



Fremsat den 7. april 2011 af økonomi- og erhvervsministeren (Brian Mikkelsen)

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

I lov nr. 15 af 13. januar 1997 om skibes besætning, som ændret bl.a. ved § 2 i lov nr. 1462 af 22. december 2004 og senest ved § 3 i lov nr. 493 af 12. maj 2010, foretages følgende ændringer:

1. § 19, stk. 2, 2. pkt., affattes således:

»Søfartsstyrelsen kan dog give tilladelse til, at lovens krav om indfødsret fraviges.«

§ 2

I lov nr. 386 af 27. maj 2005 om beskatning af søfolk (sømandsbeskatningsloven), som ændret senest ved § 12 i lov nr. 521 af 12. juni 2009, foretages følgende ændringer:

1. I § 3, stk. 1, 1. pkt., indsættes efter »ved arbejde«: » inden for EU/EØS«.

2. I § 3 indsættes som *stk. 3* :

»*Stk. 3.* Personer, som erhverver lønindkomst ved arbejde uden for EU/EØS om bord på skibe som nævnt i stk. 1, kan ved opgørelsen af den skattepligtige indkomst fradrage et beløb på 105.000 kr. Har den pågældende kun lønindtægt som nævnt i 1. pkt. i en del af året, eller er der tale om ansættelse på deltid, nedsættes fradraget forholdsmæssigt. Det er en betingelse for fradrag, at forhyringsvilkårene for den pågældende svarer til, hvad der sædvanligvis gælder for søfolk.«

§ 3

I sømandsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 742 af 18. juli 2005, som ændret senest ved § 2 i lov nr. 493 af 12. maj 2010, foretages følgende ændringer:

1. I overskriften før § 9 indsættes efter » afsked «: » og økonomisk beskyttelse af efterladte søfarende «.

2. Efter § 10 indsættes:

»§ 10 a. Med henblik på at øge beskyttelsen af personer, der som følge af rederens væsentlige misligholdelse af deres ansættelseskontrakt er efterladt på et dansk skib eller på et udenlandsk skib i dansk havn, kan Søfartsstyrelsen yde tilskud til dækning af udgifter til

- 1) underhold om bord, herunder forplejning, sikring af varme, elektricitet, kommunikation, hygiejne m.v., indtil hjemrejse finder sted, og
- 2) hjemrejse med underhold, i det omfang dette ikke følger af andre af lovens bestemmelser.

Stk. 2. Der afsættes en særlig pulje til tilskud, hvis størrelse fastsættes på de årlige finanslove.

Stk. 3. Økonomi- og erhvervsministeren kan træffe beslutning om, at den i stk. 2 nævnte pulje udgør finansiel sikkerhed til dækning af hjemrejseudgifter m.v., der er omfattet af reglerne i §§ 6, stk. 5, 8, stk. 1, 10, stk. 3, 11-14, 18, stk. 2, 18 b, 19, 30, 48, stk. 2, og 49.«

3. § 63, stk. 2, 3. pkt., affattes således:

»Er den begærede forbrydelse en handling omfattet af artikel 3, 3bis, 3ter eller 3quater i FN's konvention af 10. marts 1988 til bekæmpelse af ulovlige handlinger mod søfartssikkerheden, som henholdsvis ændret og indsat ved protokollen af 1. november 2005 til denne konvention, kan skibsføreren dog overgive den mistænkte til vedkommende myndighed uden for riget.«

§ 4

I lov nr. 253 af 25. april 1990 om Handelsflådens Velfærdsråd, som ændret ved lov nr. 212 af 28. marts 2001 og lov nr. 304 af 30. april 2003, foretages følgende ændringer:

1. I § 1, stk. 2, indsættes efter »ind- som udland«: », herunder praktisk bistand til personer, der er efterladt på skibe, jf. § 10 a, stk. 1, i sømandsloven«.

2. § 2, 3. og 4. pkt., ophæves.

3. § 4, stk. 5, affattes således:

»Stk. 5. Handelsflådens Velfærdsråd aflægger regnskab efter årsregnskabsloven.«

4. I § 5, stk. 1, 1. pkt., ændres »140 øre« til: »240 øre«.

5. § 5, stk. 1, 2. pkt., og stk. 2, ophæves og i stedet indsættes:
»Afgiften påhviler den søfarende med 70 øre og rederen med 170 øre.«

Stk. 3 bliver herefter stk. 2.

§ 5

I lov om sikkerhed til søs, jf. lovbekendtgørelse nr. 654 af 15. juni 2010, som ændret ved lov nr. 493 af 12. maj 2010, foretages følgende ændring:

1. § 27, stk. 3, affattes således:

»Stk. 3. Økonomi- og erhvervsministeren kan yde tilskud til Fiskeriets Arbejds miljøråds arbejde med rådgivning, vejledning, information, analyser, målinger og øvrige forebyggelsesmæssige aktiviteter. Beløbets størrelse fastsættes på de årlige finanslove.«

§ 6

Stk. 1. Loven træder i kraft den 1. juli 2011, jf. dog stk. 2.

Stk. 2. Skatteministeren fastsætter tidspunktet for ikrafttræden af § 2.

§ 7

Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland, men §§ 1, 3 og 5 kan ved kongelig anordning helt eller delvis sættes i kraft for Grønland med de ændringer, som de grønlandske forhold tilsiger.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

Indholdsfortegnelse

1. Lovforslagets baggrund og formål
2. Lovforslagets indhold
 - 2.1. 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
 - 2.1.1. Gældende ret
 - 2.1.2. Lovforslaget
 - 2.2. Etablering af et særligt udenrigsfradrag for danske søfarende
 - 2.2.1. Gældende ret
 - 2.2.2. Lovforslaget
 - 2.3. Tilskud til efterladte søfarende
 - 2.3.1. Gældende ret
 - 2.3.2. Lovforslaget
 - 2.4. Ændret finansiering af Handelsflådens Velfærdsråd og Søfartens Arbejds miljøråd
 - 2.4.1. Gældende ret
 - 2.4.2. Lovforslaget
- 2.5. Gennemførelse af SUA-protokollen
 - 2.5.1 Gældende ret
 - 2.5.2 Lovforslaget
3. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige
4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet
5. Administrative konsekvenser for borgerne
6. Miljømæssige konsekvenser
7. Forholdet til EU-retten
8. Hørte myndigheder, organisationer m.v.
9. Sammenfattende skema

1. Lovforslagets baggrund og formål

Det Blå Danmark er en sammenhængende erhvervsklynge, som udover skibsfart omfatter skibsbygning, maritime tjenester samt offshore olie- og gasudvinding. Der lægges med lovforslaget op til følgende model for styrkelse af Det Blå Danmark:

- For at styrke indflagning og rederiernes konkurrenceevne foreslås det at justere 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 (herefter benævnt nationalitetskravet).
- For at forbedre de søfarendes generelle beskæftigelsesvilkår og konkurrenceevne på det globale arbejdsmarked samt sikre maritime kompetencer foreslås det at indføre et særligt udenrigsfradrag på 105.000 kr. årligt for søfarende ved arbejde om bord på danske eller udenlandske skibe uden for EU/EØS.

- For at forbedre de søfarendes sociale beskyttelse foreslås det at etablere en særlig pulje på 1,8 mio. kr. årligt til såkaldt efterladte søfarende.

Herudover foreslås der med en mindre konsekvensændring af sømandsloven etableret det endelige grundlag for dansk ratifikation af ændringsprotokollen af 1. november 2005 til SUA-konventionen.

Det overordnede formål med lovforslaget er at styrke rederiernes og de danske søfarendes globale konkurrenceevne. På trods af den økonomiske krise har Danmark fastholdt sin styrkeposition som søfartsnation. Tonnagen er vokset, valuta-indtjeningen er, efter et fald under krisen, igen stigende, og på det seneste ses også etablering af nye virksomheder i Danmark med skibsfart som omdrejningspunkt.

Den økonomiske krise har imidlertid rykket ved forudsætningerne for maritim vækst og øget presset på de rammevilkår, som skal sikre skibe under dansk flag, fortsat indflagning samt fastholdelse af maritime kompetencer i Det Blå Danmark.

Der er fortsat gode muligheder for at udbygge styrkepositionen gennem yderligere vækst i den danskflagede tonnage og dermed i Det Blå Danmark. Men det forudsætter, at rederierne også fortsat vælger det danske flag til deres skibe. Skal den nuværende styrkeposition således fastholdes og udbygges, bør der gennemføres nødvendige justeringer af rammevilkårene for både rederier og søfarende og af evnen til at konkurrere under de globale markedsvilkår, som kendetegner skibsfarten.

Fremtidig vækst i DIS er en forudsætning for en fortsat styrkelse af Det Blå Danmark, samt for at nye rederier etablerer sig i Danmark med danskflaget tonnage.

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. Indfødsretskravet gælder dog ikke for personer, som er omfattet af De Europæiske Fællesskabers regler om etableringsret, arbejdskraftens frie bevægelighed eller ret til udveksling af tjenesteydelser.

Hidtil har der været givet dispensation fra nationalitetskravet til lidt under 10 % af skibsførere på skibene i DIS. Dette har sikret en række indflagninger til dansk flag i de seneste år. Ved rederiernes ansøgninger har begrundelsen været, at det ikke har været muligt at rekruttere et tilstrækkeligt antal kvalificerede skibsførere, som opfyldte nationalitetskravet, samt at afskiberen/kunden – typisk de store olieselskaber – stiller krav om anciennitet og krav til efteruddannelse af specielt seniorofficererne i bl.a. tankskibe.

Der har primært været tale om nye skibe eller skibe, der medbragte en eksisterende besætning, da de skiftede til DIS. Der er derfor ikke generelt sket en udskiftning af danskere med udenlandsk arbejdskraft. I Søfartsstyrelsens afgørelser er der endvidere lagt vægt på, at de pågældende rederier tager aktivt del i rekrutteringen af danske officerselever. Det vil fortsat være en forudsætning, at skibsførerne kan opnå dansk aner-

kendelsesbevis (en anerkendelse af udenlandske søfarendes sønæringsbeviser).

Når rederier skal etablere sig i Danmark, er det afgørende, hvorledes rammevilkårene er i forhold til konkurrerende registre. Flere af de lande, som Danmark normalt sammenlignes med, har ikke et nationalitetskrav til skibsføreren. For at skabe grobund for at gøre det attraktivt at etablere rederivirksomhed i Danmark foreslås det at justere adgangen til 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. Justeringerne sigter på at forbedre mulighederne for vækst gennem fleksibilitet for rederierne i forhold til skibsførernes nationalitet samtidig med en tydelig sikring mod udvandring i anvendelsen af danske/EU/EØS skibsførere og dermed af danske maritime kompetencer.

Det skønnes ikke betænkeligt at tillade skibsførere fra andre lande at gøre tjeneste på DIS-skibe. Der vil således blive stillet samme kvalifikationskrav til skibsførerne fra tredjelande, som der i dag stilles til de skibsførere fra EU/EØS lande, der gør tjeneste på danske skibe.

En justering af nationalitetskravet for skibsførere på skibe registreret i DIS vurderes at udgøre en tidssvarende og sikkerhedsmæssigt forsvarlig styrkelse af det danske flag i den internationale konkurrence, ligesom det vurderes at ville bidrage til fortsat vækst i dansk skibsfart, herunder etablering af nye arbejdspladser i land.

Med lovforslaget foreslås det samtidig, at de søfarendes rammevilkår forbedres gennem et særligt udenrigsfradrag på 105.000 kr. årligt for søfarende ved arbejde om bord på danske eller udenlandske skibe uden for EU/EØS. Sigtet hermed er at forbedre de pågældendes konkurrenceevne på det globale maritime arbejdsmarked.

Lovforslaget har endvidere til formål at forbedre søfarendes sociale beskyttelse. Det forslås således at etablere en særlig pulje på forventeligt 1,8 mio. kr. årligt med sigte på at etablere et yderligere socialt sikkerhedsnet for såkaldt efterladte søfarende om bord på danske skibe og udenlandske skibe i danske havne. Det foreslås derfor, at Søfartsstyrelsen af denne pulje skal kunne yde økonomisk tilskud til dækning af disse personers hjemrejse og underhold om bord.

Lovforslaget indeholder desuden forslag om en mindre konsekvensændring af sømandsloven, som har til formål at skabe grundlag for dansk ratifikation af protokollen af 1. november 2005, som på baggrund af terrorhandlingerne i USA den 11. september 2001 indeholder ændringer af FN's SUA-konvention (Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the safety of maritime navigation). SUA-konventionen blev vedtaget den 10. marts 1988 og indeholder regler om ulovlige handlinger, som bredt truer sikkerheden på skibe eller de ombordværendes sikkerhed. Hovedparten af ændringsprotokollens bestemmelser er allerede gennemført i dansk ret, jf. lov nr. 494 af 12. maj 2010, hvorved Folketinget tillige meddelte samtykke til, at Danmark ratificerer protokollen.

2. Lovforslagets indhold

2.1. Justering af muligheden for at tillade, at skibe registreret i Dansk Internationalt Skibsregister kan føres af en person, som ikke har dansk indfødsret eller være omfattet af EU/EØS reglerne om fri bevægelighed

2.1.1. Gældende ret

I henhold til § 6, stk. 4, § 13, stk. 1, § 19, stk. 2, og § 24 i lov nr. 15 af 13. januar 1997 om skibes besætning (besætningsloven) med senere ændringer er det et krav, at skibsførere i handels- og fiskeskibe har dansk indfødsret.

Efter besætningslovens § 13, stk. 4, kan Søfartsstyrelsen fastsætte regler, der undtager fra kravet om dansk indfødsret for personer, som er omfattet af De Europæiske Fællesskabers eller EØS' regler om etableringsret, arbejdskraftens frie bevægelighed eller ret til udveksling af tjenesteydelser. Dette er sket ved bekendtgørelse nr. 1010 af 9. oktober 2006 om undtagelse fra besætningslovens krav om dansk indfødsret for skibsførere i handelsskibe og fiskeskibe. Bekendtgørelsen sikrer, at de danske regler lever op til de nævnte EU-regler.

Lovens generelle mulighed for at fravige nationalitetskravet er i § 19, stk. 2, 2. pkt., og omfatter muligheden for at tillade skibsførere fra andre lande at føre danske skibe. Tilladelsen kan gives under særlige omstændigheder efter forudgående indhentet erklæring fra de berørte organisationer.

Bestemmelsen har navnlig været anvendt i forbindelse med indflagning af skibe til dansk flag, herunder i en række tilfælde, hvor den eksisterende besætning har fået mulighed for fortsat at arbejde på skibet efter flagskiftet.

2.1.2. Lovforslaget

Med henblik på at forbedre mulighederne for vækst gennem fleksibilitet for rederierne i forhold til skibsførernes nationalitet foreslås det at justere 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.

I forbindelse med ansøgninger om tilladelse til at fravige nationalitetskravet for skibsførere på DIS-skibe vil Søfartsstyrelsen ved afgørelsen således fremover lægge vægt på, i hvilket omfang den eksisterende masse af skibsførere består af personer, som har dansk indfødsret, eller som er omfattet af EU/EØS reglerne om fri bevægelighed. Såfremt mindst halvdelen af de skibe, som til enhver tid er registreret i DIS, føres af en person, som har dansk indfødsret, eller som er omfattet af EU/EØS reglerne om fri bevægelighed, vil der umiddelbart kunne meddeles tilladelse til at fravige nationalitetskravet for den resterende halvdel af skibene i DIS.

Dette vil give en højere grad af fleksibilitet for rederierne i forbindelse med deres adgang til at disponere over medarbejderne, ligesom det vil give en større grad af sikkerhed for, at der kan opnås tilladelse, idet dette uden yderligere krav vil være tilfældet, såfremt nationalitetskravet er opfyldt for halvdelen af skibene i DIS.

Med henblik på at fremme mulighederne for fortsat vækst i DIS foreslås der endvidere en særlig tilladelsespraksis for rederier, som indflager skibe til DIS. Der etableres således en midlertidig ordning på 5 år, hvor skibe på udenlandsk flag, efter ansøgning, kan indflages til DIS, uden at der stilles et nationalitetskrav til skibsføreren. Efter den midlertidige ordnings udløb vil de eksisterende tilladelser fortsat gælde, således at det vil være muligt at udskifte et udtjent skib, der har en skibsfører, som ikke opfylder nationalitetskravet, med et tilsvarende nyt skib, der har en skibsfører, som ikke opfylder nationalitetskravet. Yderligere indflagning vil derimod være underlagt den almindelige hovedregel om, at mindst halvdelen af skibene under DIS føres af en person, som opfylder nationalitetskravet.

Tilladelser vil fremover endvidere kunne gives uden tidsbegrænsning. Dette vil yderligere medvirke til en sikring af retstilstanden og dermed til at gøre det attraktivt at vælge det danske flag i den internationale konkurrence. Som forudsætning for en tidsbegrænset tilladelse vil der dog blive fastsat vilkår om, at den pågældende skibsfører til stadighed skal være tilknyttet et rederi, som er etableret i Danmark. Tidligere meddelte tilladelser, som fornyes efter ansøgning, vil fremover ligeledes kunne gøres tidsbegrænsede.

I tilfælde, hvor et rederi dokumenterer, at det for en given skibstype ikke er muligt at skaffe kvalificerede skibsførere, som opfylder nationalitetskravet, vil Søfartsstyrelsen dog i sådanne særlige situationer under alle omstændigheder efter ansøgning kunne meddele egentlig dispensation, selv om nationalitetskravet på det givne tidspunkt ikke måtte være opfyldt for halvdelen af skibene i DIS. Der er erfaringsmæssigt visse skibstyper, hvor det har vist sig svært at skaffe kvalificerede skibsførere, og hvor der også i dag er givet dispensationer.

Indfødsretskravet var oprindeligt begrundet i dels skibsførerens offentlige myndighedsudøvelse, dels skibsførerens ansvar og opgaver i henhold til dansk søfartslovgivning. I tilknytning til spørgsmålet om at sikre skibsførere fra EU/EØS lande mulighed for at gøre tjeneste som skibsførere på danske skibe blev det imidlertid fastslået, at skibsførere efter dansk lov kun i begrænset omfang er tillagt myndighedsbeføjelser, og at disse ydermere kun udgør en meget begrænset del af skibsførerens arbejde i særlige situationer. Dette var medvirkende til, at kravet om dansk indfødsret ikke kunne opretholdes.

I lighed med, hvad der gælder for skibsførere fra EU/EØS lande, skønnes det således heller ikke betænkeligt at tillade skibsførere fra andre lande at gøre tjeneste på DIS-skibe, forudsat at deres kvalifikationer er i orden. Der vil i den henseende blive stillet samme kvalifikationskrav til skibsførerne fra tredjelande, som der i dag stilles til de skibsførere fra EU/EØS lande, der gør tjeneste på danske skibe. I henhold hertil er det en betingelse, at en søfarende er uddannet i et land, som har ratificeret FN's Internationale Søfartsorganisations (IMO) konvention om uddannelse af søfarende, om sønæring og om vagthold (STCW-konventionen), at der er indgået aftale om anerkendelse af sønæringsbeviser med det pågældende land, at ansøgeren har et gyldigt sønæringsbevis fra landet, at an-

søgeren som udgangspunkt har aflagt en prøve (et interview med henblik på at sikre, at ansøgeren har de fornødne kvalifikationer), og at ansøgeren har dokumenteret kendskab til dansk søfartslovgivning og danske arbejdsmiljøregler. Desuden skal skibsføreren uddannes til dansk sygdomsbehandler.

På den anførte baggrund anses den foreslåede justering af nationalitetskravet for skibsførere på skibe registreret i DIS for at udgøre en tidssvarende og sikkerhedsmæssigt forsvarlig styrkelse af det danske flag i den internationale konkurrence, ligesom det vurderes at ville bidrage til fortsat vækst i dansk skibsfart, herunder etablering af nye arbejdspladser i land.

2.2. Etablering af et særligt udenrigsfradrag for danske søfarende

2.2.1. Gældende ret

I henhold til § 3 i lov nr. 386 af 27. maj 2005 om beskatning af søfolk (sømandsbeskatningsloven) kan personer, som uden for begrænset fart (jf. sømandsbeskatningslovens § 2) erhverver lønindkomst ved arbejde om bord på danske eller udenlandske skibe, ved opgørelsen af den skattepligtige indkomst fradrage et beløb på 56.900 kr. Tilsvarende gælder ved arbejde om bord på stenfiskerfartøjer, herunder sandsugere, som har egne fremdrivningsmidler og eget lastrum til transport af materialer indvundet fra havbunden, og som har en bruttotonnage på 20 t eller derover. Har den pågældende kun den nævnte lønindtægt i en del af året, eller er der tale om ansættelse på deltid, nedsættes fradraget forholdsmæssigt. Det er en betingelse for fradrag, at forhyringsvilkårene for den pågældende svarer til, hvad der sædvanligvis gælder for søfolk.

Bestemmelsen finder tilsvarende anvendelse ved erhvervelse af lønindkomst ved arbejde udført om bord på skibe og installationer, der anvendes i tilknytning til efterforskning og udvinding af kulbrinter uden for dansk søterritorium og dansk kontinentalsokkelområde, samt ved arbejde om bord på skole- og øvelsesskibe, jf. lov om maritime uddannelser.

2.2.2. Lovforslaget

Den foreslåede justering af muligheden for at tillade, at skibe i DIS kan føres af en person, som ikke har dansk indfødsret eller er omfattet af EU/EØS reglerne om fri bevægelighed kan få betydning for danske skibsføreres beskæftigelsesmuligheder. Derfor foreslås det, at de søfarendes rammevilkår også forbedres, så de bedre kan konkurrere på det globale maritime arbejdsmarked.

Det foreslås på den baggrund at udvide det eksisterende sømandsfradrag med et udenrigsfradrag for søfarende ved arbejde uden for EU/EØS om bord på danske eller udenlandske skibe. Udenrigsfradraget foreslås fastsat til 105.000 kr. og træder i stedet for det almindelige sømandsfradrag på 56.900 kr. Dette vil give de berørte søfarende en nettogevinst på ca. 16.000 kr. årligt uanset indtægt, når de er berettiget til fradraget hele året.

Indførelsen af et udenrigsfradrag vil ikke kun gælde for danske skibsførere, men for alle danske søfarende ansat på danske eller udenlandske skibe ved arbejde uden for EU/EØS.

Det vurderes, at etablering af et udenrigsfradrag indeholder statsstøtteelementer, som forudsætter notifikation af og godkendelse i Kommissionen. Fradraget vil derfor ikke blive sat i kraft, før Kommissionens godkendelse foreligger. Det har ikke været muligt at opnå Kommissionens godkendelse inden lovforslagets fremsættelse.

2.3. Tilskud til efterladte søfarende

2.3.1. Gældende ret

Spørgsmålet om sikringsordninger for såkaldt efterladte søfarende er ikke reguleret i gældende dansk lovgivning. Med efterladte søfarende menes personer, som sidder tilbage på skibe, fordi rederen, ofte i konkurssituationer, undlader at opfylde grundlæggende forpligtelser over for de søfarende, der er om bord, fx undlader at stille mad eller drikkevarer til rådighed under opholdet eller at sørge for hjemrejse.

Ved lov nr. 493 af 12. maj 2010 vedtog Folketinget en ændring af sømandsloven, hvorefter rederen for danske skibe skal stille finansiel sikkerhed til dækning af hjemrejseudgifter. Samtidig blev lovens bestemmelser om rederens pligt til at betale den søfarendes hjemrejse udvidet.

Disse bestemmelser er imidlertid endnu ikke trådt i kraft, men afventer ikrafttrædelsen af FN's Internationale Arbejdsorganisations (ILO) konvention om søfarendes arbejdsforhold fra 2006. Konventionen træder i kraft, når den er blevet ratificeret af mindst 30 lande, der til sammen repræsenterer mindst 33 % af verdenshandelstonnagen af skibe. Dette forventes at ske inden for få år. Fra dansk side sigtes på ratifikation af konventionen i 2011.

2.3.2. Lovforslaget

Efterladte søfarende er et tiltagende problem. Sagerne har betydelige menneskelige og sociale konsekvenser for de søfarende og deres familier.

Det er ikke almindeligt for danske skibe, at søfarende efterlades. Alligevel findes det nødvendigt at give de søfarende på danske skibe en bedre beskyttelse, hvor den enkelte søfarende uden skyld er havnet i en sådan situation.

Der har allerede været situationer, hvor søfarende på udenlandske skibe efterlades på skibe i dansk havn, idet rederiet af økonomiske grunde har opgivet skibet og de søfarende. Med lovforslaget vil der også være et socialt sikkerhedsnet for disse søfarende. Sådanne situationer vil fortsat kunne opstå, også efter den internationale ikrafttræden af konventionen om søfarendes arbejdsforhold.

I tråd med konventionen om søfarendes arbejdsforhold foreslås på den baggrund, at der etableres en særlig pulje på forventeligt 1,8 mio. kr. årligt, hvoraf Søfartsstyrelsen kan yde økonomisk tilskud til dækning af udgifter til hjemrejse og underhold om bord samt sikring af bl.a. forplejning, varme, elektricitet, kommunikation og hygiejne på skibet, indtil hjemrejsen kan finde sted. Der etableres hermed et socialt sikkerhedsnet, som vil forbedre beskyttelsen af søfarende på danske skibe og på udenlandske skibe i dansk havn, særligt indtil konventionen om søfarendes arbejdsforhold og de danske regler, der gennemfører konventionen, jf. lov nr. 493 af

12. maj 2010, træder i kraft. Også efter dette tidspunkt vil den foreslåede ordning dog kunne sikre, at de søfarende kan få en hjælpende hånd, når de er i nød. Samtidig vil lovforslaget være i tråd med IMO's resolution nr. 930 fra 2001 om sikring af efterladte søfarende.

Det beløb, som årligt vil kunne anvendes til den foreslåede ordning, vil blive fastsat på finansloven. For 2011 foreslås puljen at udgøre 0,9 mio. kr. og for de følgende år 1,8 mio. kr. årligt. Når beløbet i 2011 foreslås fastsat til 0,9 mio. kr., skyldes det, at lovforslaget foreslås at træde i kraft den 1. juli 2011, og der skal derfor kun afsættes midler til ½ år, dvs. 0,9 mio. kr.

Ved førnævnte lov nr. 493 af 12. maj 2010 er der allerede indsat bestemmelser i sømandsloven, som sikrer, at danske rederier skal stille en garanti, der dækker hjemrejseomkostninger for søfarende på danske skibe, fx når rederiet går konkurs. Indtil disse regler træder i kraft, vil søfarende på danske skibe af de foreslåede puljemidler kunne få dækket deres kontraktbestemte hjemrejse, hvis rederen væsentligt misligholder kontrakten og efterlader skibet i en dansk eller udenlandsk havn uden at tage vare på hverken skibet eller de søfarende om bord. Også efter ikrafttrædelsen af de nye regler i lov nr. 493 af 12. maj 2010 vil den foreslåede bestemmelse være et sikkerhedsnet for de søfarende, hvis fx garantien skulle være ophørt, eller den mod forventning ikke dækker samtlige udgifter til hjemsendelsen.

Den ved lov nr. 493 af 12. maj 2010 vedtagne ændring af sømandsloven (sømandslovens § 73 a), hvorefter rederen i henhold til ILO konventionen om søfarendes arbejdsforhold fra 2006 for danske skibe skal stille finansiel sikkerhed til dækning af hjemrejseudgifter, er som nævnt endnu ikke trådt i kraft. Det findes i denne situation hensigtsmæssigt, at der med den foreslåede etablering af en særlig pulje direkte på de årlige finanslove til bl.a. dækning af søfarendes hjemrejse gives mulighed for at beslutte, at puljemidlerne samtidig udgør denne finansielle sikkerhed for danske skibe. Det foreslås på den baggrund, at der medtages en bestemmelse, som bemyndiger økonomi- og erhvervsministeren til at træffe beslutning om, at puljen udgør finansiel sikkerhed til dækning af samtlige de hjemrejseudgifter m.v., der i øvrigt er omfattet af lovens bestemmelser svarende til de bestemmelser, som er omfattet af den endnu ikke ikrafttrådte § 73 a. Det foreslås, at bemyndigelsen udnyttes på det tidspunkt, hvor de bestemmelser, som i øvrigt gennemfører konventionen, sættes i kraft. Det bemærkes, at det fortsat vil være muligt at sætte den endnu ikke ikrafttrådte § 73 a i kraft i det omfang, der skulle vise sig at være behov herfor.

Forslaget vil medføre, at Danmark går et skridt videre, end gennemførelsen af ILO-konventionen kræver, og der skabes således et yderligere socialt sikkerhedsnet for de søfarende.

Det foreslås, at puljemidlerne på henholdsvis forventeligt 0,9 mio. kr. for 2011 og forventeligt 1,8 mio. kr. for de følgende år afsættes på Søfartsstyrelsens bevilling på finansloven.

Praktisk bistand til efterladte søfarende på danske skibe og på udenlandske skibe i dansk havn er principielt allerede om-

fattet af reglen i § 1, stk. 2, i lov om Handelsflådens Velfærdsråd, men dette foreslås udtrykkeligt præciseret med lovforslaget. Søfartsstyrelsen vil derfor i samarbejde med Handelsflådens Velfærdsråd sikre de søfarende under opholdet om bord samt deres hjemrejse.

Der er ikke med lovforslaget lagt op til en ændring af lov om Lønmodtagernes Garantifond. Der lægges således ikke op til, at udbetaling af udestående løn skal være omfattet af puljemidlerne, da dette for danske skibes vedkommende er dækket af Lønmodtagernes Garantifond. For søfarende på udenlandske skibe bør lønnen tilsvarende dækkes af flagstatens lovgivning. Der lægges heller ikke op til, at udbetaling af lommepenge eller lignende skal være omfattet.

2.4. Ændret finansiering af Handelsflådens Velfærdsråd og Søfartens Arbejdsmiljøråd

2.4.1. Gældende ret

Handelsflådens Velfærdsråd er en privat selvejende institution, der er oprettet ved lov. Velfærdsrådet har til opgave at varetage og fremme foranstaltninger om søfarendes velfærd til søs og under ophold i havn i både ind- og udland. Danmark har ratificeret ILO-konvention nr. 163 om søfarendes velfærd og er i henhold hertil forpligtet til at sikre, at der er velfærdsforanstaltninger for de søfarende og den nødvendige finansiering heraf.

Efter § 5 i lov nr. 253 af 25. april 1990 om Handelsflådens Velfærdsråd (velfærdsloven) tilvejebringes midlerne til velfærdsarbejdet ved en afgift på 140 øre pr. dag for hver søfarende, der er forhyret på et dansk handelsskib, herunder skibsførere, og som er forsikret mod følger af ulykkestilfælde i henhold til lov om arbejdsskadeforsikring. Velfærdsafgiften påhviler den søfarende og rederen med halvdelen til hver. Efter bestemmelsens stk. 2 yder økonomi- og erhvervsministeren endvidere et tilskud, der højst kan svare til den afgift, som samlet er pålagt rederne og de søfarende. Statens bidrag til Handelsflådens Velfærdsråd fastsættes på de årlige finanslove og svarer i dag til 100 øre pr. dag for hver søfarende. Det samlede bidrag udgør således 240 øre pr. dag pr. søfarende.

Ved varetagelse af opgaverne disponerer velfærdsrådet selvstændigt over de i medfør af loven tilvejebragte midler. Velfærdsrådet ledes af et råd og en direktion. Økonomi- og erhvervsministeren udnævner efter indstilling fra søfartens organisationer velfærdsrådets medlemmer for en treårig periode.

På finansloven for 2010 var statens bevilling vedrørende Handelsflådens Velfærdsråd ansat til 3,5 mio. kr.

Velfærdsrådets regnskab har hidtil været aflagt efter statens regnskabsregler og revideret af Rigsrevisionen.

Søfartens Arbejdsmiljøråd får i dag et årligt statstilskud på 1,3 mio. kr. Bidraget ydes med hjemmel i lov om sikkerhed til søs, jf. § 27, stk. 3, hvorefter der kan ydes tilskud til informationsaktiviteter og konsulenttjeneste m.v. for de to arbejdsmiljøråd, som i henhold til loven er etableret inden for henholdsvis søfarts- og fiskeriområdet. Tilskuddene fastsættes på finansloven.

2.4.2. Lovforslaget

Der lægges med lovforslaget op til, at finansieringen af det foreslåede udenrigsfradrag og den foreslåede etablering af en ordning til økonomisk sikring af efterladte søfarende sker ved, at rederierhvervet fuldt ud overtager statens samlede årlige bidrag på ca. 4,8 mio. kr. til Handelsflådens Velfærdsråd og Søfartens Arbejdsmiljøråd.

De administrativt fastsatte regler for Søfartens Arbejdsmiljøråd vil blive ændret, således at rederiernes bidrag justeres.

Som følge af at det statslige tilskud til Handelsflådens Velfærdsråd bortfalder, vil velfærdsrådets budget og regnskab ikke længere skulle godkendes af økonomi- og erhvervsministeren. Det præciseres derfor i lovforslaget, at Handelsflådens Velfærdsråd aflægger regnskab efter årsregnskabsloven. Ved overgangen til regnskabsaflæggelse efter årsregnskabslovens regler vil revisionen skulle varetages af en statsautoriseret revisor eller en registreret revisor.

Idet det som følge af ophøret af det statslige tilskud ikke længere findes nødvendigt, at staten udpeger velfærdsrådets medlemmer, foreslås det tillige at ophæve bestemmelsen herom, således at det i stedet overlades til rådet at konstituere sig selv. Staten vil dog stadig skulle godkende rådets vedtægter, idet det findes nødvendigt med en statslig kontrol af, at rådets virksomhed er i overensstemmelse med lovens formål. Der vil i øvrigt med bortfaldet af det faste statslige tilskud og de foreslåede justeringer være behov for ændring af Handelsflådens Velfærdsråds vedtægter.

Handelsflådens Velfærdsråd råder i dag over en formue, som dels stammer fra erhvervets egne afgiftsbidrag til velfærdsordningen og dels fra statens tilskud hertil. Ordningen videreføres med rådets nuværende formue. Rådets eventuelle ophør kan kun ske ved lov, og der vil i den forbindelse blive taget stilling til formuens anvendelse.

Ifølge den gældende bestemmelse i § 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 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. Det bemærkes i den forbindelse, at 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. Det præciseres med lovforslaget, at Handelsflådens Velfærdsråd skal yde praktisk bistand i forbindelse med hjælp til efterladte søfarende, jf. lovforslagets § 4, nr. 1.

Bestemmelsen i lov om sikkerhed til søs vedrørende tilskud til arbejdsmiljørådene foreslås justeret, således at tilskudsordningen alene omfatter fiskeriområdet, mens statstilskuddet til Søfartens Arbejdsmiljøråd bortfalder. Samtidig foreslås en

tilpasning af bestemmelsen, som herefter svarer til finanslovens formulering.

2.5. Gennemførelse af SUA-protokollen

2.5.1. Gældende ret

Sømandsloven indeholder i dag mulighed for, at skibsføreren kan udlevere personer om bord til udenlandske myndigheder, hvis de pågældende er mistænkt for at have begået forbrydelser omfattet af konventionen af 10. marts 1988 til bekæmpelse af ulovlige handlinger mod søfartssikkerheden (SUA-konventionen).

2.5.2. Lovforslaget

Som konsekvens af ændringsprotokollen af 1. november 2005 til SUA-konventionen er der behov for at foretage en mindre ændring af sømandsloven, således at skibsføreren også kan udlevere personer, der er mistænkt for at have overtrådt de nye strafbestemmelser om terrorismevirksomhed m.v. i protokollen. Der vil alene kunne ske udlevering til en kontraherende stat. Lovforslaget medvirker dermed til at skabe det fornødne lovgrundlag for, at Danmark kan ratificere SUA-protokollen.

3. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

Indførelse af et udenrigsfradrag samt tilskud til efterladte søfarende vil som udgangspunkt give staten et provenutab i størrelsesordenen 4,8 mio. kr. årligt.

Da statens tilskud til Handelsflådens Velfærdsråd og Søfartens Arbejds miljøråd, som samlet udgør et tilsvarende årligt beløb på 4,8 mio. kr., ophæves, er disse dele af lovforslaget samlet set provenuneutralt for det offentlige.

Det skønnes, at ændringen af sømandsbeskatningsloven vil medføre engangsudgifter for SKAT i forbindelse med systemændringer på ca. 100.000 kr. Denne engangsudgift vil blive afholdt af Økonomi- og Erhvervsministeriet (Søfartsstyrelsen). Lovforslaget vil således kun i meget begrænset omfang indebære økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige.

4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet

For at sikre en fortsat drift af Handelsflådens Velfærdsråd og Søfartens Arbejds miljøråd forhøjes rederierne nuværende andel af de to råds finansiering med i alt 4,8 mio. kr.

Forøgelsen af rederierhvervets udgifter skønnes at modsvares gennem det vækstpotentiale, der ligger i en justering af nationalitetskravet for skibsførere på skibe registreret i DIS.

På den baggrund skønnes forslaget ikke at have økonomiske konsekvenser for erhvervslivet. Forslaget vurderes heller ikke at have administrative konsekvenser for erhvervslivet.

Forslaget har været sendt til Erhvervs- og Selskabsstyrelsens Center for Kvalitet i ErhvervsRegulering (CKR) med henblik på en vurdering af, om forslaget skal forelægges Økonomi- og Erhvervsministeriets virksomhedspanel. CKR vurderer ikke, at forslaget indeholder administrative konsekvenser i et omfang, der berettiger, at lovforslaget bliver forelagt virksomhedspanelet. Forslaget bør derfor ikke forelægges Økonomi- og Erhvervsministeriets virksomhedspanel.

5. Administrative konsekvenser for borgerne

Forslaget har ikke administrative konsekvenser for borgerne.

6. Miljømæssige konsekvenser

Forslaget har ikke miljømæssige konsekvenser.

7. Forholdet til EU-retten

Det vurderes, at det foreslåede element vedrørende etablering af et særligt udenrigsfradrag for danske søfarende indeholder statsstøtteelementer, som forudsætter notifikation af og godkendelse i Kommissionen. Denne del af lovforslaget vil således ikke kunne sættes i kraft, før Kommissionens godkendelse foreligger.

8. Hørte myndigheder, organisationer m.v.

Bilfærgernes Rederiforening, Danmarks Fiskeriforening, Danmarks Rederiforening, Danmarks Statistik, Dansk Metals 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.

9. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser/Mindreudgifter	Negative konsekvenser/Merudgifter
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ophævelsen af statens tilskud til Handelsflådens Velfærdsråd og Søfartens Arbejds miljøråd indebærer en besparelse på 4,8 mio. kr. årligt.	Indførelse af et udenrigsfradrag og en pulje til efterladte søfarende skønnes at give staten merudgifter i størrelsesordenen 4,8 mio. kr. årligt. Dette beløb modsvares imidlertid af ophævelsen af statens tilskud på 4,8 mio. kr. til

		Handelsflådens Velfærdsråd og Søfartens Arbejds miljøråd. Systemændringer i SKAT i forbindelse med ændringerne af sømandsbeskatningsloven skønnes at indebære en engangsudgift på 100.000 kr. Denne udgift vil blive afholdt af Økonomi- og Erhvervsministeriet (Søfartsstyrelsen). Lovforslaget indebærer således kun i meget begrænset omfang økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige.
Administrative konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Ingen
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Forøgelsen af rederierhvervets udgifter skønnes at modsvares gennem det vækstpotentiale, der ligger i en justering af nationalitetskravet for skibsførere på skibe registreret i DIS. Vækstpotentialet skønnes at modsvare de 4,8 mio. kr., som erhvervet skal betale til Søfartens Arbejds miljøråd og Handelsflådens Velfærdsråd. På den baggrund skønnes forslaget ikke at have økonomiske konsekvenser for erhvervslivet. Forslaget vurderes heller ikke at have administrative konsekvenser for erhvervslivet.	Den del af forslaget, som vedrører styrkelse af rederierne og de danske søfarendes globale konkurrenceevne, vil som udgangspunkt indebære øgede udgifter for rederierne i størrelsesordenen 4,8 mio. kr. årligt. Forøgelsen af rederierhvervets udgifter skønnes at modsvares gennem det vækstpotentiale, der ligger i en justering af nationalitetskravet for skibsførere på skibe registreret i DIS, og forslaget skønnes derfor ikke at have økonomiske eller administrative konsekvenser for erhvervslivet.
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen
Miljømæssige konsekvenser	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Ingen
Forholdet til EU-retten	Det vurderes, at det foreslåede element vedrørende etablering af et særligt udenrigsfradrag for danske søfarende indeholder statsstøtteelementer, som forudsætter notifikation af og godkendelse i Kommissionen. Lovforslagets bestemmelse om det særlige fradrag vil ikke blive sat i kraft, før Kommissionens godkendelse foreligger.	

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1

Det foreslås at justere Søfartsstyrelsens adgang til at meddele tilladelse til at fravige kravet om, at skibsførere på DIS-skibe skal have dansk indfødsret eller være omfattet af EU/EØS reglerne om fri bevægelighed.

Når et rederi ansøger, vil tilladelse fremover således alene være betinget af, hvorvidt hvervet som skibsfører på halvdelen af DIS-skibene varetages af personer, som opfylder nationalitetskravet. Såfremt dette er tilfældet, vil der i øvrigt være fri adgang til, at Søfartsstyrelsen kan meddele tilladelse til at fravige nationalitetskravet for de resterende skibe i DIS, når der ansøges herom.

Det foreslås endvidere at etablere en særlig lempelig tilladelsespraksis i forbindelse med indflagning af skibe til DIS. Der etableres således en midlertidig ordning på 5 år, hvor skibe på udenlandsk flag, efter ansøgning, kan indflages til DIS,

uden at der stilles et nationalitetskrav til skibsføreren. Efter den midlertidige ordnings udløb vil de eksisterende tilladelser fortsat gælde, således at det vil være muligt at udskifte et ud-tjent skib, der har en skibsfører, som ikke opfylder nationalitetskravet, med et tilsvarende nyt skib, der har en skibsfører, som ikke opfylder nationalitetskravet. Yderligere indflagning vil derimod være underlagt den almindelige hovedregel om, at mindst halvdelen af skibene under DIS føres af en person, som opfylder nationalitetskravet.

I tilfælde, hvor et rederi dokumenterer, at det for en given skibstype ikke er muligt at skaffe kvalificerede skibsførere, som opfylder nationalitetskravet, vil Søfartsstyrelsen dog under alle omstændigheder kunne meddele egentlig dispensation, selv om nationalitetskravet på det givne tidspunkt ikke måtte være opfyldt for halvdelen af skibene i DIS.

Forslaget indebærer, at Søfartsstyrelsen ikke længere vil skulle høre de berørte organisationer i forbindelse med en sådan ansøgning.

Tilladelser vil fremover endvidere kunne gives uden tidsbegrænsning. Som forudsætning for en tidsbegrænset tilladelse

delse vil Søfartsstyrelsen dog fastsætte vilkår om, at den pågældende skibsfører til stadighed skal være tilknyttet et rederi, som er etableret i Danmark. Tilladelser, som er meddelt forud for tidspunktet for lovforslagets ikrafttræden, kan fornyes efter ansøgning og vil fremover ligeledes kunne gøres tidsubegrænsede.

Til § 2

Til nr. 1

Det foreslås at justere den gældende bestemmelse i sømandsbeskatningslovens § 3, stk. 1, således at det præciseres, at bestemmelsen kun gælder for arbejde om bord på danske eller udenlandske skibe samt stenfiskerfartøjer, herunder sandsugere, inden for EU/EØS. Forslaget er en konsekvens af lovforslagets § 2, nr. 2, hvorved det foreslås at indføre et nyt, forhøjet fradrag for søfarende, som udfører arbejde om bord på danske eller udenlandske skibe uden for EU/EØS.

Til nr. 2

Det foreslås, at der indføres et særligt udenrigsfradrag for søfarende, som finder anvendelse for den tid, hvor den søfarende udfører arbejde om bord på danske eller udenlandske skibe samt stenfiskerfartøjer, herunder sandsugere, uden for EU/EØS. Fradraget foreslås fastsat til 105.000 kr. og træder i stedet for det almindelige sømandsfradrag, som er på 56.900 kr.

Hvis en søfarende kun er berettiget til udenrigsfradraget i en del af året, gives fradraget forholdsmæssigt på samme måde, som det i øjeblikket er gældende for det almindelige sømandsfradrag. En søfarende kan således være berettiget til udenrigsfradrag i en del af året og til almindeligt sømandsfradrag i de perioder, hvor betingelserne for udenrigsfradrag ikke er opfyldt.

Indførelsen af et særligt udenrigsfradrag berører ikke reglerne for søfarende om bord på skibe registreret i DIS. Sådanne søfarende vil fortsat være omfattet af en nettolønsordning. Ændringerne berører heller ikke den eksisterende mulighed for beskatning af søfolk om bord på kabellægningsfartøjer, bugser- og bjærgningsfartøjer og stenfiskerfartøjer, herunder sandsugere, efter samme regler som DIS-søfolk, når der arbejdes uden for EU/EØS, jf. sømandsbeskatningslovens § 5 a, § 6 og § 8.

Til § 3

Til nr. 1

Det foreslås at tilpasse overskriften til afsnit 2 i lovens kapitel 2, således at der i overskriften tages højde for lovforslagets § 3, nr. 2, hvorefter det foreslås at etablere en ordning, som giver mulighed for at yde økonomisk tilskud til såkaldt efterladte søfarende.

Til nr. 2

Den foreslåede nye bestemmelse i sømandslovens § 10 a har til formål at etablere en ordning, hvorefter der kan ydes økonomisk hjælp til såkaldt efterladte søfarende om bord på danske skibe eller på udenlandske skibe i danske havne. Hermed skabes et socialt sikkerhedsnet for søfarende.

De søfarende, som foreslås beskyttet af bestemmelsen, er søfarende, som er efterladt om bord af rederen, eksempelvis uden økonomiske midler til det daglige ophold eller til deres hjemrejse. Der er tale om en situation, hvor rederen har brudt kontrakten, hvorved de søfarende bringes i en urimelig situation, og hvor den søfarende af økonomiske grunde "tvinges" til at opholde sig om bord på skibet.

Typisk opstår situationen, hvor der er foretaget arrest i skibet, fx pga. af krav fra mandskabet som følge af manglende betaling af løn, hvor skibet er tilbageholdt som usødygtigt, og rederiet ikke har de økonomiske midler til at sætte skibet i stand, eller hvor rederen i øvrigt ikke har økonomisk mulighed for at fortsætte skibets drift, evt. som følge af konkurs eller konkurslignende situationer.

De ydelser, der vil kunne dækkes via den foreslåede tilskudsordning, vedrører de søfarendes underhold om bord, herunder forplejning, sikring af varme, elektricitet, de hygiejniske forhold om bord (bl.a. håndtering af affald) og kommunikation med de pårørende og lignende. Der vil også i særlige situationer, fx hvis det ikke er sikkerhedsmæssigt eller sundhedsmæssigt forsvarligt at lade de søfarende blive om bord, kunne blive tale om at betale for hotelophold eller lignende i en kortere periode, indtil den søfarende kan sendes hjem.

Et særligt økonomisk problem for de søfarende er sikring af den kontraktmæssige betaling for hjemrejse i disse situationer. Det foreslås, at der via tilskudsordningen kan afholdes udgifter til de søfarendes hjemrejse med underhold, fx hotelophold. Efter reglerne i ILO's konvention om søfarendes arbejdsforhold skal den ansvarlige myndighed i flagstaten sørge for hjemsendelse af de søfarende, herunder skibsføreren, hvis en reder ikke betaler hjemsendelsesudgifterne for søfarende, der er berettiget til at blive hjemsendt. Disse regler vil også blive sat i kraft for danske skibe, når konventionen træder i kraft internationalt.

Det må imidlertid forventes, at der, både før konventionen er trådt i kraft internationalt og også herefter, vil kunne opstå tilfælde, hvor hverken rederiet eller den udenlandske flagstat lever op til sine forpligtelser. For danske skibes vedkommende forventes der ikke at være de store problemer, mens der har været tilfælde med udenlandske skibe, hvor den foreslåede nye bestemmelse kunne have været anvendt. Selvom der ikke forekommer mange tilfælde med danske skibe, vil de afsatte midler kunne udgøre et særligt socialt sikkerhedsnet for søfarende på danske skibe, ikke mindst indtil de danske bestemmelser i lov nr. 493 af 12. maj 2010 træder i kraft, eller hvis det efter reglerne ikrafttræden fx i en konkret situation skulle vise sig, at hjemrejsegarantien ikke fuldt ud dækker omkostningerne, eller af anden grund ikke er dækkende. Hvor det er muligt og økonomisk forsvarligt, vil den danske stat dog søge at få inddrevet de økonomiske udgifter, som der er afholdt.

Udbetaling af udestående løn er ikke omfattet. For søfarende på danske skibe gælder Lønmodtagernes Garantifond. Lommepege m.v. vil heller ikke kunne dækkes af puljen.

Der afsættes en særlig pulje til tilskud, hvis størrelse fastsættes på de årlige finanslove. I 2011 forventes afsat 0,9 mio. kr. til ordningen, da loven foreslås først at træde i kraft den 1. juli 2011. For de følgende år forventes beløbet årligt at blive 1,8 mio. kr. Det foreslås, at puljemidlerne afsættes på Søfartsstyrelsens bevilling på finansloven.

Praktisk bistand til efterladte søfarende på danske skibe og på udenlandske skibe i dansk havn er principielt allerede omfattet af reglen i § 1, stk. 2, i lov om Handelsflådens Velfærdsråd, men dette præciseres udtrykkeligt med lovforslagets § 4, nr. 1. Søfartsstyrelsen vil derfor i samarbejde med Handelsflådens Velfærdsråd sikre de søfarende under opholdet om bord samt deres hjemrejse.

Med forslaget til § 10 a, stk. 3, foreslås indsat en bestemmelse, som bemyndiger økonomi- og erhvervsministeren til at træffe beslutning om, at puljen udgør sådan finansiel sikkerhed, som i henhold til ILO konventionen om søfarendes arbejdsforhold fra 2006 kræves til dækning af samtlige de hjemrejseudgifter m.v., der i øvrigt er omfattet af lovens bestemmelser, svarende til de bestemmelser, som er omfattet af den endnu ikke ikrafttrådte § 73 a, jf. lov nr. 493 af 12. maj 2010.

Til nr. 3

Forslaget indeholder en konsekvensændring af sømandslovens § 63, stk. 2, som følge af Danmarks forestående ratifikation af SUA-protokollen. Ændringen udvider den eksisterende ret i sømandsloven for skibsføreren til at udlevere ombordværende personer til udenlandske myndigheder i en kontraherende stat, når disse personer mistænkes for overtrædelse af ulovlige handlinger, som bredt truer sikkerheden på skibe, herunder med terrorforsæt at anvende skibe eller platforme til at forårsage død eller omfattende ødelæggelser, eksempelvis på miljøet. Ændringsprotokollen til SUA-konventionen udvider det strafbare gerningsindhold i forhold til den gældende konvention, idet konventionens artikel 3 udvides med et forbud mod transport med skib af produkter og teknologi med dobbelt anvendelse, de såkaldte "dual-use" produkter, der er bestemt til anvendelse i forbindelse med masseødelæggelsesvåben. Lovforslagets § 3, nr. 3, indebærer, at skibsføreren også skal kunne udlevere personer, som er mistænkt for overtrædelse af disse nye bestemmelser, til udenlandske myndigheder.

Til § 4

Til nr. 1

Ifølge den gældende bestemmelse i § 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. Det foreslås at præcisere, at Handelsflådens Velfærdsråd skal yde praktisk

bistand i forbindelse med hjælp til efterladte søfarende, jf. lovforslagets § 3, nr. 2.

Til nr. 2

Som følge af forslaget om, at det statslige tilskud til Handelsflådens Velfærdsråd bortfalder, findes det ikke længere nødvendigt med den statslige styring, som ligger i en statslig udpegning af velfærdsrådets medlemmer. Det foreslås derfor at ophæve den gældende bestemmelse om økonomi- og erhvervsministerens adgang til at udnævne velfærdsrådets medlemmer. Velfærdsrådet vil herefter skulle konstituere sig selv og i øvrigt træffe enhver beslutning om rådets sammensætning, dog under hensyn til de opretholdte bestemmelser i lovens § 2, 1. og 2. pkt.

Til nr. 3

Som følge af forslaget om, at det statslige tilskud til Handelsflådens Velfærdsråd bortfalder, foreslås det at ophæve bestemmelsen om, at velfærdsrådets budget og regnskab skal godkendes af økonomi- og erhvervsministeren. Det foreslås samtidig, at velfærdsrådet efter lovens ikrafttræden vil skulle aflægge regnskab efter årsregnskabsloven og ikke som hidtil efter statens regnskabsregler.

Til nr. 4

Midlerne til velfærdsarbejdet tilvejebringes i dag ved en afgift på 140 øre pr. dag for hver søfarende, der er forhyret på et dansk handelsskib, herunder skibsførere, og som er forsikret mod følger af ulykkestilfælde i henhold til lov om arbejdsskadeforsikring. Afgiften påhviler den søfarende og rederen med halvdelen til hver.

Det foreslås med forslaget at forhøje den samlede afgift til 240 øre pr. dag. Der henvises i øvrigt også til bemærkningerne til lovforslagets § 4, nr. 5.

Til nr. 5

Det foreslås at forhøje rederens velfærdsbidrag fra 70 øre til 170 øre pr. søfarende. Derved overtager rederen statens økonomiske forpligtelse til velfærdsarbejdet.

Statens tilskud var i 2010 ansat til 3,5 mio. kr., hvilket svarer til 100 øre pr. søfarende. Den søfarendes velfærdsbidrag forbliver uændret på 70 øre, jf. også lovforslagets § 4, nr. 4. Den personkreds af søfarende, der pålignes afgiften, forbliver uændret.

Til § 5

Til nr. 1

Ifølge den gældende formulering af § 27, stk. 3, kan økonomi- og erhvervsministeren yde tilskud til både Søfartens Arbejdsmiljøråd og Fiskeriets Arbejdsmiljøråd.

Den foreslåede bestemmelse indebærer, at hjemlen til at yde tilskud til Søfartens Arbejdsmiljøråd bortfalder, således at der fremover kun kan ydes statstilskud til Fiskeriets Arbejdsmil-

jøråd. De administrativt fastsatte regler for Søfartens Arbejdsmiljøråd, som findes i bekendtgørelse nr. 1246 af 11. december 2009 om Meddelelser fra Søfartsstyrelsen A, teknisk forskrift om arbejdsmiljø i skibe, vil blive ændret, således at rederiernes bidrag justeres.

Lovforslaget medfører ingen ændring for så vidt angår statens tilskud til Fiskeriets Arbejdsmiljøråd, da lovforslaget ikke berører fiskeskibe.

Til § 6

Det foreslås, at loven træder i kraft den 1. juli 2011. Det indebærer, at statens bidrag til velfærdsarbejdet og Søfartens Arbejdsmiljøråd ophører på samme tidspunkt.

Det foreslås, at skatteministeren fastsætter ikrafttrædelsestidspunktet for lovens § 2 vedrørende det særlige fradrag. Disse bestemmelser vil ikke blive sat i kraft, før Kommissionens godkendelse af ordningen foreligger.

Til § 7

Forslaget indebærer, at lovforslaget ikke vil gælde for Færøerne og Grønland, men at visse af lovforslagets bestemmelser dog vil kunne sættes i kraft for Grønland.

De sagsområder, som lovforslaget vedrører, er færøske sær-anliggender. Lovforslaget vil derfor ikke kunne sættes i kraft for Færøerne.

Beskatning af og de arbejdsretlige og velfærdsmæssige foranstaltninger for søfarende er grønlandske selvstyreanliggender. Lovforslagets §§ 2 og 4 vil derfor ikke kunne sættes i kraft for Grønland.

Derimod er besætningslovområdet, reglerne om skibsførens beføjelser overfor personer, som er mistænkt for alvorlige forbrydelser, samt søsikkerhedsområdet rigs-anliggender i Grønland. Det foreslås derfor, at lovforslagets §§ 1, 3 og 5 helt eller delvist kan sættes i kraft for Grønland.

Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

Gældende formulering

Lovforslaget

§ 19. ...

Stk. 2. Til erhvervelse af sønæringsbevis med førerrettigheder til handels- og fiskeskibe skal vedkommende have dansk indfødsret. Søfartsstyrelsen kan dog efter forud indhentet erklæring fra de berørte organisationer under særlige omstændigheder fravige lovens krav om indfødsret.

§ 3. Personer, som uden for begrænset fart erhverver lønindkomst ved arbejde om bord på danske eller udenlandske skibe, kan ved opgørelsen af den skattepligtige indkomst fradrage et beløb på 56.900 kr. Tilsvarende gælder ved arbejde om bord på stenfiskerfartøjer, herunder sandsugere, som har egne fremdrivningsmidler og eget lastrum til transport af materialer indvundet fra havbunden, og som har en bruttotonnage på 20 t eller derover. Har den pågældende kun lønindtægt som nævnt i 1. pkt. i en del af året, eller er der tale om ansættelse på deltid, nedsættes fradraget forholdsmæssigt. Det er en betingelse for fradrag, at forhyringsvilkårene for den pågældende svarer til, hvad der sædvanligvis gælder for søfolk.

Stk. 2. Stk. 1 finder tilsvarende anvendelse ved erhvervelse af lønindkomst ved arbejde udført om bord på skibe og installationer, der anvendes i tilknytning til efterforskning og udvinding af kulbrinter uden for dansk søterritorium og dansk kontinentalsokkelområde, samt ved arbejde om bord på skole- og øvelsesskibe, jf. lov om maritime uddannelser.

§ 1.I lov nr. 15 af 13. januar 1997 om skibes besætning, som ændret bl.a. ved § 2 i lov nr. 1462 af 22. december 2004 og senest ved § 3 i lov nr. 493 af 12. maj 2010, foretages følgende ændringer:

1.§ 19, stk. 2, 2. pkt., affattes således:

»Søfartsstyrelsen kan dog give tilladelse til, at lovens krav om indfødsret fraviges.«

§ 2. I lov nr. 386 af 27. maj 2005 om beskatning af søfolk (sømandsbeskatningsloven), som ændret senest ved § 12 i lov nr. 521 af 12. juni 2009, foretages følgende ændringer:

1.I § 3, stk. 1, 1. pkt., indsættes efter »ved arbejde«:
» inden for EU/EØS«.

2. I § 3 indsættes som *stk. 3*:

»Stk. 3. Personer, som erhverver lønindkomst ved arbejde uden for EU/EØS om bord på skibe som nævnt i stk. 1, kan ved opgørelsen af den skattepligtige indkomst fradrage et beløb på 105.000 kr. Har den pågældende kun lønindtægt som nævnt i 1. pkt. i en del af året, eller er der tale om ansættelse på deltid, nedsættes fradraget forholdsmæssigt. Det er en betingelse for fradrag, at forhyringsvilkårene for den pågældende svarer til, hvad der sædvanligvis gælder for søfolk.«

§ 3. I sømandsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 742 af 18. juli 2005, som ændret senest ved § 2 i lov nr. 493 af 12. maj 2010, foretages følgende ændringer:

2. Sømandens ret til at kræve afsked

1. I overskriften før § 9 indsættes efter »afsked«: »og økonomisk beskyttelse af efterladte søfaren- de«.

2. Efter § 10 indsættes:

»§ 10 a. Med henblik på at øge beskyttelsen af personer, der som følge af rederens væsentlige misligholdelse af deres ansættelseskontrakt er efterladt på et dansk skib eller på et udenlandsk skib i dansk havn, kan Søfartsstyrelsen yde tilskud til dækning af udgifter til

- 1) underhold om bord, herunder forplejning, sikring af varme, elektricitet, kommunikation, hygiejne m.v., indtil hjemrejse finder sted, og
- 2) hjemrejse med underhold, i det omfang dette ikke følger af andre af lovens bestemmelser.

Stk. 2. Der afsættes en særlig pulje til tilskud, hvis størrelse fastsættes på de årlige finanslove.

Stk. 3. Økonomi- og erhvervsministeren kan træffe beslutning om, at den i stk. 2 nævnte pulje udgør finansiell sikkerhed til dækning af hjemrejseudgifter m.v., der er omfattet af reglerne i §§ 6, stk. 5, 8, stk. 1, 10, stk. 3, 11-14, 18, stk. 2, 18 b, 19, 30, 48, stk. 2, og 49.«

§ 63. ...

Stk. 2. Skibsføreren skal så vidt muligt sørge for, at en skyldig ikke undviger, indtil dansk konsul eller politiet i Danmark kan tage sig af sagen. Skibsføreren kan i dette øjemed anvende nødvendige midler, men må ikke bruge strengere midler, end formålet kræver. Såfremt den begående forbrydelse er en handling omfattet af artikel 3 i IMO-konven-

3. § 63, stk. 2, 3. pkt., affattes således:

»Er den begående forbrydelse en handling omfattet af artikel 3, 3bis, 3ter eller 3quater i FN's konvention af 10. marts 1988 til bekæmpelse af ulovlige handlinger mod søfartssikkerheden, som henholdsvis ændret og indsat ved protokollen af 1. november 2005 til denne konvention, kan skibsføreren dog

tionen til bekæmpelse af ulovlige handlinger mod søfartens sikkerhed, kan skibsføreren dog overgive den mistænke til vedkommende myndighed uden for riget.

§ 1.

Stk. 2. Handelsflådens Velfærdsråd har til opgave at varetage og fremme foranstaltninger om søfarendes velfærd til søs og under ophold i havn såvel i ind- som udland.

§ 2. Handelsflådens Velfærdsråd ledes af et råd og en direktion. De søfarendes og redernes organisationer skal være repræsenteret i rådet. Erhvervsministeren udnævner efter indstilling fra organisationerne rådets medlemmer for en treårig periode. Rådet vælger formanden, ligeledes for en treårig periode.

§ 4.

Stk. 5. Velfærdsrådets årsregnskab og budget skal godkendes af industriministeren.

§ 5. Midlerne til velfærdsarbejdet tilvejebringes ved en afgift på 140 øre pr. dag for hver søfarende, der er forhyret på et dansk handelsskib, herunder skibsførere, og som er forsikret mod følger af ulykkestilfælde i henhold til lov om arbejdsskadeforsikring. Afgiften påhviler den søfarende og rederen med halvdelen til hver.

Stk. 2. Erhvervsministeren yder et tilskud, der højst kan svare til den afgift, som samlet er pålagt rederne og de søfarende.

Stk. 3. Rådet fastsætter betalingen for særlige ydelser.

overgive den mistænkte til vedkommende myndighed uden for riget.«

§ 4. I lov nr. 253 af 25. april 1990 om Handelsflådens Velfærdsråd (velfærdsloven), som ændret ved lov nr. 212 af 28. marts 2001 og lov nr. 304 af 30. april 2003, foretages følgende ændringer:

1. I § 1, *stk. 2*, indsættes efter »ind- som udland«: »herunder praktisk bistand til personer, der er efterladt på skibe, jf. § 10 a, *stk. 1*, i sømandsloven«.

2. § 2, 3. og 4. *pkt.*, ophæves.

3. § 4, *stk. 5*, affattes således:

»*Stk. 5.* Handelsflådens Velfærdsråd aflægger regnskab efter årsregnskabsloven.«

4. I § 5, *stk. 1*, 1. *pkt.*, ændres »140 øre« til: »240 øre«.

5. § 5, *stk. 1*, 2. *pkt.*, og *stk. 2*, ophæves og i stedet indsættes:

»Afgiften påhviler den søfarende med 70 øre og rederen med 170 øre.«

Stk. 3 bliver herefter *stk. 2*.

§ 5. I lov om sikkerhed til søs, jf. lovbekendtgørelse nr. 654 af 15. juni 2010, som ændret ved lov nr. 493 af 12. maj 2010, foretages følgende ændring:

§ 27. ...

Stk. 3. Økonomi- og erhvervsministeren kan yde tilskud til informationsaktiviteter og konsulenttjeneste for arbejdsmiljørådene samt til arbejdsmiljøtjenesternes rejser til skibe, som befinder sig uden for Danmark.

1. § 27, stk. 3, affattes således:

»*Stk. 3.* Økonomi- og erhvervsministeren kan yde tilskud til Fiskeriets Arbejdsmiljøråds arbejde med rådgivning, vejledning, information, analyser, målinger og øvrige forebyggelsesmæssige aktiviteter. Beløbets størrelse fastsættes på de årlige finanslove.«

§ 6.

Stk. 1. Loven træder i kraft den 1. juli 2011, jf. dog stk. 2.

Stk. 2. Skatteministeren fastsætter tidspunktet for ikrafttræden af § 2.

§ 7.

Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland, men §§ 1, 3 og 5 kan ved kongelig anordning helt eller delvis sættes i kraft for Grønland med de ændringer, som de grønlandske forhold tilsiger.