

Lovforslag nr. L 3-8. Betænkning afgivet af Erhvervsudvalget den 16. juni 1988

Betænkning

over

- I. Forslag til lov om Dansk Internationalt Skibsregister
- II. Forslag til lov om ændring af lov om skibes besætning
- III. Forslag til lov om ændring af sønæringsloven
- IV. Forslag til lov om ændring af sømandsloven
- V. Forslag til lov om uddannelse af maskinmestre
- VI. Forslag til lov om statstilskud til godkendte maskinmesterskoler og værkstedsskoler

Udvalget har behandlet lovforslagene i nogle møder og har herunder stillet spørgsmål til industriministeren, som denne har besvaret skriftligt.

Udvalget har endvidere modtaget mundtlige og/eller skriftlige henvendelser fra:

Danmarks Rederiforening,
 Danmarks Skibsførerforening,
 Dansk Metalarbejderforbund,
 Metal Søfart,
 Dansk Styrmandsforening,
 Fællessekretariatet for de søfarendes organisationer,
 Maskinmestrenes Forening og
 Sømændenes Forbund.

Der er af et flertal stillet ændringsforslag, hvorom henvises til de ledsagende bemærkninger. Udvalgsarbejdet har i øvrigt formet sig som en fortsættelse af udvalgsbehandlingen af tilsvarende lovforslag i 1. samling (L 110 - L 115).

Et af udvalgets spørgsmål til industriministeren og dennes svar herpå er optrykt som bilag til betænkningen.

Endvidere er som bilag til betænkningen optrykt et af Skatte- og Afgiftsudvalgets spørgsmål til skatteministeren i forbindelse med behandlingen af forslag til lov om ændring af forskellige skattelove. (Beskatning af sømænd m.v. Dansk Internationalt Skibsregister) (L 24) og ministerens svar herpå.

Herefter indstiller et *flertal* (Det Konservative Folkeparti, Venstres, Fremskridtspartiets, Det Radikale Venstres, Centrum-Demokraternes og Kristeligt Folkepartis medlemmer af udvalget) det under I anførte lovforslag til *vedtagelse* med det hertil stillede ændringsforslag og de under II-III og V-VI anførte lovforslag til *vedtagelse uændret*. For så vidt angår det under IV A anførte lovforslag indstilles dette til *vedtagelse uændret*, medens det under IV B anførte

-LF7

Bet. o. lovf. vedr. Dansk Internationalt Skibsregister m.m.

lovforslag ønskes henvist til fornyet udvalgsbehandling.

Et *mindretal* (Socialdemokratiets og Socialistisk Folkepartis medlemmer af udvalget) indstiller de under I-IV anførte lovforslag til *forkastelse* ved 3. behandling med følgende bemærkninger:

Siden lovforslaget om oprettelse af et Dansk Internationalt Skibsregister blev fremsat, har mindretallet udtalt sig herimod.

Med lovforslaget søger regeringen at løse skibsfartens problemer alene ved at forringe danske søfarendes arbejds- og lønforhold.

Mindretallet finder det uacceptabelt, at regeringen helt har overhørt ethvert forslag og enhver henvendelse fra mindretallet og fra de søfarendes organisationer om at søge skibsfartens problemer løst på anden måde. I stedet har regeringen valgt ensidigt at følge Rederiforeningen. Regeringen er herved rede til at yde subsidier til et erhverv, der ikke har fremlagt nogen målsætning for sin politik, og som ikke er i stand til at (eller ikke vil) fremlægge prognoser for den allernærmeste tid.

Med vedtagelse af lovforslaget foretages et indgreb i gældende kollektive overenskomster i et hidtil uhørt omfang, idet en vedtagelse af lovforslaget indebærer, at gældende overenskomster om løn- og arbejdsforhold for de søfarende, der er beskæftiget på de skibe, der overføres til Dansk Internationalt Skibsregister, bortfalder fra det øjeblik, skibet registreres i registeret. Ifølge skatteministerens besvarelse af et af Skatte- og Afgiftsudvalget stillet spørgsmål (L 24, spørgsmål 22, der er optrykt som bilag til betænkningen) er det en forudsætning for iværksættelsen af skattefritagelsesreglerne for sømændene m.v., at overenskomsterne er godkendt af skattemyndighederne som værende indgået på internationalt konkurrencedygtige vilkår.

Indgrebet har en ekspropriativ karakter og er i markant modstrid med Danmarks internationale forpligtelser i henhold til ratificerede ILO-konventioner. Mindretallet er bekendt med, at Landsorganisationen i Danmark har meddelt industriministeren, at såfremt lovforslaget gen-

nemføres, vil man tage skridt til, at den danske regering indklages for ILO for brud på gældende konventioner, samt til, at der anlægges retssag ved de nationale domstole om forholdets grundlovsstridighed.

Mindretallet har gentagne gange opfordret industriministeren til at søge spørgsmålet løst internationalt og har anmodet industriministeren om at rejse spørgsmålet på nordisk plan. Der er ikke megen idé i, at tre nordiske lande hvert for sig laver internationale registre med hvert sit indhold til konkurrence over for hinanden. Med vedtagelse af lovforslaget lægges der efter mindretallets opfattelse op til en konkurrence mellem de forskellige internationale registre, der kun kan betyde yderligere forringelser for skibsbesætningernes løn- og arbejdsforhold. Samtidig indføres der en yderligere konkurrence om, hvilke registre der kan byde på de bedste statslige subsidier over for de enkelte indregistrerede skibe.

For så vidt angår de under V og VI anførte lovforslag indstiller mindretallet disse til *vedtagelse uændret*.

Ændringsforslag

til

I. Forslag til lov om

Dansk Internationalt Skibsregister

(L 3)

Af et *flertal* (KF, V, FP, RV, CD og KRF):

Til § 4

1) *Stk. 1* affattes således:

»Passagerskibe, der er registreret i Dansk Internationalt Skibsregister, må ikke gå i fart, der overvejende finder sted mellem danske havne og øvrige havne inden for et område, der i Nordsøen og Den Engelske Kanal begrænses af meridianen 3° vest og breddeparallellen 61° nord og i Østersøen af breddeparallellen 58° nord. For andre skibe end passagerskibe afgrænses havområdet af meridianen 3° øst. Begrænsningen i 1. og 2. pkt. gælder dog ikke fart til og fra havanlæg.«

5 Udvalgenes betænkninger m.m. (undt. finans- og tillægsbev.lovforslag)

Bemærkninger

Til nr. 1

Den foreslåede ændring medfører, at lastskibe, der f.eks. sejler i ruter på England, vil kunne registreres i Dansk Internationalt Skibsregister. Begrebet passagerskibe er defineret i lov om skibes besætning, jf. lov nr. 239 af 6. juni 1985.

Ændringsforslag

til

IV. Forslag til lov om ændring af sømandsloven
(L 6)

Ændringsforslag om deling af lovforslaget.

Af et flertal (KF, V, FP, RV, CD og KRF):

1) Lovforslaget deles i 2 lovforslag med følgende titler og indhold:

A. »Forslag til lov om ændring af sømandsloven. (Kontraktperioder for søfarende)« omfattende § 1, indledningen, nr. 1, 2 og 6, samt § 2 og § 3.

B. »Forslag til lov om ændring af sømandsloven. (Dækning af udrejseudgifter)« omfattende § 1, indledningen, nr. 3, 4 og 5, samt § 2 og § 3.

Bemærkninger

Til nr. 1

Ved den foreslåede ændring deles lovforslaget således, at A omfatter bestemmelserne om kontraktperioder for søfarende, medens B vedrører bestemmelser om dækning af udrejseudgifter.

Flemming Hansen (KF) nfm. Jette Thomsen (KF) Kai Dige Bach (KF)

Svend Heiselberg (V) Jens Peter Jensen (V) Pia Dahl (FP) Larsen-Ledet (RV)

Jette Pors (CD) Kofod-Svendsen (KRF) Svend Andersen (S) Lykketoft (S)

Lissa Mathiasen (S) Erling Olsen (S) Nystrup Rasmussen (S) fmd. Bjørn Westh (S)

Birthe Hansen (SF) Rahbæk Møller (SF)

Bilag I

**Et af udvalgets spørgsmål til industriministeren
og dennes svar herpå**

Spørgsmål nr. 9:

»Udvalget anmoder ministeren om at foranledige, at udvalget modtager en udtalelse fra henholdsvis Sømændenes Forbund, Fællessekretariatet og LO vedrørende henvendelsen fra Rederiforeningen, jf. bilag 1.«

Bilag 1

DANMARKS REDERIFORENING

9. juni 1988

Folketingets Erhvervsudvalg og
Folketingets Skatte- og Afgiftsudvalg

L 3-8 Dansk Internationalt Skibsregister m.fl.
L 24 Beskatning af søfarende/DIS

De fremsatte lovforslag er næsten identiske med de tilsvarende forslag, der har været behandlet i det tidligere Folketing, og Rederiforeningens holdning til forslagene vil derfor stort set være uændret i forhold til vor henvendelse af 13. april 1988.

Vores henvendelse vedrører især to hovedspørgsmål.

Det første gælder de geografiske betingelser for optagelse i DIS. Rederiforeningen finder, at afgrænsningen er for snæver og i hvert fald skal følge sømandsskatteordningens afgrænsning med hensyn til udenrigsfart, d.v.s. at skibe/søfarende, der sejler i Englandsfarten, også kommer med. I modsat fald må man frygte, at det vil få alvorlige konsekvenser for DFDS' flåde. Dette gælder ikke mindst, fordi Norge i sit internationale register allerede tillader optagelse af lastskibe, der sejler på Nordsøen, ligesom det både i forbindelse med gennemførelsen af en skattefrihedsordning i Sverige og et internationalt register i Vesttyskland er hensigten at lade last- og passagerskibe på Nordsøfarten omfatte af ordningerne. Hertil kommer, at DFDS

allerede i dag i denne trafik konkurrerer med lastskibe, der er registreret under vilkår, der svarer til, hvad der nu søges gennemført herhjemme. Får DFDS ikke tilsvarende vilkår, er der tale om urimelig konkurrenceforvridning.

Det andet forhold vedrører den tekniske gennemførelse af skatteordningen i L 24, som dels forudsætter konvertering af de nuværende bruttohyrer til nettohyrer, dels en løsning af fradragsproblemerne. Rederiforeningen har udarbejdet en model, der kan løse fradragsproblemerne for de danske søfarende, der i dag har mulighed for at udnytte deres ligningsmæssige fradrag, f.eks. renter af huslån og lån til uddannelse.

I korthed indebærer modellen, at alle søfarende får udbetalt såvel en hyre som et kompensationsstillæg, hvor sidstnævnte vil afhænge af det aktuelle fradrag. For rederierne vil kompensationsstillægget til søfarende inden for samme stilling derimod være det samme, nemlig svarende til værdien af gennemsnitlige fradrag. Forskellen mellem sidstnævnte og rederiets aktuelle udbetaling skal udlignes via en puljeordning. Rederiforeningen går herved ud fra, at kompensationsstillægget skattemæssigt behandles på samme måde som den øvrige del af lønnen.

Modellen forudsætter tilslutning fra de søfarende, men også aktiv medvirken fra skattemyndighederne. Dette gælder i forbindelse med udstedelse af skattekort med oplysninger om de søfarendes negative nettoindkomst i land, som skal danne basis for kompensationsstillægget, og i kontrolfasen for at sikre, at de søfarende hverken får udbetalt for stort eller for lille kompensationsstillæg. Denne administrative medvirken vil antagelig kræve en bemyndigelse for skatteministeren.

For at sikre, at der virkelig bliver tale om nettolønninger for *alle* søfarende i DIS-skibe, og at der ikke sker omgåelse, bør danske søfaren-

de af samme kategori sejle på samme DIS-overenskomst, og alle danske søfarende tilknyttes puljeordningen. Dermed skabes der sikkerhed for, at ingen rederier indgår aftaler med de søfarende, der indebærer skjulte lønforhøjelser og dermed ikke indfrier forudsætningen om international konkurrencedygtige vilkår. Rederiforeningen lægger afgørende vægt på, at Folketinget løser dette problem enten på den forelåede eller anden måde.

I tilknytning hertil har Rederiforeningen bemærket sig, at det i L 24 overlades til skatteministeren at bestemme lovens ikrafttræden som sådan. Vi finder imidlertid, at det må præciseres, at skatteministeren får bemyndigelse til at iværksætte lovens bestemmelser uafhængigt af hinanden.

Herudover har Rederiforeningen nogle enkelte kommentarer af hovedsagelig teknisk karakter, som fremgår af brevets bilag, og som vi ligeledes håber vil blive overvejet positivt.

Afslutningsvis skal det understreges, at søfartspakken efter Rederiforeningens opfattelse udgør et hele, hvor de enkelte lovforslag hænger nøje sammen, og såfremt der udelades dele, forsvinder forudsætningerne for at opfylde lovforslagenes målsætning. Konsekvensen vil i givet fald være – som også understreget af industriministeren – at vi om få år vil være i den situation, at Danmark står uden en egentlig handelsflåde – med de valutamæssige og beskæftigelsesmæssige konsekvenser, som dette indebærer.

Med en samlet gennemførelse af søfartspakken, der giver grundlag for, at rederiernes konkurrencevilkår kan nærme sig til de internationale gældende, skabes der for rederierne forudsætning for at fastholde og udbygge deres position på det internationale fragtmarked uden at opgive indregistrering under Dannebrog. Dansk skibsfart vil også i fremtiden kunne have udgangspunkt i de hjemlige maritime miljøer.

Med venlig hilsen

DANMARKS REDERIFORENING

Erik Behn
formand

Bilag

Bemærkninger til lovforslagene om Lov om Dansk Internationalt Skibsregister m.fl. L 3-8 og L 24

Vedrørende forslag til Lov om Dansk Internationalt Skibsregister (L 3)

1. I § 12, stk. 7, rejses spørgsmål om gebyr ved overførsel af tidligere registrerede skibe. Hverken for så vidt angår skibe, der overføres fra det eksisterende danske register eller fra udenlandske registre, bør der skulle erlægges et gebyr ved optagelse eller sletning, ud over de med registreringen forbundne omkostninger. Vi formoder endvidere, at lovgivningen betyder, at stemplede pantehæftelser, bilbreve, skoder, målebrev og kanalcertifikater udstedt i forbindelse med optagelse i det eksisterende register ikke skal fornys eller stemples. Tilsvarende må sikres for sådanne skibe, der tidligere har været registreret i Danmark, som tilbageføres fra udenlandske registre, uanset om der i forbindelse med tilbageførslen sker et tilbagesalg. I denne forbindelse bør der lægges særlig vægt på, at der både for de skibe, der overføres fra det eksisterende register, og udflagede skibe, der tilbageføres, allerede tidligere er erlagt stempel/bilbrevsafgift m.v. For så vidt angår stempelfrihed for tilbageførte skibe, kan denne eventuelt betinges af, at tilbageførslen sker inden for et vist tidsrum efter lovens ikrafttrædelse.

2. I henhold til lovens § 10, stk. 2, har danske faglige organisationer forhandlingsret ikke alene for personer, der må anses for at have bopæl i Danmark, men også for personer, som i medfør af internationale forpligtelser skal sidestilles med danske statsborgere. Da der ikke er knyttet nogen bemærkninger til denne bestemmelse, skal vi foreslå, at ordene »som anses for at have bopæl« erstattes af det mere præcise »som har bopæl«. Derved vil DIS operere med samme begreb som Lov om arbejdsformidling og arbejdsløshedsforsikring, jf. § 41 vedrørende ret til optagelse i en anerkendt arbejdsløshedskasse.

3. Angående § 10, stk. 3, foreslår vi, at ordene »for så vidt de ikke er medlemmer af en anden organisation, med hvilken der er indgået overenskomst som nævnt i stk. 1« udgår. Det forekommer vanskeligt at se, hvilken personkreds der derved defineres.

Vedrørende forslag til Lov om ændring af lov om skibes besætning (L 4)

Af de almindelige bemærkninger til lovforslaget fremgår, at hensigten bl.a. er at tilvejebringe bedre muligheder for på et sikkerhedsmæssigt forsvarligt grundlag og under hensyn til internationalt gældende bestemmelser at tilpasse danske skibes besætning såvel kvantitativt som kvalitativt til udviklingen. Rederiforeningen kan tilslutte sig denne betragtning, men finder, at der bør ske enkelte ændringer/præciseringer:

4. Ved fastsættelse af et skibs besætning skal der bl.a. tages hensyn til de enkelte besætningsgruppers faktiske arbejdstid og til gældende hviletidsbestemmelser. Efter Rederiforeningens opfattelse bør henvisningen til den faktiske arbejdstid i § 4, stk. 3, udgå. Begge hensyn dækkes af sømandslovens hviletidsbestemmelser, der i øvrigt er mere restriktive end de internationale forpligtelser, Danmark har påtaget sig.

5. Yderligere finder vi ikke, at den nuværende § 7 er tilpasset de fremtidige kommunikationsformer og den internationalisering af kvalifikationskravene, som fremgår af lovforslaget for de øvrige skibsofficerer. Der må netop i de kommende år forventes en udvikling og omlægning af kommunikationsformen inden for skibsfartserhvervet, herunder implementeringen af det nye globale radiosikkerhedssystem GMDSS (Global Maritime Distress and Safety System) i 1990'erne. For at tilpasse bestemmelsen til denne udvikling foreslås § 7 affattet således:

»For skibe, der efter gældende forskrifter skal være udrustet med nød- og sikkerhedskommunikationsudstyr, skal der til betjening heraf forefindes besætningsmedlemmer i besiddelse af nødvendigt certifikat«.

Vedrørende forslag til Lov om ændring af Søneringsloven (L 5)

6. I bekendtgørelse nr. 616 af 18. december 1985 om vilkår for dæks- og maskinmandskabets udmønstring som befaren skibsassistent, der er udstedt i medfør af § 47, stk. 2, i søneringslov nr. 240 af 6. juni 1985, er fastsat nærmere vilkår for, hvornår personer kan opnå ret til udmønstring som befaren skibsassistent i henhold til en overgangsordning. Desværre er der i bekendtgørelsens §§ 1 og 2 anført, at den

foreskrevne dæks- hhv. maskintjeneste kun vedrører søfarende, der før 1. juli 1986 har gjort tjeneste som dæks- hhv. maskinmand i et dansk skib.

Dette forekommer ikke at være i overensstemmelse med lovens og bekendtgørelsens øvrige bestemmelser, hvor der for lovens vedkommende er tale om ækvivalens i forbindelse med udmønstring som befaren, nemlig at vedkommende har gjort tjeneste i en vis periode i søgående skibe, uden anførsel af skibets nationalitet. Etablering af DIS skal også muliggøre beskæftigelse af udlændinge, som ikke forud har gjort tjeneste i dansk skib. Det er derfor nødvendigt, at bekendtgørelsen ændres således, at ordene »i dansk handelsskib« i §§ 1 og 2 udgår.

Alternativt må der i lovforslag nr. L 5 til lov om ændring af søneringsloven i forslagets pkt. 15 vedrørende § 23 A indsættes et nyt stk. 2, f.eks. sålydende:

»Søfarende, der opfylder betingelserne for udmønstring til befaren dæks- eller maskinmand, kan mønstre ud som befaren skibsassistent efter at have gjort hel eller delvis tjeneste i mindst 3 måneder i henholdsvis maskinen (maskineffekt mindst 750 kW) og på dækket (mindst 200 BRT).«

Det foreslåede stk. 2 bliver herefter stk. 3.

Vedrørende forslag til lov om ændring af sømandsloven (L 6)

7. I forbindelse med ændring af sømandsloven i 1985 blev § 57 ændret med virkning fra 1. juli 1985 således, at den foreskrevne hviletid pr. døgn blev fastsat til »10 timer, der kan deles i højst to perioder hver på mindst 5 timer«.

Denne ændring bevirkede en utilsigtet hindring for at gå traditionel 3-skiftet vagt uden formelt at overtræde loven, idet ordet »døgn« af ministeren tidligere er defineret som tidsrummet fra kl. 00.00 til kl. 24.00.

Rederiforeningen skal derfor henstille, at ordet »døgn« defineres som en 24 timers periode, der starter ved arbejdstids begyndelse for den enkelte sømand. Samtidig bør mulighederne for fravigelse fra lovbestemmelserne på dette punkt gennemføres for specialskibe, jf. sømandslovens § 75.

Vedrørende forslag til lov om ændring af forskellige skattelove. (Betaling af sømænd m.v. Dansk Internationalt Skibsregister) (L 24)

8. Som anført i skatteministerens skriftlige fremsættelse skal den samlede indkomstskat for danske søfolk nedsættes med det beløb, der forholdsmæssigt falder på lønindkomst, der er indtjent om bord på skibe, der er registreret i Dansk Internationalt Skibsregister.

§ 2, stk. 3, er imidlertid formuleret således, at et supplerende kriterium for skattefriheden er, at skibene opfylder tonnagedefinitionerne i § 2 i lov om særlige fradrag til sømænd m.v. En umiddelbar konsekvens heraf er, at skibe mindre end 100 BRT kan optages i DIS, men at søfolkene på disse skibe uanset fart ikke har skattefrihed.

For at løse denne formodentlig utilsigtede uoverensstemmelse bør § 2, stk. 3, formuleres i overensstemmelse med skatteministerens fremsættelse:

»Har en person, der er skattepligtig efter kildeskattelovens § 1 erhvervet lønindkomst ved tjeneste om bord på et skib, der er registreret i Dansk Internationalt Skibsregister, nedsættes den samlede indkomstskat med det beløb, der forholdsmæssigt falder på denne lønindkomst.«

Svar:

Jeg har den 15. juni 1988 anmodet Sømændenes Forbund, Fællessekretariatet og Landsorganisationen i Danmark om at fremkomme med en udtalelse.

Fællessekretariatet, Landsorganisationen i Danmark og Sømændenes Forbund er fremkommet med vedlagte udtalelser.

(Udtalelserne er optrykt uden de medfølgende bilag).

FÆLLESSEKRETARIATET

15. juni 1988

Industriministeriet

Bilag til spørgsmål nr. 9

Dansk Internationalt Skibsregister (DIS)

Vi bekræfter modtagelsen af Deres brev af d.d., j.nr. 87-730-2, BSO/LP, med kopi af brev af 9. juni 1988 fra Danmarks Rederiforening om forhold vedrørende indførelse af DIS.

Vi skal indledningsvis gentage, at Fællessekretariatet er modstander af forslaget om indførelse af DIS. Vi har i flere henvendelser til Folketinget dokumenteret, at det er muligt at yde dansk skibsfart en krisehjælp, der gør det muligt at etablere rimelige konkurrenceforhold for dansk skibsfart.

Vi må modsætte os, at der etableres eksklusivbestemmelser, der giver Danmarks Rederiforening eneret til at indgå aftaler for DIS-skibe, hvorimod vi ikke modsætter os oprettelse af en fælles puljeordning.

Ad teknisk gennemførelse af skatteordningen (L 24)

Fællessekretariatet finder, at man langt nemmere kunne overkomme de fradragmæssige problemer ved at erstatte sømandsskatteordningen med en ordning, der indpasser søfolk i det almindelige skattesystem. Den tilbageholdte skat kunne derefter kanaliseres til den af Danmarks Rederiforening nævnte puljeordning. De tre rederiforeninger kunne derefter i fællesskab fordele midlerne, således at den hårdest ramte del af dansk rederinæring fik størst mulig økonomisk krisehjælp, jf. vedlagte kopi af vor skrivelse af 13. juni 1988 til Folketingets Skatte- og Afgiftsudvalg.

Ad Danmarks Rederiforenings bilag til ovennævnte brev

Forslag til lov om Dansk Internationalt Skibsregister L 3.

1. Under forudsætning af indførelse af DIS har Fællessekretariatet ingen bemærkninger til dette punkt.
2. Vi må vende os stærkt mod, at man vil afskære de danske organisationer fra at kunne forhandle for kolleger, der gør tjeneste i danske skibe, selv om disse kolleger har bopæl i et andet land end Danmark. Gældende regler er i dag, at udenlandske søfarende, som gør tjeneste i danske skibe, optages som medlemmer af de danske organisationer, og derfor må disse kolleger være berettiget til at få deres forhold forhandlet og aftalt af de danske organisationer.

Fællessekretariatet overvejer at anlægge sag mod de ansvarshavende for den ekspropriation af vor forhandlings- og aftaleret, som Folketingets vedtagelse af DIS indebærer.

3. Fællessekretariatet er ikke enig med Danmarks Rederiforening. Vi har mange udenlandske medlemmer, hvis forhold de danske organisationer altid har forhandlet. Det kan ikke være rimeligt, at det danske Folketing gennemfører bestemmelser, som fratager udenlandske medlemmers ret til at få deres løn- og arbejdsvilkår forhandlet af deres danske organisationer.
4. Fællessekretariatet er modstander af Danmarks Rederiforenings forslag. Gennemfører man rederiforeningens forslag fjernes beskyttelsen mod underbemanding af skibene.
5. Fællessekretariatet vender sig mod forslaget. Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS) er ikke gennemført. Der pågår endnu forhandlinger om systemet, og endnu mangler gennemprøvning samt udarbejdelse og vedtagelse af den internationale konvention om GMDSS. Endelig skal konventionen gennem ratifikationsprocessen i Danmark. Først når denne udvikling er afsluttet, må man se på den nødvendige tilpasning af danske bestemmelser i gældende dansk søfartslovgivning.
6. Fællessekretariatet kan tilslutte sig Danmarks Rederiforenings bemærkninger, men må fastholde, at den nødvendige skibstjeneste skal ske i *dansk skib*. I øvrigt skal vi henvisse til fælleshenvendelsen af 13. juni 1988 til Folketingets Erhvervsudvalg fra Danmarks Rederiforening og Fællessekretariatet vedrørende faglærte håndværkeres uddannelse til skibsassistenter.
7. Fællessekretariatet kan ikke støtte Danmarks Rederiforenings forslag, men vil til løsning af problemet foreslå en ændring af § 57 således: ... »10 timer, som kan deles i højst 2 perioder«. Der bør i øvrigt ikke være særlige regler for specialskibe.
8. Der henvises til vore indledende bemærkninger samt til vort brev af 13. juni 1988 til Folketingets Skatte- og Afgiftsudvalg.

Med venlig hilsen
S. Bøje Larsen

LANDSORGANISATIONEN I DANMARK

15. juni 1988

Bilag til spørgsmål nr. 9

Industriministeriet

Ved skrivelse af d.d. anmoder Industriministeriet om en udtalelse fra Landsorganisationen i Danmark vedrørende spørgsmål nr. 9 fra Folketingets Erhvervsudvalg.

Under henvisning hertil kan det oplyses, at Landsorganisationen i Danmark fortsat finder forslaget § 10 uacceptabelt. Forslaget indebærer omfattende indgreb i gældende overenskomster og stærke begrænsninger i parternes forhandlingskompetence i forbindelse med indgåelse af kollektive overenskomster, der er angribelige i relation til grundlovens § 73 og danske internationale forpligtelser, herunder ratificeringer i ILO-konventionen.

Landsorganisationen i Danmarks skrivelser af 26. februar 1988 og 7. april 1988 til Industriministeriet vedlægges.

Danmarks Rederiforenings henvendelse af 9. juni 1988 giver ikke umiddelbart anledning til supplerende bemærkninger.

P. F. V.

Finn Thorgrimson

Bent Nielsen

SØMÆNDENES FORBUND I DANMARK

Bilag til spørgsmål nr. 9

Industriministeriet

Vedr.: Deres ref. j.nr. 87-730-2 ref. BSO/lb

Vi har d.d. fået overbragt brev fra Industriministeriet, hvor man har anmodet forbundet om en udtalelse i forbindelse med brev fra Danmarks Rederiforening til Folketingets Erhvervsudvalg.

Vi må kraftigt beklage den korte tid, nemlig 4 timer, vi har fået til at udarbejde besvarelsen, og sikre brevets aflevering. Vi synes det er en meget uacceptabel måde, og det vidner lidt om, på den måde man japper det her lovkompleks igennem på.

Det er vor opfattelse, at for så vidt at dette lovkompleks, hvad angår Dansk Internationalt Skibsregister, og ændringer af andre søfartslove, samt spørgsmål om beskatning af søfaren, som sejler i DIS, kræver endnu mere seriøs behandling end vi indtil nu har været vidende om.

Hvad angår brev fra Danmarks Rederiforening, så bærer det præg af, at når man rækker Fanden en lillefinger, tager han hele hånden. For så vidt at man fra regeringens side vil imødekomme de »ønsker«, som Danmarks Rederiforening giver udtryk for, så er der tale om en væsentlig ændring i hele grundlaget for DIS og anden lovgivning i den forbindelse.

I brev fra Danmarks Rederiforening slås der til lyd for, at nu skal også skibe der sejler på dansk havn, kunne optages i DIS. Det er en radikal ændring i forhold til tidligere lovforslag.

For så vidt man fra regeringens side tillader skibe under DIS at sejle på dansk havn, så er der ikke længere tale om noget særligt skibsregister, men et alment dansk skibsregister. Det betyder igen, at der på danske arbejdspladser, i danske havne, kan antages udenlandsk arbejdskraft til betalinger, vi kender fra Pakistan og andre steder. Dette er helt uacceptabelt.

Vi må samtidig sige, at det er en grov tilside-sættelse af sikkerheden om bord i skibene, ikke mindst de store passagerskibe. Her vil skibsrederne ligeledes kunne indgå bilaterale aftaler med folk fra udviklingslandene til betjening af mange tusinde passagerer, som bliver transporteret med de skibe. Vi må på det kraftigste advare mod sådan tiltag.

Hvad angår spørgsmålet om ændringer af hyreberegning fra den nuværende bruttohyre

til nettohyreprincippet, og dels en løsning af fradragsproblemet: Såvel Danmarks Rederiforenings nuværende henvendelse, som principperne om nettohyre viser, at det tilsyneladende er Danmarks Rederiforening, som udarbejder lovforslagene i dette land, og ikke de ansvarlige politikere.

Rederiforeningsforslaget bærer ligeledes præg af, at nu skal den skattemæssige kontrol og andre administrative opgaver lægges over i Danmarks Rederiforening og ikke som hidtil hos de ansvarlige skattemyndigheder. En højst usmagelig form for privatisering.

Det er helt klart, at de såkaldte ansvarlige politikere indtil nu ikke har formået at komme med en løsningsmodel på fradragsproblemet i forbindelse med overgang fra bruttohyre til nettohyre. Det er vores opfattelse, at så længe der ikke er en klaring på dette, bør hele lovarbejdet omkring DIS m.v. stilles i bero.

Afslutningsvis får vi i brevet fra Danmarks Rederiforening en dårlig skjult trussel, nemlig fortsat udflagning fra danske redere for så vidt de ikke får deres vilje. Vi kan være enige med Danmarks Rederiforening i, at vi om føje år er et land uden en egentlig handelsflåde og ikke mindst uden danske søfolk. Men det skyldes ene og alene rederne og en regering, der med kunstgreb forsøger at løse den af Danmarks Rederiforening påståede søfatskrise.

Med venlig hilsen

P. f. v.

Preben Møller Hansen
forbundsformand

Bilag II

**Et af Skatte- og Afgiftsudvalgets spørgsmål
til skatteministeren i forbindelse med behandlingen af L 24
og ministerens svar herpå**

Spørgsmål nr. 22:

Er lovens ikrafttræden betinget af en forudgående indgåelse af overenskomster?

Svar:

Det er en forudsætning for iværksættelsen af de foreslåede skattefritagelsesregler, at sømænd m.v., der gør tjeneste om bord på skibe,

som er registreret i Dansk Internationalt Skibsregister, aflønnes i henhold til lønoverenskomster, der er indgået på internationalt konkurrencedygtige vilkår. De nævnte lønoverenskomster kan, jf. bemærkningerne til § 10, stk. 3, i forslag til lov om Dansk Internationalt Skibsregister (L 3), være såvel kollektive som individuelle.