



Søfartsstyrelsen  
Vermundsgade 38 C  
2100 København Ø

Att.: Anita Vedsø Larsen

16/2-2011

OS-11003

### HØRINGSSVAR fra Dansk Metals Maritime Afdeling

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

---

#### Oversigt:

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

#### Bilag:

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

---

**DANSK METAL'S MARITIME AFDELING KAN IKKE STØTTE DET  
FREMSENDTE LOVFORSLAG.**

---



## **KONKLUDERENDE**

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

### **Set i forhold til EU-retten**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### **Set i forhold til vækst**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### **Set i forhold til myndighedsudøvelsen**

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

### **HISTORISK**

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

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

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

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

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

## NATIONALITETSKRAVET UDVIDES TIL AT OMFATTE EU-BORGERE

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

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

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

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

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

## MYNDIGHEDSBEFØJELSEN I DAG

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

### **Skat og omkostningsneutralitet**

#### *Skat*

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

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

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

#### *Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet*

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

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

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

#### *Økonomiske konsekvenser for samfundet*

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

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

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

### **Handelsflådens Velfærdsråd og puljeordning for efterladte**

#### HANDELSFLÅDENS VELFÆRDSRÅD

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

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

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

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

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

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

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

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

#### PULJEORDNING TIL EFTERLADTE SØFARENDE

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

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

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

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

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

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

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

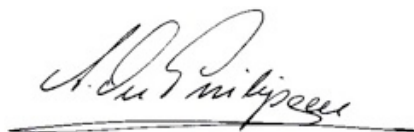
Vi havde hellere set oprettelsen af en skjult konto på Finansloven som Søfartsstyrelsen kunne trække på til formålet.

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

Med venlig hilsen

**CO-Søfart**

**på vegne af  
Dansk Metals Maritime Afdeling  
og  
Søværnets Konstabelforening**



**A. Ole Philipsen  
formand**

## Høringen generelt:

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

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

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

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

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

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

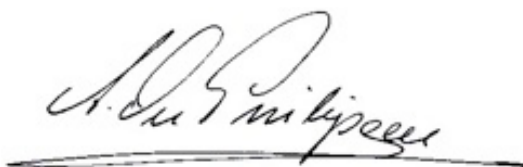
Foreningerne har flere gange påklaget de korte høringsfrister overfor Søfartsstyrelsen – se f.eks. høringssvar fra CO-Søfart af 3. marts 2009 vedrørende etablering af europæisk søtransportområde, hvor Søfartsstyrelsen på samme facon som i nærværende høring, har ladet andre høringsberettigede organisationer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

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

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

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

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





ØKONOMI- OG ERHVERVSMINISTERIET

Folketingets Erhvervsudvalg

MODTAGE

26 OKT. 2004

13<sup>00</sup>

Den Centrale Indlevering

Erhvervsudvalget  
L 65 - Bilag 1  
Offentlig

Sag 199945613

26 OKT. 2004

ØKONOMI- OG  
ERHVERVSMINISTERIET

Slotsholmsgade 10-12  
1216 København K

Tlf. 33 92 33 50

Fax 33 12 37 78

CVR-nr. 10 09 24 85

[oem@oem.dk](mailto:oem@oem.dk)

[www.oem.dk](http://www.oem.dk)

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

Med venlig hilsen

Bendt Bendtsen

## NOTAT

25. oktober 2004  
Sag 199945613

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

**SØFARTSSTYRELSEN**  
Vermundsgade 38 C  
2100 København Ø

#### 1. Sammenfatning

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

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

ØKONOMI- OG  
ERHVERVSMINISTERIET

#### 2. Høringssvarene og kommentarer hertil

##### 2.1 Ændring af sømandsloven

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

##### 2.1 Ændring af lov om skibes besætning

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

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

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

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

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

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

**Kommentar:**

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



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

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

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

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

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

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

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

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



Rigombudsmanden i Grønland

- 45613/24

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

Dato: 21 SEP. 2004  
J. nr.: 35731  
Brev nr.: 00560

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

Rigombudsmanden i Grønland har ingen bemærkninger i den anledning.

Der henvises til Deres j.nr.199945613.

Med venlig hilsen

Tine Nyeng Toldbod

SØFARTSSTYRELSEN

Indg.: 29 SEP. 2004

Journ.nr.: *KSF/EHS*

Kontornr.:

Akt. nr.:

Bilag:



NAMMINERSORNERULLUTIK OQARTUSSAT - GRØNLANDS HJEMMESTYRE - GREENLAND HOME RULE

**Ineqarnermut Attaveqarnermullu Pisortaqarfik**

Direktoratet for Boliger og Infrastruktur

Department of Housing and Infrastructure

Rigsombudsmanden i Grønland  
Postboks 1030  
3900 Nuuk

35731  
1881

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

✓	Er ind	
	Er godkendt	TNT

**Vedr. ændring af sømandsloven**

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

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

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

Med venlig hilsen

Felix Dalker



# RestaurationsBranchens Forbund

The National Danish Restaurant Trade Union

Søfartsstyrelsen  
Vermundsgade 38 C  
2100 København Ø

## ORIGINAL

440 6/13/120  
Thoravej 29 - 33  
2400 København NV

fagl@rbf.dk  
Telefon 7224 7224  
Fax 7224 7200

A-kassen  
a-kassen@rbf.dk  
Telefon 7224 7000  
Fax 7224 7190

FAGLIGT SEKRETARIAT

Den 23. september 2004

Vor ref.: BM/gj

Sags nr.: 1735.13

**Kommentarer til forslag til ændring af Sømandsloven og besætningsloven (vedr. tidsbegrænset ansættelse mm.) - Deres ref.: Sag 199945613 - Arkivkode 02.01.01**

På baggrund af skrivelse af 31. august 2004 har forbundet følgende bemærkninger til ovennævnte:

**1) Reglerne vedr. tidsbegrænset ansættelse.**

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

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

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

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

**2) Nationalitetskravet til skibsførere.**

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

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

Med venlig hilsen

  
Bent Moos  
faglig sekretær

SØFARTSSTYRELSEN

Indg.: 27 SEP. 2004

Journalnr.: USF/EHS

Kontornr.:

Akt. nr.:

Bilag:

456/3/21



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

23.9.2004

Funktionærernes og  
Tjenestemændenes  
Fællesråd

11163  
OLPR/bokl

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

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

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

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

Med venlig hilsen

for

Ole Prasz  
faglig sekretær

Bodil Meis

SØFARTSSTYRELSEN

Indg.: 27 SEP. 2004

Journalnr.:  
Kontornr.:  
Akt. nr.:  
Bilag:

USF/EHS

Niels Hemmingsens Gade  
Postboks 1169  
1010 København K  
Telefon 33 36 88 00  
Telefax 33 36 88 80  
E-mail [ftf@ftf.dk](mailto:ftf@ftf.dk)  
[www.ftf.dk](http://www.ftf.dk)

DANMARKS REDERIFORENING  
BILFÆRGERNES REDERIFORENING  
REDERIFORENINGEN FOR MINDRE SKIBE  
REDERIFORENINGEN AF 1895

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

SOFARTSSTYRELSEN

Indg.: 29. Sep 2004

Journ.nr.: SPS/KR

Kont.nr.:

Akt. nr.:

Bilag:

21. september 2004

41110/94000 pv/bg

**/Ændring af Somandsloven og Besætningsloven (Sag 199945613)**

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

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

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

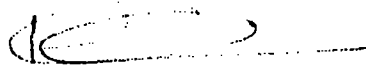
Det er imidlertid Rederiforeningernes opfattelse, at ophævelsen af nationalitetskravet ikke blot bør gælde for EU-borgere, men også andre nationaliteter. Vi ser ikke noget sagligt grundlag for, at ikke-EU-borgere ikke også skulle kunne være omfattet af en liberalisering. Rederiforeningerne kan være enige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

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

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

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

Med venlig hilsen  
på Rederiforeningernes vegne



Pia E. Voss



Kopi JMM

 **Maskinmestrenes  
Forening**

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

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

København, den 13. september 2004

Vor ref.: S - S.27.8  
PBN

**Vedr.: Ændring af sømandsloven og besætningsloven.**

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

Med venlig hilsen  
Maskinmestrenes Forening

*Pia Beck Nielsen*

Pia Beck Nielsen  
Juridisk konsulent

SØFARTSSTYRELSEN

Indg.: 16 SEP. 2004

Journalnr.: SPS/UR

Kontornr.:

Akt. nr.:

Bilag:

199945613/15

## Frank B. Mortensen (SFS)

---

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

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

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

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

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

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

Med venlig hilsen

på vegne af Reiner Burgwald

Linda Strube

Sekretær

Teknik- og servicesektoren

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



# DANSK SØ-RESTAURATIONS FORENING

Stiftet 12. oktober 1907



Søfartsstyrelsen  
Vermundsgade 38 C  
2100 København Ø

SØFARTSSTYRELSEN

Indg.: 27 SEP. 2004

Att: Jørgen Løje Hansen

Journalnr.: *KSF/EHS*

Kontornr.:

Akt. nr.:

Bilag:

22/9-2004

4080/OS

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

## HØRINGSSVAR

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

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

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

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

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

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

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

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

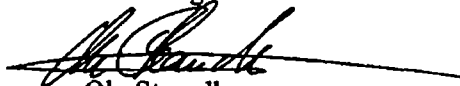
stemmelse med dansk lov, danske formularer og dansk praksis i det hele taget. Helt generelt er det vores opfattelse, at den internationale "tiltro" til værdien af det danske flag agter, vil forsvinde, og erstattes af almindelig desillusion og ligegyldighed.

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

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

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

Med venlig hilsen



Ole Strandberg  
faglig sekretær



# Søfartens Ledere

## Dansk Navigatørforening

45613/20

Søfartsstyrelsen  
Vermundsgade 38 C  
2100 København Ø

Att.: Jørgen Løje Hansen

SØFARTSSTYRELSEN

Indg.: 27 SEP. 2004

Journalnr.: KSF/EHS

Kontornr.:

Akt. nr.:

Bilag:

22. september 2004

### Høringsvar – Forslag til Lov om ændring af Sømandsloven og Besætningsloven

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

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

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

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

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

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

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



# Søfartens Ledere

## Dansk Navigatørforening

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

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

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

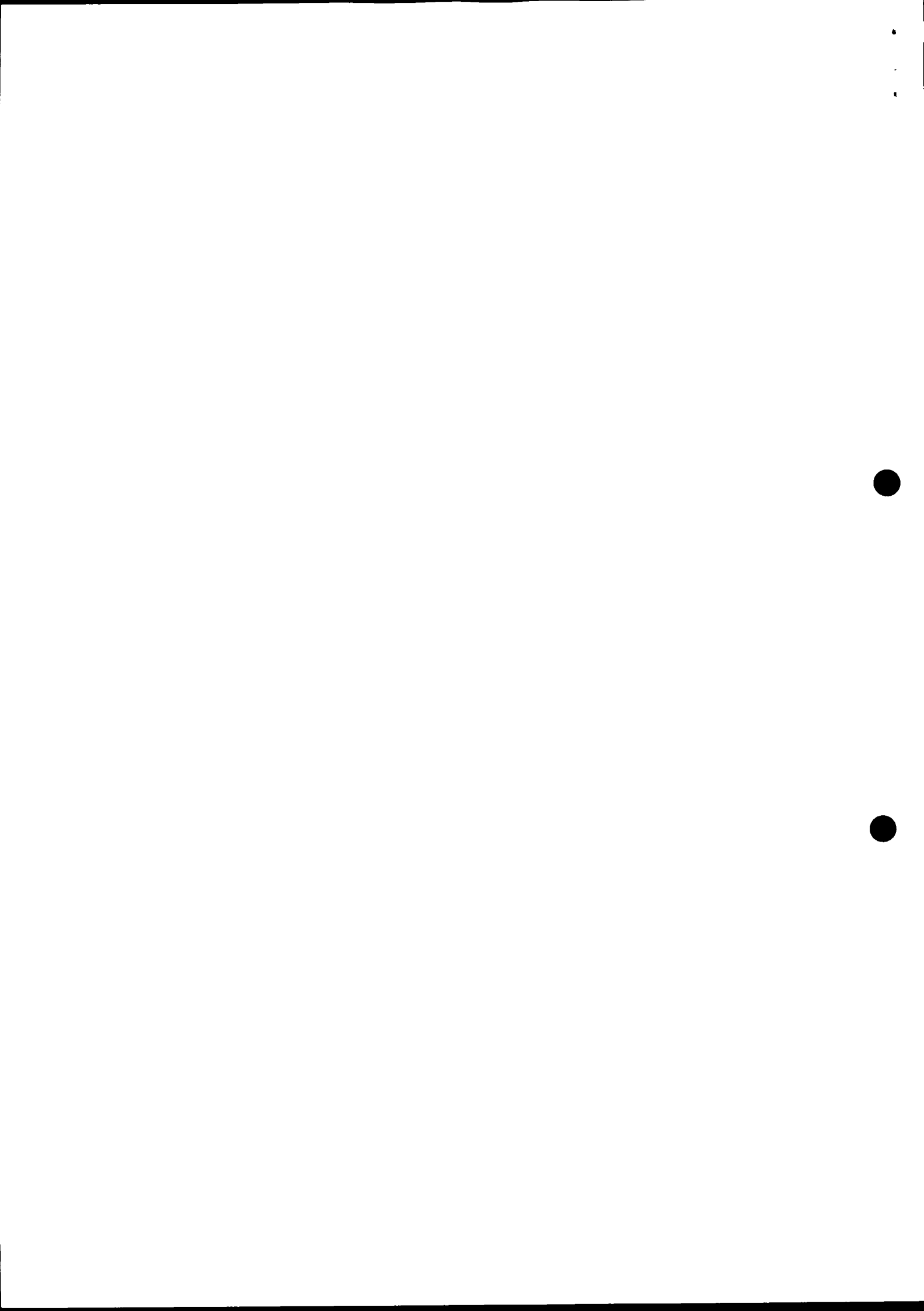
Desuden bemærkes, at det efter foreningens opfattelse savner enhver saglig begrundelse, at den foreslåede hjemmelsbestemmelse tillige kan udvides til at omfatte personer udenfor EU og EØS-lande.

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

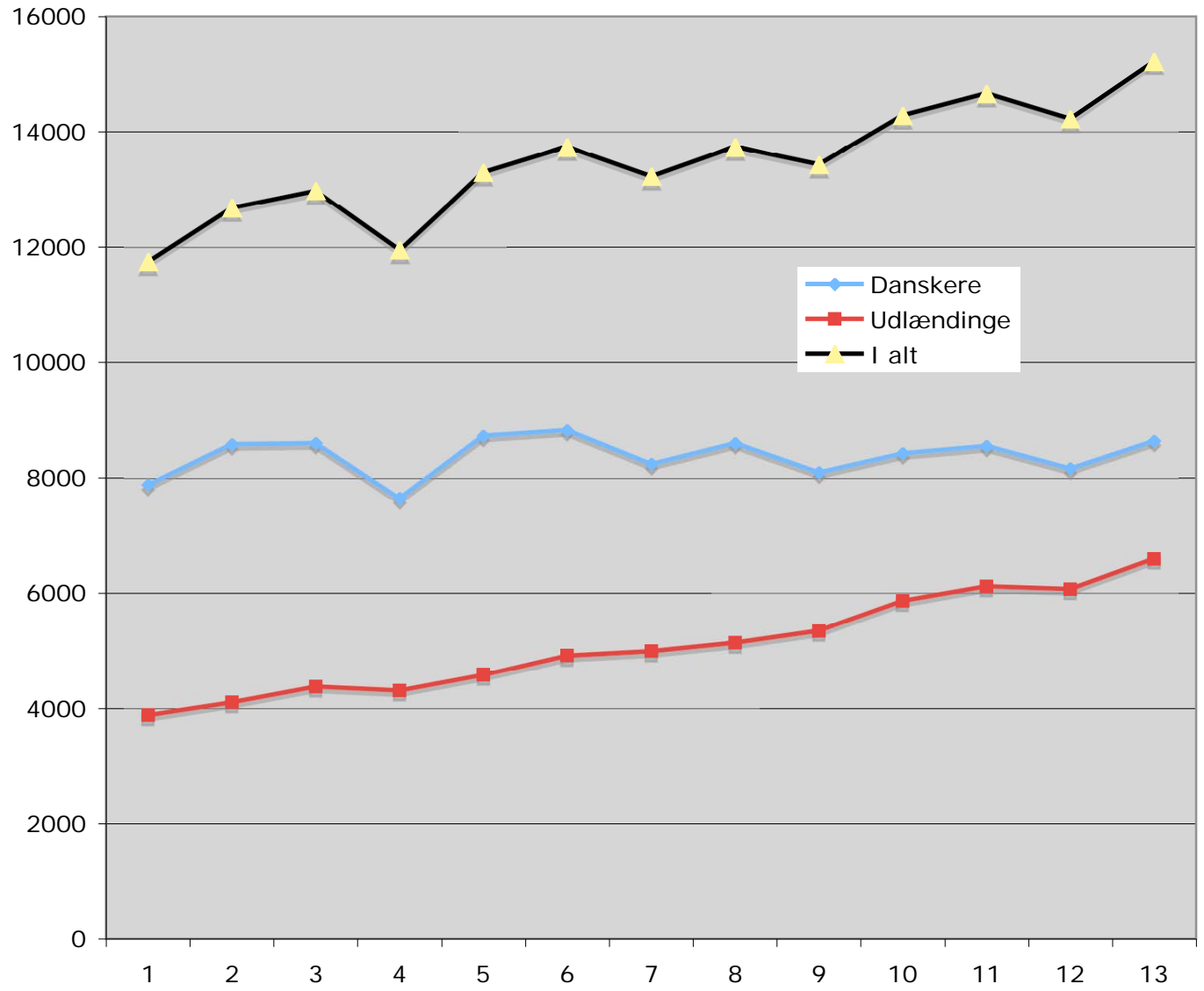
Som tidligere nævnt bidrager foreningen fortsat gerne konstruktivt under den igangværende revidering og forandring af gældende regler på området.

Med venlig hilsen

Søfartens Ledere / Dansk Navigatørforening  
Pernille Sædam Frandsen  
Advokat



DIS-beskæftigede alle  
marts 2006 til marts 2009





## SITUATIONEN FOR NORSKE SØFARENDE I NIS

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

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

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

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

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

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

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

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

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

