

vedkommende, altså navnlig udlændinge, bliver sømandsskatten en selvstændig beskatning, begrundet ved indkomstens erhvervelse fra tjeneste om bord på dansk skib.

Bestemmelserne i § 21 i sømandsloven (lov nr. 229 af 7. juni 1952) om, hvad der kan modregnes eller tilbageholdes i hyren, må, såfremt nærværende lovforslag gennemføres, undergives de deraf følgende modifikationer.

Sømandsskatten tilsigter at skulle dække den på sømandsindkomsten faldende indkomstskat til stat og kommune, herunder kirkelige afgifter samt folkepensionsbidrag, men ikke andre ydelser, selv om disse beregnes på grundlag af den skattepligtige indkomst. Såfremt der på tidspunktet for påbegyndelsen af opkrævningen af sømandsskat, jfr. § 32, stk. 3, opkræves ydelser til stabiliseringslån, jfr. lov nr. 197 af 6. juli 1957, omfattes sådanne ydelser således ikke af sømandsskatteoven.

Til § 2.

I denne bestemmelse defineres en række begreber, som udgør væsentlige elementer i sømandsskatteordningen.

Under § 2, nr. 1, foretages afgrænsningen af, hvilke skibe der falder ind under sømandsskatteordningen.

Når det fastsættes, at ordningen skal omfatte skib, der er registreret med hjemsted her i landet, må det dog bemærkes, at der foretages en begrænsning heri ved forslaget § 32, stk. 4, hvorefter loven ikke finder anvendelse på skibe, der er registreret på Færøerne eller med hjemsted i Grønland.

Tonnagegrænsen foreslås sat således, at skibe på 150 brt eller derunder holdes uden for sømandsskatteordningen. Denne grænse er fastsat efter ønske fra repræsentanter for ejerne af de mindre skibe og er motiveret i, at disse skibe ofte føres af rederen selv, bistået af en enkelt eller få medhjælpere, hvis aflønning kan være fastsat på særlig måde. Ved forslaget § 29, stk. 2, er der dog tillagt finansministeren bemyndigelse til at dispensere fra denne tonnagegrænse efter begæring af vedkommende rederi, således at også skibe, der ligger under tonnagegrænsen, kan tillades inddraget under sømandsskatteordningen.

I kravet om, at skibet udelukkende skal anvendes til erhvervsmaessig befordring af personer eller gods, ligger, at f. eks. skibe, der helt eller delvis anvendes til lystsejlad, fiskeri, sandpumpning, stenfiskeri, opmudring eller militære formål, falder uden for ordningen. Derimod er bjærgningsfartøjer udtrykkeligt nævnt som faldende ind under ordningen.

Bestemmelsen i sidste punktum tager sigte på de

tilfælde, hvor et dansk rederi overtager et med hjemsted i udlandet — hvorunder i denne forbindelse foreslås medtaget Færøerne og Grønland — registreret skib til befragtning og selv indsætter besætning (overtagelse på såkaldt „bare-boat“ basis). Anvendelsen af ordet „rederi“ i bestemmelsens slutning udelukker ikke, at skibe, der chartres på „bare-boat“ basis af anden virksomhed end egentlige rederier, f. eks. af staten, omfattes af sømandsskatteordningen.

Under § 2, nr. 2 fastsættes det, at som sømand skal enhver person anses, der er ansat til tjeneste om bord på dansk skib. Heri ligger modsætningsvis, at ordningen ikke skal omfatte passagerer eller personer, der udøver selvstændigt erhverv om bord på skibet, herunder f. eks. hovmestre, der har kosten om bord på skibet i entreprise.

Sømandsskatten skal svares af „enhver“ person, altså både af danske og udenlandske statsborgere, idet den pågældendes domicil, subsidiært hans statsborgerforhold, dog får betydning ved afgrænsningen af, om han falder ind under kapitel II om sømandsskat af her i landet hjemmehørende og dermed sidestillede sømænd eller kapitel III om sømandsskat for sømænd, der ikke omfattes af kapitel II.

Så længe sømanden „er ansat til tjeneste om bord“, falder han ind under sømandsskatteordningen. Sømandsskat skal altså svares også af den indtægt, som sømanden modtager fra rederiet under midlertidigt ophold i land, f. eks. på grund af forflyttelse til andet skib, jfr. i øvrigt nærmere § 2, nr. 5, sidste punktum, og bemærkningerne dertil. Om de særlige tilfælde, hvor en sømand gør tjeneste ved et skib, der på grund af bygning, reparation eller midlertidig oplægning ligger ved land, henvises til bemærkningerne til § 29, stk. 1.

For de tilfælde, hvor tjenesten om bord afbrydes som følge af sygdom eller arbejdsløshed, er der givet særlige regler i forslaget § 18, stk. 6.

Under § 2, nr. 3 foretages afgrænsningen af, hvilken fart der skal falde ind under begrebet udenrigsfart. Søfartskommissionen af 1947 har i sit forslag til lov om danske skibes bemanning og om sønæringsbevis sondret mellem en række farter, således kystfart, indskrænket fart, nordeuropæisk fart og europæisk fart. På baggrund heraf foreslås i relation til sømandsskatten under udenrigsfart henregnet al anden fart, end hvad der i søfartskommissionens lovforslag betegnes som indskrænket fart og kystfart. Efter henstilling fra de søfarendes organisationer har man dog i Østersøen anvendt grænsen for kystfart ved breddeparallel 58° nord som skillelinje. Herefter vil al fart på Finland og fart på