

og vil således komme til at indeholde de førnævnte supplerende krav til udenlandske skibsførere. STCW-konventionen er gennemført i EF-retten ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/25/EF af 4. april 2001 om minimumsuddannelsesniveaueet for søfartserhverv med senere ændringer.

Kommissionen har fremsat et forslag til ændring af direktivet (8978/04 MAR 68 COD EC 643). Direktivforslaget vil indebære, at der vil skulle ske en umiddelbar anerkendelse af sønæringsbeviser fra andre medlemslande, herunder skibsførerbeviser. Eneste supplerende krav, som vil kunne stilles i forbindelse med anerkendelse af EU/EØS beviser, vil være kendskab til national maritim lovgivning.

De to EF-domme har været drøftet med erhvervets parter, som bl.a. er blevet bedt om at afgrænse de områder, der efter deres opfattelse kunne danne grundlag for at opretholde kravet om dansk indfødsret. Danmarks Rederiforening, Bilfærgernes Rederiforening, Rederiforeningen for mindre Skibe og Rederiforeningen af 1895 har meddelt, at de ikke finder grundlag for særlige nationalitetskrav for skibsføreren, bl.a. set i lyset af, at skibsførerens funktion som myndighedsudøver er yderst begrænset i forhold til skibsførerens øvrige funktioner om bord. Danmarks Fiskeriforening har oplyst, at skibsførere i fiskeskibe efter foreningens opfattelse kun sjældent udøver offentlig myndighedsudøvelse. Søfartens Ledere/Dansk Navigatørforening har i deres svar beskrevet en række områder, der efter foreningens opfattelse falder ind under offentlig myndighedsudøvelse, men erkender samtidig, at det er vanskeligt konkret på forhånd at dokumentere omfanget af disse opgaver set i relation til skibsførerens samlede opgaver. Begrebet myndighedsbeføjelser omfatter ikke de almindelige pligter, som er pålagt borgerne, herunder redere og skibsførere, fx bestemmelser om arbejdsmiljø, skibes sødygtighed samt kost og sundhedsforhold med videre. Skibsførerne er efter dansk lov kun i begrænset omfang tillagt myndighedsbeføjelser, og det har trods opfordring ikke været muligt for organisationerne at påvise, at disse udøves regelmæssigt og ikke udgør en meget begrænset del af skibsførerens arbejde. Søfartsstyrelsen finder, at der ikke kan opstilles et generelt billede af denne myndighedsudøvelses omfang, da der er tale om særlige situationer, der opstår mere eller mindre tilfældigt.

Det kan dog ikke udelukkes, at der kan være skibstyper eller særlige transporttyper, hvor omfanget af skibsførerens myndighedsudøvelse med rimelighed kan medføre krav om, at den pågældende fører har dansk indfødsret. Der vil derfor i de kommende administrativt fastsatte regler blive indsat en bestemmelse,

hvorefter Søfartsstyrelsen inden for de rammer, som følger af EU-retten, i særlige situationer kan stille krav om, at skibsføreren skal have dansk indfødsret. Sådanne afgørelser vil forudgående blive drøftet med erhvervets organisationer.

Der knytter sig nogle praktiske spørgsmål til de to EF-domme. Der er bl.a. tale om, at uddannelsesinstitutionerne skal kunne forberede afholdelse af kurser på engelsk i forbindelse med supplerende krav til personer, der ikke har dansk sønæringsbevis som skibsfører. Det nærmere omfang og indhold af disse kurser vil blive fastlagt efter drøftelser med erhvervets parter. Endvidere vil dele af de danske regler blive oversat til engelsk. Det er Justitsministeriets opfattelse, at en udenlandsk skibsfører, der gør tjeneste på et dansk registreret skib, og som i den danske stat eller på det danske skib foretager handlinger eller undladelser, der er strafbelagte efter dansk lovgivning, eller som i forbindelse med tjenesten krænker et pligtforhold over for det danske skib, vil kunne retsforfølges ved danske domstole efter straffelovens eksisterende jurisdiktionsregler i samme omfang som en dansk skibsfører.

Endelig foretages der ændringer i bestemmelsens §13, stk. 1-3. De foreslåede ændringer er alle konsekvenser af vedtagelsen af lov nr. 476 af 9. juni 2004 om adgang til udøvelse af visse erhverv i Danmark.

3. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

Lovforslaget har ikke væsentlige økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige. Der vil dog i begrænset omfang kunne blive afholdt udgifter til oversættelse mv. i forbindelse med krav til udenlandske skibsførere. Disse vil blive afholdt indenfor Økonomi- og Erhvervsministeriets rammer.

Tilpasning af indfødsretskravet i besætningsloven kan betyde øget interesse for skibe under dansk flag og hermed på sigt øgede indtægter for staten, men kan også på sigt få mindre beskæftigelsesmæssige konsekvenser, idet de omhandlede stillinger ikke længere er forbeholdt personer med dansk indfødsret.

4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet

Forslaget om justering af sømandsloven vil medføre strengere opsigelsesregler for visse persongrupper inden for søfart, men det skønnes ikke at have nævneværdige økonomiske konsekvenser for danske rederier. Bortfald af aldersgrænsen på 18 år i sømandslovens § 43, stk. 1, har ingen økonomiske konsekvenser. Hertil kommer, at forslaget om tilpasning af indfødsretskravet i besætningsloven kan have positive økono-