

BILFÆRGERNES REDERIFORENING

Folketinget
Christiansborg
1240 København K

Att.: Folketingets Erhvervsudvalg
Udvalgssekretær Karen Munk Christensen

København, den 4. maj 2011

Vedrørende forslag (189) 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

Bilfærgernes Rederiforening, der repræsenterer rederier, der udfører ca. 80 pct. af passagerer og godstransport med passagerskibe via danske havne ser positivt på en justering af muligheden for at tillade, at skibe registreret i Dansk Internationalt Skibsregister (DIS) kan føres af én 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. Vi henviser i den forbindelse til Rederiforeningernes høringssvar af 16. februar 2011. Bilfærgernes Rederiforening er part i dette høringssvar.

Imidlertid har danske passagerskibe, der besejler dansk havn ikke gavn af de nævnte forslag, allerede fordi fleksibiliteten omkring skibsføreren alene vedrører DIS-registrerede skibe. Danske skibe, der transporterer passagerer mellem danske havne kan ikke registreres i DIS og nyder derfor ikke de konkurrencemæssige fordele, der udspringer herfra. Endvidere gør sprogkrav – særligt de danske særregler – at det næppe er realistisk, at ansætte en ikke EU-borger som skibsfører i et DIS-registreret passagerskib, der sejler mellem en dansk og en udenlandsk havn.

Endvidere driver medlemmer af Bilfærgernes Rederiforening ikke passagerskibe under fremmed flag uden for EU området, hvorfor den forbedrede konkurrencesituation for danske søfarende ikke har betydning for medlemmerne, men vi er positive overfor de muligheder, det giver danske søfarende i øvrigt.

Lovforslagets eneste elementer, der reelt vedrører dansk færgesfart, er overtagelse af statens bidrag til hhv. Handelsflådens Velfærdsråd og Søfartens Arbejds miljøråd. I den forbindelse henledes opmærksomheden på, at Velfærdsrådets service ikke er rettet mod færgefart på dansk havn, hvor de ansatte efter endt arbejde om bord i de fleste tilfælde tager

hjem til deres bopæl. Andre ansatte er kun om bord i en meget kort periode - ofte 3 dage ad gangen.

Det er derfor naturligt, at der ikke gives velfærdsservice til de søfarende om bord på færger, der anløber dansk havn mange gange om dagen, besejler havne mellem landsdelene eller varetager betjeningen af de mange danske ø-samfund. Disse søfarende har stort set samme adgang til nyhedsformidling m.v. som andre arbejdstagere, der arbejder i holddrift. De bruger derfor ikke Velfærdsrådets service.

Imidlertid betaler både private og kommunale færgereheder til Handelsflådens Velfærdsråd og ofte forholdsmæssig mere end de øvrige skibe i Handelsflåden. Det skyldes, at færgerne betaler fuldt bidrag for hver søfarende, der gør tjeneste om bord i samme stilling. Det betyder, at der betales en fuld ydelse for den søfarende, der møder på morgenvagten, fuld ydelse for den søfarende, der møder på aftenvagten og fuld ydelse for den søfarende der møder på nattevagten uanset, at de kun er om bord når de er på arbejde – f.eks. 8 timer.

Endvidere har vi observeret, at der sågar opkræves for søfarende ansat på færger uanset, at de ikke har været om bord. I den øvrige del af Handelsflåden betales kun bidrag for søfarende, der er om bord. Der er således behov for en præcisering af bidragsreglerne.

Det kan i den forbindelse foreslås at bruge samme parameter som ved opkrævning af bidrag til Ulykkesforsikring, hvor der alene betales bidrag for den enkelte søfarende i forhold til det antal timer den pågældende er på sin arbejdsplads om bord.

Det er på baggrund af færgefartens minimale træk på Velfærdstjenesten og den skæve fordeling af bidragsbyrden for både redere og søfarende i forhold hertil, at Rederiforeningerne i vores fælles høringssvar mener, at den nuværende fordeling af betalingen på rederside bør ændres. Den øgede betaling på rederside foreslås således betalt ved, at meragiften, svarende til Statens faktiske betaling, alene betales for søfarende forhyret på danske skibe i udenrigsfart. Dette kriterium kendes og benyttes i forvejen i Sygesikringsbekendtgørelsen.

Vi håber på Erhvervsudvalgets velvillige behandling af sagen, og står selvsagt til rådighed såfremt der ønskes yderligere informationer.

Med venlig hilsen
BILFÆRGERNES REDERIFORENING

Michael Wengel-Nielsen