart	3,00%	44
DAS - færgefart	10,70%	160
DAS - anden fart	2,80%	41
Fremmed flag - nordiske lande	1,50%	23
Fremmed flag - øvrige lande	2,30%	35
Lods	6,00%	90
I land	17,80%	265
Ledig	2,80%	42
I alt	100,00%	1.490



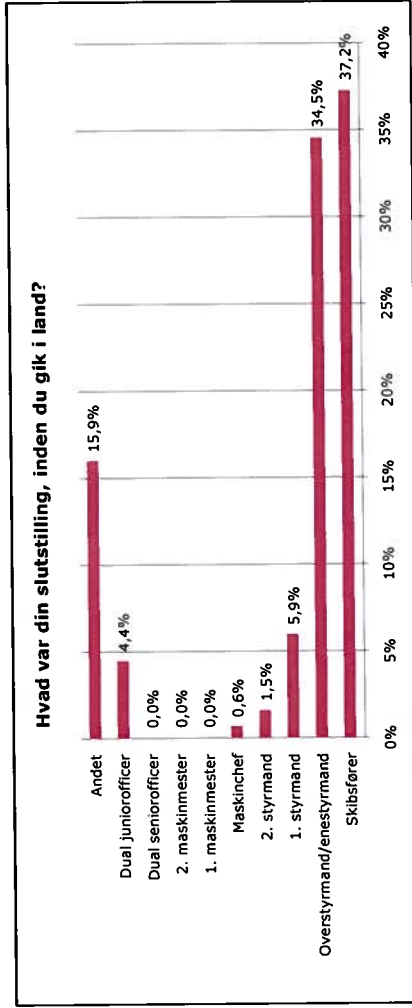
Hvor længe var du ansat til søs, inden du gik i land/eller inden du startede som lods?

År	Procent	Respondenter
0-5 år	19,20%	66
6-10 år	20,60%	71
11-15 år	20,30%	70
16-20 år	21,20%	73
21 år eller længere	18,60%	64
I alt	100,00%	344



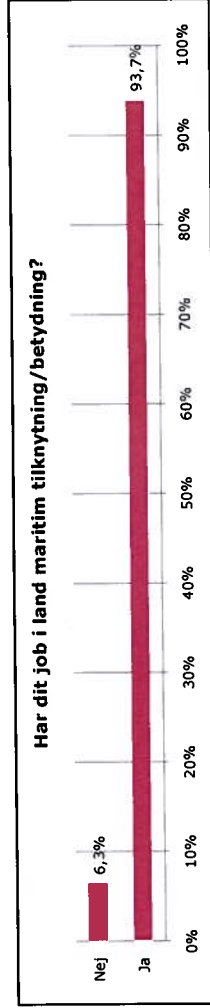
Hvad var din slutstilling, inden du gik i land?

Stilling	Procent	Respondenter
Skibsfører	37,20%	126
Overstyrmand/enesstyrmand	34,50%	117
1. styrmand	5,90%	20
2. styrmand	1,50%	5
Maskinchef	0,60%	2
1. maskinmester	0,00%	0
2. maskinmester	0,00%	0
Dual seniorofficer	0,00%	0
Dual juniorofficer	4,40%	15
Andet	15,90%	54
I alt	100,00%	339



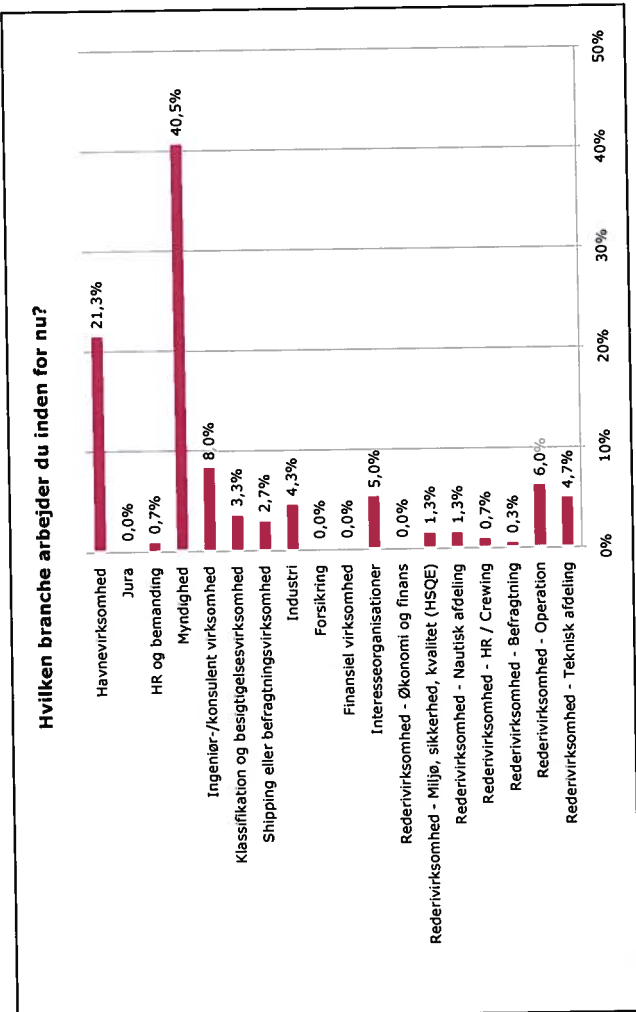
Har dit job i land maritim tilknytning/betydning?

Svar	Procent	Respondenter
Ja	93,70%	312
Nej	6,30%	21
I alt	100,00%	333



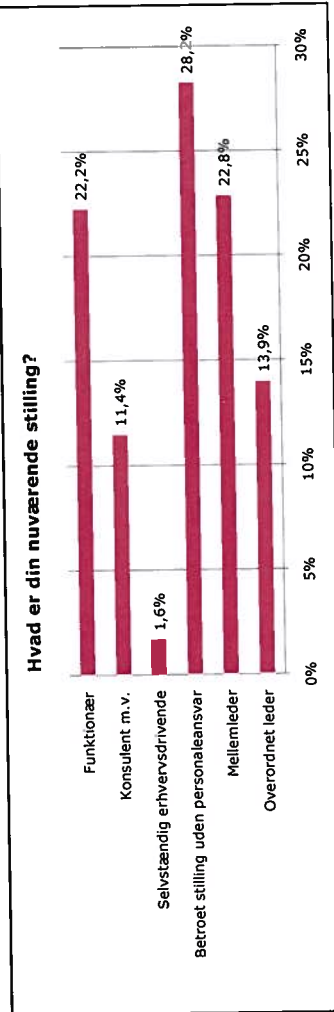
Hvilken branche arbejder du inden for nu?

Branche	Procent	Respondenter
Rederivirksomhed - Teknisk afdeling	4,70%	14
Rederivirksomhed - Operation	6,00%	18
Rederivirksomhed - Befragtning	0,30%	1
Rederivirksomhed - HR / Crewing	0,70%	2
Rederivirksomhed - Nautisk afdeling	1,30%	4
Rederivirksomhed - Miljø, sikkerhed, kvalitet (HSQE)	1,30%	4
Rederivirksomhed - Økonomi og finans	0,00%	0
Interesseorganisationer	5,00%	15
Industri	0,00%	0
Forsikring	0,00%	0
Finansiel virksomhed	4,30%	13
Industri	2,70%	8
Shipping eller befragtning	3,30%	10
Klassifikation og besigtigelsesvirksomhed	8,00%	24
Ingeniør-/konsulent virksomhed	40,50%	122
Myndighed	0,70%	2
HR og bemanding	0,00%	0
Jura	21,30%	64
Havnevirksomhed	100,00%	301
I alt		



Hvad er din nuværende stilling?

Stilling	Procent	Respondenter
Overordnet leder	13,90%	44
Mellemlider	22,80%	72
Betroet stilling uden personaleansvar	28,20%	89
Selvstændig erhvervsdrivende	1,60%	5
Konsulent m.v.	11,40%	36
Funktionær	22,20%	70
I alt	100,00%	316



SITUATIONEN FOR NORSKE SØFARENDE I NIS

Kilde: Maritim Logg (fælles fagblad for de norske søfartsfagforeninger), nr. 6-2009.

Hvordan gik det egentlig med de norske stillinger i Norsk Internationalt Skibsregister, efter det blev oprettet i 1987?

Slet ikke som man havde håbet, siger specialrådgiver Tore Gjestrum fra Norsk Sjøofficersforbund. Der er stadig færre nordmænd på NIS-skibene.

Totalt var antallet af norske stillinger i 2001 (mønstrede) 2.027, medens det tilsvarende tal pr. 1. juni 2009 er på 907 mønstrede på totalt 600 NIS-skibe.

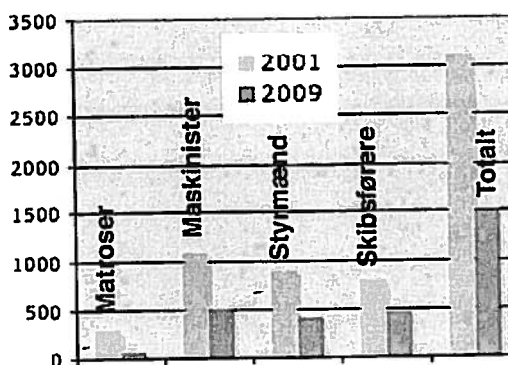
Antal nordmænd beskæftigede i NIS i visse stillingskategorier, udregnet med en faktor 2 ud fra de tal som er opgivet for mønstrede i artiklen.

	2001	2009
Matroser	316	80
Maskinister	1082	518
Styrmænd	900	426
Skibsførere	806	480
Totalt	3104	1504

"Det hører med til historien at antal stillinger var langt højere tilbage i 1990'erne".

Norsk Sjømannsforbund var helt naturligt de ivrigste modstandere af NIS. Som søofficererne så det, var problemstillingen enkel, uden NIS ville skibene blive udflåget.

Når talen falder på de norske skibsførere, som er sikret stillinger ved lov, tilføjer Tore Gjestrum, at ingen havde troet der ville komme så mange dispensationsansøgninger, og at de ville glide så let igennem.





Bilag 4

Færøske skatteregler for sejlads under fremmed flag (ikke DIS)

Her følger en lidt simplificeret udregning for sejlads under fremmedflag, når vedkommende er bosat på Færøerne og skattepligtig der. Udarbejdet af Søfartens Ledere.

Beregningseksemplet er sat op imellem en almindelig beskattet landløn og en officer sejlede under fremmed flag hele året og har i eksemplet været ude af Færøerne i 180 dage i skatteåret.

Der er ikke medtaget fradrag såsom hustru bidrag, børnepenge, etc.

Idet at det er de samme regler, der gælder for begge.

De er desuden begge bosiddende i samme kommune og er medlem af folkekirken.

Almindelig skattepligt.

Løn:	600.000 kr.
Landskat:	26,53 %
Kommuneskat:	18,59%
Kirkeskat:	<u>0,57%</u>
Skat total:	45,69%
Arbejdsmarkedsbidrag:	1,50%
Tvungen A-kasse	1,00%
Barselsbidrag	<u>0,62%</u>
Samlet indbetaling	<u>48,81% = 292,882 kr.</u>
Netto tilbage efter skat:	<u>307.118 kr.</u>

Indtjening efter § 25B under fremmedflag hele året.

Løn:	600.000 kr.
25B fradrag	92.000 kr.
Udenlands fradrag	<u>54.000 kr. (180 dage x 300kr/dag)</u>
Skattepligtig indtægt	454.000 kr.
Landskat:	17,50 %
Kommuneskat:	17,50 %
Kirkeskat:	<u>0,56 %</u>
Skat total:	35,56 %
Arbejdsmarkedsbidrag:	1,50 %
Tvungen A-kasse	0,00 %
Barselsbidrag	<u>0,00 %</u>
Samlet indbetaling	<u>37,06 % = 168,266 kr.</u>
Netto tilbage efter skat:	<u>431,734 kr.</u>

Almindeligvis plejer at sige at man tager hele indkomsten fradrager 146.000 kr. Og betaler 35 % af resten.

Fradraget på 92.000 er betinget af indtægtens størrelse.

Er indtægten over 350.000 kr./år er fradraget 92.000 kr., som er max.

Er indtægten under 350.000 bliver den nedregnet forholdsmæssigt.

Fradraget på 300 kr./dag er betinget af, at man er ude af Færøerne i arbejdsmæssige ærinder i minimum 2 måneder eller minimum 100 dage indenfor en periode på 12 måneder.