



NOTAT

23. marts 2011

Høringsnotat vedrørende 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 (Justering af muligheden for at tillade, at skibe registreret i Dansk Internationalt Skibsregister kan føres af en person, som ikke har dansk indfødsret eller er omfattet af EU/EØS reglerne om fri bevægelighed, etablering af et udenrigsfradrag for visse danske søfarende, økonomisk beskyttelse af efterladte søfarende og gennemførelse af ændringsprotokollen til SUA-konventionen m.v.)

1. Indledning

Lovforslaget indeholder 2 hovedelementer:

- 1) Styrkelse af rederiernes og de danske søfarendes globale konkurrenceevne, herunder
 - a. Justering af muligheden for at tillade, at skibe registreret i DI S kan føres af en person, som ikke har dansk indfødsret eller er omfattet af EU/EØS reglerne om fri bevægelighed (herefter benævnt nationalitetskravet).
 - b. Udenrigsfradrag for danske søfarende ved arbejde om bord på skibe uden for EU/EØS.
 - c. Økonomisk beskyttelse af efterladte søfarende.
 - d. Ændret finansiering af Handelsflådens Velfærdsråd og Søfartens Arbejds miljøråd.
- 2) Gennemførelse af ændringsprotokollerne til SUA-konventionen (Convention for the Suppression of Unlawfull Acts against the safety of maritime navigation).

Forslaget er sendt i høring den 4. februar 2011 med høringsfrist den 16. februar 2011 til i alt 35 myndigheder, organisationer m.v.

Der er modtaget høringssvar fra 15 myndigheder, organisationer m.v. Heraf har 10 haft bemærkninger til udkastet til lovforslag.

2. Generelle bemærkninger

Der er fremkommet kritiske bemærkninger til høringsfristen.

Dansk Metal's Maritime Afdeling (DMMA) anfører bl.a., at lovforslaget på sigt vil indebære, at ca. 6.000 danske søfartsstillinger forsvinder, at den eksisterende dispensationsmulighed er tilstrækkelig sammenholdt med muligheden for at rekruttere skibsførere fra EU, at indfødsretskravet

ikke i øvrigt har været til hinder for indflagning, at forslaget vil indebære en begrænsning i anvendelsen af dansk arbejdskraft samt bortfald af uddannelse og know-how, at indenrigsfærger vil skulle bemandedes med udenlandske søfarende, og at Danmark vil ophøre med at være en egentlig søfartsnation.

Maskinmestrenes Forening anbefaler, at lovforslaget behandles af DIS-kontaktudvalget med henblik på at sikre en ordening, der fremmer konkurrenceevnen for dansk skibsfart.

Søfartens Ledere udtrykker principiel støtte til at fokusere på danske søfarendes erhvervsmuligheder i den internationale skibsfart gennem forbedrede skattefradrag, men finder ikke denne del af forslaget vidtgående nok. Organisationen udtrykker endvidere bekymring over forslaget om ophævelse af indfødsretskravet for skibsførere på skibe registreret i DIS. Generelt finder man forslaget for uambitiøst i forhold til at sikre udvikling og balance i dansk skibsfart.

3. Kommentarer til de enkelte emner

3.1. Ophævelse af nationalitetskravet for skibsførere på skibe registreret i DIS

Rederiforeningerne kan fuldt ud støtte ophævelsen af indfødsretskravet for skibsførere på DIS-skibe.

Fag og Arbejde (FOA) peger på, at der ikke fremover i samme omfang som hidtil vil ske ansættelse af danske skibsførere på DIS-skibe, og at dette generelt vil bevirke, at der heller ikke i stillinger under skibsførere vil blive ansat danske søfarende. Dette vil på lang sigt indebære rekrutteringsproblemer i forhold til sejlads i indre danske farvande.

Maskinmestrenes Forening bemærker, at en ophævelse af indfødsretskravet for skibsførere på skibe registreret i DIS er et element i at udvikle det internationale maritime arbejdsmarked og opfordrer i øvrigt til at fremme den gensidige anerkendelse af sønæringsbeviser, så danske søfarende kan søge beskæftigelse i andre lande. Foreningen henviser til, at USA og Canada ikke anerkender danske sønæringsbeviser.

Dansk Metal's Maritime Afdeling (DMMA) anfører, at den gældende dispensationsadgang alene er en konsekvens af EU-retten og dermed reelt i strid med lovens forudsætning om, at skibsførerens myndighedsudøvende beføjelser betinges af dansk indfødsret, hvilket således er lovens absolutte hovedregel. DMMA bemærker videre, at skibsførerens myndighedsudøvelse er en forudsætning for dansk retsfølelse på et dansk skib, idet det samtidig anføres, at intet kursus, uanset varighed, vil kunne erstatte livslang indlevelse i dansk kultur og retsopfattelse. Herudover fremføres de generelle udsagn om, at forslaget vil medføre, at danske søfarende stort set vil forsvinde fra DIS-skibene, herunder et tab af 6.000 danske arbejdspladser til søs over en kortere årrække, samt indebære at DIS udvik-

les til et bekvemmelighedsflag. DMMA finder endvidere, at den foreslåede ændring vil forringe muligheden for menige og juniorofficerer fra Danmark i at få sejltid/uddannelse. Endelig finder DMMA, at der vil opstå forskelsbehandling mellem en udenlandsk skibsfører og en dansk/EU-skibsfører, derved at der ikke over for førstnævnte i samme omfang som over for sidstnævnte vil være sanktionsmuligheder, som sikrer, at danske regler overholdes.

Søfartens Ledere henviser til, at spørgsmålet om en afskaffelse af indfødsretskravet allerede var til behandling i 2004, og at man dengang alene udvidede indfødsretskravet til også at omfatte skibsførere fra EU- eller EØS-lande. Søfartens Ledere henviser til organisationens hørings svar fra 2004, hvori det bl.a. er anført, at skibsføreren i ikke uvæsentligt omfang udfører danske myndighedsopgaver. Der er ikke nye forhold, som gør sig gældende i forhold til 2004, og man er som udgangspunkt imod forslaget, ligesom man finder det betænkeligt at genfremsætte en sag, som allerede er afgjort en gang i Folketinget.

Med hensyn til omfanget af lovforslaget finder organisationen, at danske passagerfærger i fart mellem Danmark og vore nabolande ikke bør omfattes af forslaget, idet der altid bør være en dansk/EU/EØS skibsfører om bord på disse færger.

Organisationen vil dog – som led i et større erhvervspolitisk tiltag til styrkelse af dansk skibsfart – kunne støtte forslaget, hvis det sikrer dansk beskæftigelse og erhvervs muligheder i den globale konkurrence. Organisationen henviser i den forbindelse til, at der – trods en stigning i antallet af skibe under dansk flag – ikke er sket en stigning i antallet af danske beskæftigede. Danske skibsofficerer, som går i land, opnår i høj grad beskæftigelse inden for Det Blå Danmark – en tilsvarende situation vil næppe være tilfældet, når udenlandske skibsførere går i land, idet de må antages at finde beskæftigelse i deres hjemlande. Søfartens Ledere opfordrer til, at der indgås nye aftaler med Danmarks Rederiforening om rekruttering af 250-300 nye skibsofficerer årligt, ligesom der bør indgås en aftale om beskæftigelse af danske juniorofficerer.

LO kan ikke støtte forslagets sigte om at ophæve nationalitetskravet for at styrke indflagning til DIS og rederiernes konkurrenceevne. LO refererer til tidligere tilkendegivelser, hvorefter man finder DIS-lovens § 10 i strid med ILO-konventionerne nr. 87 og 98. LO henviser i øvrigt til FOAs og DMMA's hørings svar for så vidt angår konsekvenserne for beskæftigelses- og uddannelses mulighederne.

Kommentar

Det at kunne ansætte personer fra det globale arbejdsmarked er allerede i dag en del af rammevilkårene i DIS. For skibsførere på DIS-skibe er dette vilkår også allerede et faktum. Det principielle spørgsmål om indfødsretskravet for skibsførere, herunder spørgsmålet om skibsførerens myndighedsudøvelse, blev således endeligt afgjort med vedtagelsen af lov

nr. 1462 af 22. december 2004 (L 65), hvormed det blev fastslået, at skibsførere i danske skibe ikke behøver at være danskere, men kan være personer omfattet af EU/EØS-reglerne om fri bevægelighed.

Med hensyn til spørgsmålet om myndighedsudøvelse fremgår det af bemærkningerne til lovforslaget fra 2004, at skibsføreren kun i begrænset omfang er tillagt myndighedsbeføjelser, ligesom disse kun udgør en meget begrænset del af skibsførerens arbejde i særlige situationer. Det blev på den baggrund ikke dengang fundet betænkeligt at udvide nationalitetskravet for skibsføreren til at omfatte andre end danskere.

Denne del af lovforslaget ændrer ikke ved disse forhold og går principielt heller ikke videre, end hvad der allerede følger af gældende ret. Med lovforslaget udvides blot den kreds af udenlandske skibsførere, som i forvejen har mulighed for at føre danske skibe. Det bemærkes i øvrigt, at de søfartsregler, som skibsføreren skal anvende i sin funktion, er oversat til engelsk.

Regeringen har på baggrund af høringen og med henblik på at fastholde sigtet om at skabe mulighed for vækst, samt at etablere en eksplicit sikring mod udvanding af anvendelsen af danske/EU/EØS skibsførere og dermed af danske maritime kompetencer, foretaget en justering i lovforslaget. Der lægges i lovforslaget op til en justeret model, som i udgangspunktet fastholder lovens nationalitetskrav til skibsførere uændret, men i stedet udvider den eksisterende ansøgningsordning. Det centrale punkt i den nye model bliver en betingelse om, at et rederi efter ansøgning kan få lov til, at et skib kan føres af en person uden dansk/EU/EØS indfødsret, såfremt mindst halvdelen af DIS-skibene til stadighed føres af personer med dansk/EU/EØS indfødsret. Det bemærkes, at der er ca. 600 skibe registreret i DIS. Det klargøres endvidere, at sådanne tilladelser vil kunne gives/opretholdes uden tidsbegrænsning.

Der etableres samtidig en midlertidig 5-årig ordning, hvor skibe på udenlandsk flag, efter ansøgning, kan indflages til DIS uden, at der stilles et nationalitetskrav til skibsføreren.

Efter den midlertidige ordnings udløb den 1. juli 2016 vil de eksisterende tilladelser fortsat gælde, således at det vil være muligt at udskifte et ud-tjent skib med et andet, mens yderligere indflagning vil være underlagt den almindelige hovedregel om, at mindst halvdelen af skibene under DIS føres af en person med dansk/EU/EØS indfødsret.

Endelig bevares muligheden for at give en egentlig dispensation, hvis det ikke er muligt at finde kvalificeret arbejdskraft, fx for specialskibe, hvor skibsføreren skal have en særlig uddannelse, og hvor det ikke er muligt at finde en egnet dansk eller EU/EØS skibsfører.

Kontrollen med ordningen foretages af Søfartsstyrelsen på baggrund af eksisterende mønstringsindberetninger.

Med hensyn til kommentarerne vedrørende forringede uddannelsesmøjligheder for søfarende samt bortfald af know-how bemærkes således, at den førnævnte aftale fra 2007 sikrer en løbende tilgang af skibsofficerer. For yderligere at sikre fastholdelse af maritime kompetencer i Det Blå Danmark vil regeringen i tilknytning til lovforslaget indgå en fornyet aftale med Danmarks Rederiforening og Rederiforeningen af 2010, hvor disse bekræfter deres medvirken til at opfylde aftalens mål vedrørende rekruttering og sikring af maritime kompetencer, herunder årligt at stille praktikpladser til rådighed for 200 skibsofficersstuderende samt for 75-100 ubefarne skibsassistenter i den mindre flåde med henblik på rekruttering og uddannelse af kyst- og sætteskipperne. Regeringen har i den forbindelse noteret sig, at Rederiforeningerne i deres hørings svar vedrørende lovforslaget bekræfter, at de på denne måde er indstillet på at medvirke til at sikre den fortsatte rekruttering til Det Blå Danmark.

Der vil gælde de samme krav for skibsførere fra tredjelande, som der i dag gælder for skibsførere fra Danmark eller andre EU-lande. Det betyder bl.a., at skibsføreren – foruden sin generelle uddannelse og sine øvrige kompetencer – skal have dokumenteret kendskab til dansk søfartslovgivning og danske arbejdsmiljøregler.

En udenlandsk skibsfører, der gør tjeneste på et dansk skib, og som overtræder lovgivningen, kan allerede efter gældende regler som udgangspunkt retsforfølges ved danske domstole på samme måde, som hvis der havde været tale om en dansk skibsfører.

For så vidt angår LOs bemærkninger om DIS-lovens § 10, bemærkes, at DIS-loven ikke ændres ved lovforslaget. Dansk ret er i øvrigt efter regeringens opfattelse i overensstemmelse med de to nævnte ILO-konventioner, hvilket Folketinget er gjort opmærksom på flere gange, bl.a. i 2006 og 2007 i forbindelse med forhandlingen og vedtagelsen af konventionen om søfarendes arbejdsforhold.

Regeringen har noteret sig Maskinmestrenes Forenings ønske om at fremme den gensidige anerkendelse af sønæringsbeviser. Dette ligger uden for lovforslagets rammer, men regeringen vil fortsætte indsatsen for at udbrede anerkendelse af danske sønæringsbeviser.

3.2. Udenrigsfradrag for søfarende ved arbejde om bord på skibe uden for EU/EØS

Maskinmestrenes Forening finder, at en række forhold vedrørende udenrigsfradraget ikke er klart præciseret. Foreningen finder ikke, at det foreslåede udenrigsfradrag kun skal gælde ved arbejde uden for EU/EØS, men at sømandsfradraget generelt skal hæves. Foreningen finder heller ikke, at fradraget kun skal gælde for skibe med en bruttotonnage på 20 t eller derover, da man herved udelukker mindre specialskibe inden for offshore, havvindmøller, brobyggeri o.a. Endelig efterlyser foreningen en

stillingtagen til skattereglerne for rederier uden for EU/EØS, som sejler inden for EU/EØS.

Søfartens Ledere kan ikke støtte forslaget om alene at lade det forhøjede sømandsfradrag gælde ved arbejde uden for EU/EØS. Sømandsfradraget bør som minimum fastsættes til 105.000 kr. generelt. Foreningen ser forslaget som en konstrueret begrænsning, der skal sikre, at man ikke skal finansiere mere end 3 mio. kr. Dernæst vil en EU-begrænsning ramme langt de fleste søfolk, og desuden vil en sådan begrænsning være vanskelig at administrere. Søfartens Ledere anfører, at en generel forhøjelse af sømandsfradraget vil indebære et provenutab på ca. 14,5 mio. kr., men overgår et tilstrækkeligt antal søfolk fra DIS-skatteordningen til almindelig beskatning, vil det kunne give overskud.

Dansk Metal's Maritime Afdeling (DMMA) anfører, at specielle skattelempelser, som kan øge motivationen for højtuddannede danske søfarende til at søge arbejde i udlandet, ikke skønnes at have særlig betydning for det danske samfund eller dansk skibsfart. Derimod erklærer DMMA sig enige i, at det generelle sømandsfradrag på 56.900 kr. længe har trængt til regulering, idet man dog finder, at en regel baseret på en sondring med udgangspunkt i, om arbejdet om bord foregår inden for eller uden for EU/EØS-området, ikke vil være administrationsvenlig. DMMA er endelig skeptiske over for forslagetets provenumæssige betragtninger i relation til både de samfundsøkonomiske og erhvervsmæssige konsekvenser af forslaget.

Rederiforeningerne erklærer sig uforstående over for baggrunden for kriteriet for det foreslåede udenrigsfradrag, som baseres på, om arbejdet om bord foregår inden for eller uden for EU/EØS-området. Foreningerne foreslår i stedet, at fradraget for lastskibe gives ved arbejde om bord på skibe med en bruttoregistertonnage på 500 BT eller derover, og for passagerskibe for arbejde om bord på skibe, som ikke sejler i regelmæssig fart mellem EU/EØS havne. Ønskes det foreslåede fastholdt, finder foreningerne det nødvendigt at klargøre den nærmere forståelse og afgrænsning af kriteriet. Foreningerne er endelig skeptiske over for forslagetets provenumæssige betragtninger.

Kommentar

Regeringen har med Forårspakke 2.0, som fik virkning fra og med indkomståret 2010, gennemført betydelige generelle skattelettelser. Disse skattelettelser er fuldt finansierede, og ændringerne vil blive indfaset gradvis over de kommende år. Regeringen finder ikke grundlag for i den nuværende situation at foreslå yderligere generelle skattelettelser. Forslaget om at indføre et særligt udenrigsfradrag og forslaget til finansiering heraf skal ses i dette perspektiv.

Det foreslåede udenrigsfradrag sigter primært på at gøre det mere attraktivt for danske søfarende også at opnå beskæftigelse på skibe, hvis sejlads mønster svarer til DIS-skibe, dvs. skibe som for en stor dels ved-

kommende opererer uden for EU/EØS. Søfarende på skibe, som opererer inden for EU/EØS, vurderes ikke at være i samme konkurrencemæssige situation. Der skønnes på den baggrund ikke at være behov for en generel forhøjelse af sømandsfradraget.

Den foreslåede grænse på en bruttotonnage på 20 t eller derover afspejler såvel sømandsbeskatningslovens nuværende grænse for det eksisterende sømandsfradrag som grænserne for skibes registrering i DIS og rederiernes muligheder for at anvende tonnageskatteordningen. Regeringen ønsker ikke at ændre disse grænser, ligesom regeringen heller ikke ønsker at ændre det generelle anvendelsesområde, som er erhvervsmæssig befordring af passagerer eller gods.

Såvel det eksisterende som det foreslåede sømandsfradrag omfatter alle personer, som er skattepligtige til Danmark, og som i øvrigt opfylder bestemmelsens betingelser – det være sig danskere som udlændinge, og uanset om de arbejder på et dansk eller et udenlandsk skib.

Formålet med det foreslåede udenrigsfradrag er at tilpasse de søfarendes rammevilkår, så deres muligheder for at opnå ansættelse på skibe, der opererer uden for EU/EØS, styrkes. Formålet er ikke at forhøje sømandsfradraget generelt. Noget sådant ville, som anført af Søfartens Ledere, have provenumæssige konsekvenser.

Søfartens Ledere anfører, at en EU-begrænsning vil ”ramme” langt de fleste søfolk. Hertil bemærkes, at lovforslaget indebærer forbedrede vilkår ved arbejde uden for EU/EØS og uændrede vilkår ved arbejde inden for EU/EØS.

Det er klart, at der skal tages stilling til en række administrative spørgsmål, når der indføres et særligt fradrag ved arbejde uden for EU/EØS. Disse problemer skal naturligvis løses mest hensigtsmæssigt. Det bemærkes i denne forbindelse, at man indtil for få år siden også opererede med tre forskellige fartområder (udenrigsfart, nærfart, begrænset fart).

Endelig bemærkes for så vidt angår det af Rederiforeningerne anførte, at den foreslåede afgrænsning af anvendelsesområdet for det forhøjede sømandsfradrag – inden for henholdsvis uden for EU/EØS – er en parallel til regler, som allerede eksisterer tre steder i den gældende sømandsbeskatningslov. Der gælder særlige regler for søfolk om bord på stenfiskerfartøjer (sandsugere), bugser- og bjærgningsfartøjer og kabellægningsfartøjer, når der arbejdes uden for EU/EØS. Regeringen er ganske enig i behovet for klare administrative regler.

3.3. Økonomisk beskyttelse af efterladte søfarende

Dansk Metal's Maritime Afdeling (DMMA), Handelsflådens Velfærdsråd og Maskinmestrenes Forening anfører, at den fortolkning af velfærdslovens § 1, stk. 2, som der med lovforslaget lægges op til, aldrig har været

tilsigtet, og at det ikke har været hensigten med bestemmelsen, at velfærdsrådet skulle yde praktisk bistand til efterladte søfarende.

De ovennævnte organisationer samt Søfartens Ledere erklærer sig positive overfor forslaget intention, men anfører samtidig, at puljeordningen alene burde etableres som en bevilling på finansloven med sigte på at gøre ordningen mere ”anonym” og derigennem undgå at animere useriøse skibsredere til bevidst at søge dansk havn, hvis de planlægger at efterlade et skib.

Rederiforeningerne foreslår, at den foreslåede pulje udformes således, at den kan dække de fulde forpligtelser, der vil gælde, når FN's Internationale Arbejdsorganisations (ILO) konvention om søfarendes arbejdsforhold fra 2006 træder i kraft. Dette bør ifølge foreningerne ske ved, at der for danskflagede skibe etableres en ”kautionslignende”/underskudsgarantitilsagn på et fastsat beløb fra foreningerne overfor staten.

Kommentar

Med hensyn til rederiforeningernes ønske om, at den foreslåede pulje for efterladte søfarende kan dække de fulde forpligtelser, der vil gælde, når FN's Internationale Arbejdsorganisations (ILO) konvention om søfarendes arbejdsforhold fra 2006 træder i kraft, vurderes det hensigtsmæssigt, dersom puljen samtidig udgør finansiel sikkerhed til dækning af samtlige de hjemrejseudgifter m.v., der i øvrigt er omfattet af lovens bestemmelser i medfør af konventionen. Det foreslås, at lovforslaget justeres således, at der etableres mulighed herfor.

Den med lovforslaget foreslåede puljeordning vil være et supplement til rederiernes pligt til at stille sikkerhed for hjemrejseudgifter og vil bl.a. også omfatte udenlandske søfarende i dansk havn fra lande, som ikke har tiltrådt konventionen om søfarendes arbejdsforhold.

For så vidt angår det anførte om, at puljeordningen bør gøres ”anonym”, bemærkes, at ordningen netop etableres som en reservationsbevilling på finansloven, idet der dog samtidig er foreslået en specifik henvisning her til i sømandsloven. Det er under alle omstændigheder regeringens opfattelse, at ordningen, uanset hvordan den i sidste ende etableres, aldrig vil kunne undgå at blive kendt.

For så vidt angår formålet med Handelsflådens Velfærdsråd bemærkes, at det ifølge § 1, stk. 2, i lov om Handelsflådens Velfærdsråd er rådets opgave at varetage og fremme foranstaltninger om søfarendes velfærd til søs og under ophold i havn såvel i ind- som udland. Danmark har ratificeret ILO-konvention nr. 163 om søfarendes velfærd til søs og i havn og har som følge heraf påtaget sig at sørge for, at der er velfærdsfaciliteter og -tjenester både i havn og om bord i landets skibe. Danmark lever op til konventionens krav gennem lov om Handelsflådens Velfærdsråd. Konventionen indeholder ikke en nærmere fastlæggelse af, hvad der forstås ved

velfærdsfaciliteter og -tjenester, og det er derfor op til de nationale myndigheder at fastlægge indholdet heraf. Ifølge ILO's ikke bindende rekommandation nr. 173 om søfarendes velfærd til søs og i havn forstås udtrykket velfærdsfaciliteter og -tjenester som velfærds-, kultur-, fritids-, og informationsfaciliteter og -tjenester. Regeringen finder det rimeligt at antage, at praktisk bistand til efterladte søfarende er et velfærdsanliggende og derfor allerede i dag er omfattet af lovens § 1, stk. 2, men for at fjerne enhver tvivl herom er dette præciseret i bestemmelsen.

3.4. Ændret finansiering af Handelsflådens Velfærdsråd og Søfartens Arbejds miljøråd

Søfartens Arbejds miljøråd anfører, at det hidtil har været lagt til grund, at rådets økonomiske ramme og grundlæggende vilkår skulle svare til de forhold, som gør sig gældende for de lignende arbejds miljøråd mv. i land. Rådet sætter på den baggrund spørgsmålstegn ved om bortfaldet af statens tilskud til arbejds miljøinitiativer, herunder den signalværdi, som der ligger heri, er rimelig og velbegundet. Herudover tilkendegiver rådet, at der for at imødegå praktiske udfordringer i forbindelse med den administrative opkrævning fra rederierne på basis af de nye beløbssatser burde være en ikrafttrædelsesperiode for denne del af lovforslaget på mindst 1 år. Rådet ønsker endelig en præcisering af lovforslagets bemærkninger, så der skabes den fornødne sikkerhed for rådets finansiering.

Dansk Metal's Maritime Afdeling (DMMA) anfører, at en øget udgift på 4,8 mio. kr. til rederierne vil favorisere de rederier, som udskifter danske søfarende med udlændinge. Det vil være konkurrenceforvridende over for rederier, som anvender danske søfarende og derved ikke opnår kompenserende besparelser på hyreudgifterne. DMMA efterlyser endelig en justering af velfærdsrådets vedtægter med sigte på at afklare bestyrelsens sammensætning efter bortfaldet af statens tilskud samt en reguleringsmekanisme i forhold til velfærdsafgiften.

Handelsflådens Velfærdsråd bemærker, at de i lovforslaget anførte 3,5 mio. kr. for statens årlige tilskud til velfærdsarbejdet ikke er i overensstemmelse med de faktiske regnskabstal for de seneste år. Rådet bemærker endvidere, at overgangen fra revision ved Rigsrevisor til en registreret revisor vil indebære en udgift, som skal afholdes af rådets midler. Rådet efterlyser en justering af velfærdsrådets vedtægter med sigte på at afklare bestyrelsens sammensætning efter bortfaldet af statens tilskud, idet man på den baggrund ikke længere ser grund til, at staten er repræsenteret. Foreningen efterlyser endvidere en reguleringsmekanisme i forhold til velfærdsafgiften.

Maskinmestrenes Forening efterlyser en justering af rådets vedtægter med sigte på at afklare bestyrelsens sammensætning efter bortfaldet af statens tilskud, idet man samtidig lægger vægt på fortsat paritetisk sammensætning. Foreningen efterlyser endvidere en reguleringsmekanisme i forhold til velfærdsafgiften.

Rederiforeningerne henviser til den tidligere udtrykte skepsis over for forslaget provenumæssige betragtninger i forhold til det foreslåede udenrigsfradrag og bemærker, at dette sammenholdt med velfærdsrådets eksisterende formue bør føre til, at driften, efter statstilskuddets bortfald, i en periode bør finansieres ved nedbringelse af formuen. Foreningerne ønsker endvidere fordelingen af rederbidraget justeret, således at den merafgift, som opstår ved at statens tilskud bortfalder, alene betales for søfarende på danske skibe i udenrigsfart. Endelig efterlyses en justering af rådets vedtægter med sigte på at afklare bestyrelsens sammensætning efter bortfaldet af statens tilskud, idet foreningerne erklærer sig indstillet på, at der skabes paritet.

Rigsrevisionen gør opmærksom på, at § 9, stk. 2-4, i velfærdsrådets vedtægter vedrørende revision bør ændres, da rådets regnskab fremover skal justeres af en statsautoriseret eller registreret revisor og ikke af rigsrevisor.

Grønlands Selvstyre har ingen bemærkninger til lovforslaget. Man peger dog på, at man ønsker, at Fiskeriets Arbejds miljøråds virkeområde også kommer til at gælde for Grønland.

Kommentar

Der tilsigtes ikke med det foreslåede bortfald af statens bidrag til rådets arbejde i øvrigt ændringer i forhold til statens engagement i arbejdet med sikkerhed og forebyggelse af ulykker, det fysiske arbejdsmiljø samt trivsel og sundhed om bord på skibe. Dette foreslås præciseret i lovforslaget.

Den administrative ændring i forhold til opkrævning fra rederierne på basis af de nye beløbssatser vurderes ikke at være af en karakter, som tilsiger en udvidet ikraftsættelsesperiode. Der er derfor ikke fundet anledning til ændringer på dette punkt. Derimod præciseres lovforslagets bemærkninger, så det fremgår, at de administrative regler om Søfartens Arbejds miljøråd vil blive ændret, så rådets finansiering sikres.

Lovforslagets bemærkninger om, at der ydes et tilskud til Handelsflådens Velfærdsråd på 3,5 mio. kr. er en afspejling af det på finansloven for 2010 afsatte beløb.

For så vidt angår ønsket om en justering af velfærdsrådets vedtægter har dette under alle omstændigheder været tilsigtet. Der er nu indsat en generel tilkendegivelse i lovbemærkningerne om behovet for at justere rådets vedtægter. Endvidere ændres lovforslaget således, at staten ikke længere skal udpege rådets medlemmer, idet det overlades til rådet at konstituere sig selv. Dog bibeholdes en statslig godkendelse af rådets vedtægter, således at det sikres, at rådets virksomhed er i overensstemmelse med lovens formål. Rigsrevisionens bemærkninger vil indgå ved vurderingen af vedtægterne.

For så vidt angår kommentarerne om velfærdsafgiftens størrelse, regulering og sammensætning bemærkes, at velfærdsrådet i dag har oparbejdet en formue på 16-17 mio. kr., hvorfor der for nærværende ikke findes behov for indførelse af særlige regler om regulering af velfærdsafgiftens størrelse. Det fastholdes derfor, at velfærdsafgiften fortsat fastsættes i loven, og den samlede afgift bliver på 240 øre pr. søfarende.

Med hensyn til muligheden for at differentiere rederens bidrag til velfærdsrådet har det været drøftet med Justitsministeriet, hvorvidt en sådan ordning kan indføres administrativt. Justitsministeriet vurderer imidlertid, at dette vil være i strid med grundlovens § 43.

Regeringen har noteret sig ønsket om, at Fiskeriets Arbejds miljøråds virksomhedsområde kommer til at gælde for Grønland. Dette ligger imidlertid uden for lovforslaget.

3.5. Gennemførelse af ændringsprotokollen til SUA-konventionen **Søfartens Leders** støtter forslaget.

Rederiforeningerne foreslår, at det i lovforslagets bemærkninger præciseres, at skibsføreren alene kan udlevere personer til en kontraherende stat under SUA-konventionen.

Kommentar

Lovforslagets bemærkninger er præciseret i overensstemmelse med det af Rederiforeningerne anførte.

4. Tekniske tilpasninger

Ud over ovenstående er der foretaget enkelte mindre ændringer i lovforslaget af teknisk og sproglig karakter, bl.a. som følge af Justitsministeriets lovtekniske gennemgang.

5. Oversigt over hørte myndigheder og organisationer m.v.

Bilfærgernes Rederiforening, Danmarks Fiskeriforening, Danmarks Rederiforening, Danmarks Statistik, Dansk Metal's Maritime Afdeling, Danske Regioner, Erhvervs- og Byggestyrelsen, Erhvervs- og Selskabsstyrelsen, Fag og Arbejde, Fagligt Fælles Forbund (3F), Finansministeriet, Finanstilsynet, Fiskeriets Arbejds miljøråd, Fiskernes Forbund, Foreningen af Småøernes Færgeselskaber, Funktionærernes og Tjenestemændenes Fællesråd, Grønlands Selvstyre, Handelsflådens Velfærdsråd, HORESTA, Justitsministeriet, Kommunernes Landsforening, Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen, Landsorganisationen i Danmark, Maskinmestrenes Forening, Ministeriet for Flygtninge, Indvandrere og Integration, Patent- og Varemærkestyrelsen, Radiotelegrafistforeningen af 1917, Rederiforeningen af 2010, Rigsrevisionen, Sammenslutningen af Mindre Erhvervsfartøjer, Sikkerhedsstyrelsen, Skatteministeriet, Statsministeriet, Søfartens Arbejds miljøråd, Søfartens ledere – Dansk Navigatørforening og Træskibs Sammenslutningen.

Følgende organisationer, myndigheder m.v. har på nuværende tidspunkt haft bemærkninger til lovforslaget:

Dansk Metal's Maritime Afdeling

Fag og Arbejde

Grønlands Selvstyre

Handelsflådens Velfærdsråd

LO

Maskinmestrenes Forening

Søfartens Arbejds miljøråd

Søfartens Ledere

Rederiforeningerne

Rigsrevisionen