

tional fart på et andet EU land. Ligeledes er flagstatsprincippet også hovedprincippet i Socialforordning 1408.

Det ville give store problemer, såfremt loven ensidigt fra dansk side udvides til at omfatte salg af skibe, idet skibene ofte skifter flag i forbindelse med et salg, og herefter som hovedprincip vil være undergivet flagstatens jurisdiktion. Det gør det yderst problematisk at kræve særlige danske regler overholdt. Dette problem forstærkes af, at skibet måske slet ikke befinder sig på dansk territorium. Ca. 95% af indtjeningen på danske handelsskibe sker ved sejlads på fremmede havne.

Det er imidlertid ikke ensbetydende med, at de danske regler slet ikke beskytter de ansatte i tilfælde af salg af skibet. Sælges skibet til en anden dansk reder, er udgangspunktet efter Sømandsloven, at de skibsansatte (de personer, hvis ansættelse er knyttet til det bestemte skib, der sælges) bevarer deres ansættelse.

Sælges skibet til en udenlandsk reder, sidestilles dette normalt med situationer, hvor rederen ikke overholder sin kontrakt. Den skibsansatte søfarende vil kunne kræve sin afsked og få erstatning, der som minimum svarer til 2 måneders hyre, jf. Sømandslovens § 14.

For de søfarende, der ikke er skibsansatte (hvor ansættelsesforholdet er knyttet til alle rederiets skibe), bevarer den ansatte, som udgangspunkt sit arbejde, idet den pågældende har

ret til at få anvist en anden stilling af rederiet. Har rederen ikke mulighed for at tilbyde den pågældende andet arbejde, kan denne opsiges med det varsel, der følger af de almindelige regler, der gælder for ansættelsesforholdet. Der kan være aftalt særlig kompensation i kollektive overenskomster eller individuelle aftaler, der baserer sig på ansættelsesperiodens længde.

Det forhold, at et skib sejler i nærfart, ændrer ikke på de principielle betænkeligheder ved at fravige flagstatsprincippet. Ved nærfart forstås normalt et større område omkring Danmark, der også omfatter sejlads i eller til og fra vore nabolande, hvor skibet ikke nødvendigvis behøver at sejle på dansk havn. Der er ikke krav om, at skibe, der sejler på danske havne, skal føre dansk flag. Et sådant krav ville, både når det drejer sig om sejlads mellem danske havne og sejlads i nærfart fra en udenlandsk til et dansk havn, være EU stridigt.

En udvidelse af virksomhedsoverdragelsesloven til at omfatte skibe ved salg mellem danske rederier, hvor skibene bevarer dansk flag, vil ikke indebære et brud på flagstatsprincippet. Det vil imidlertid indebære en uheldig tilskyndelse til udflagning, idet der ikke findes fælles regler på området, hverken inden for EU eller globalt. Derfor kan en sådan løsning have uheldige konsekvenser.«

Jeg kan henholde mig hertil.