

alle svenske havne i den botniske bugt og i Østersøen indtil et stykke syd for Stockholm også blive henregnet under udenrigsfart.

I ordet „overvejende“ ligger, at det forhold, at et skib, der sædvanligvis sejler inden for området, måtte foretage en enkelt tur i udenrigsfart, ikke bringer det ind under den for denne foreslåede ordning, ligesom det heller ikke skal udelukke et skib, der sædvanligvis går i udenrigsfart, fra at forblive under den herfor gældende ordning, selv om skibet i kortere tid ikke går i udenrigsfart.

Med egentlig fart sidestilles bjærgningsvirksomhed, der i det væsentlige udføres uden for det nævnte område omkring Danmark. Herunder må under tilsvarende betingelser også falde bugsering.

Området er geografisk bestemt ved sin beliggenhed omkring Danmark. Fart med danske skibe mellem Danmark og Færøerne, mellem Danmark og Grønland, mellem Færøerne og Grønland, samt fart i færøske eller grønlandske farvande vil herefter være udenrigsfart i lovens forstand. Efter definitionen vil undertiden meget korte farter, nemlig farter mellem havne på hver sin side af områdets grænser, omfattes af bestemmelserne for udenrigsfart. Forholdet vil næppe være særlig praktisk, og så længe de ombordværende stadig kan siges at have bevaret bopæl her i landet, vil de i hvert fald ikke have regelmæssig adgang til at overnatte i hjemmet.

Under § 2, nr. 4 fastsættes det, at sømandsskatteordningen også skal finde anvendelse på dansk skib, der sejler eller udfører bjærgningsvirksomhed inden for det under nr. 3 omhandlede område, hvilket fartsområde af praktiske grunde i forslaget betegnes som nærfart. Som det fremgår af bemærkningerne til § 9, er sømandsskattens satser fastlagt således, at sømandsskatten for nærfartens vedkommende stort set kommer til at svare til gennemsnitsskatten af en tilsvarende indkomst i land. Ved at inddrage nærfarten under sømandsskatteordningen opnås dels teknisk-administrative fordele, dels at sømændene også for dette fartsområde opnår de fordele, som ligger i sømandsskattens karakter af en definitiv kildeskat. Derimod ydes det nedslag, som skulle tage hensyn til sømændenes særlige vilkår og udgifter, alene for udenrigsfarten, jfr. § 5, stk. 4.

Det er dog ikke al fart, der finder sted inden for det nævnte område, der falder ind under begrebet nærfart. For det første må erindres den begrænsning, som ligger i lovens definition af, hvad der skal anses for dansk skib, jfr. herom bemærkningerne til § 2, nr. 1, men dernæst skal efter § 2, nr. 4, visse skibe eller farter holdes uden for begrebet. Til sådan undtaget fart foreslås henført fart med skibe og færges, der sejler i begrænsede fartsområder. Herunder er

f. eks. tænkt på statens færgefart på Storebælt og i Øresund samt ruterne Gedser-Grossenbrode og Kalundborg-Århus m. fl. samt tilsvarende private farter, jfr. nedenfor.

Hovedbegrundelsen for ikke at medtage denne fart under sømandsskatteordningen er, at de vilkår, hvorunder sømændene arbejder om bord på den undtagne fart, ikke afviger væsentligt fra de vilkår, hvorunder mange arbejder i land. Såfremt man f. eks. medtog personalet på storebæltsoverfarten under ordningen, ville meget af statsbanernes øvrige personale kunne hævde, at det også burde ind under ordningen, og herefter ville tilsvarende synspunkter kunne blive fremført af mange, der er beskæftiget inden for de private transportforetagender o. s. v. I øvrigt kan det bemærkes, at personalet på statens skibe er aflønnet på tjenestemandsvilkår eller efter særoverenskomster, og det må antages, at der ved affattelsen af disse er taget hensyn til de særlige vilkår, der her måtte gøre sig gældende, ligesom der i tilfælde af overflyttelse til tjeneste ved anden fart end den sædvanlige godtgøres udgifter hertil efter samme regler som ved udstationering af andre tjenestemænd.

Den „undtagne fart“ omfatter også private skibe og færges, der sejler i begrænsede fartsområder. Også for sømænd i disse farter er der i vidt omfang afsluttet særoverenskomster. Undtaget bør således være f. eks. en fart som Hundested-Grenå. På den anden side skulle farter som København-Århus og København-Rønne kunne falde ind under begrebet nærfart.

Endvidere foreslås det at udelukke skibe, der væsentligst sejler på indsøer, åer og fjorde. Disse skibe vil kun undtagelsesvis være på over 150 brt, men forslaget er i overensstemmelse med den norske ordning og det svenske forslag fra 1949. Det samme gælder skibe i stationær virksomhed, herunder havnefart og lign., samt skibe, som ikke har egne fremdrivningsmidler.

Det foreslås, at det overlades til finansministeren at fastsætte de nærmere regler for, hvad der skal henregnes under nærfarten, og derved at drage grænserne mellem denne af sømandsskatteordningen omfattede fart og den fart, som ikke falder ind under sømandsskatteordningen. Der skal herved især lægges vægt på, om de ombordværende sømænd regelmæssigt har adgang til overnatning i land.

I § 2, nr. 5, fastsættes, hvad der skal anses for indtægt om bord. Afgrænsningen heraf har betydning dels for udfindelsen af den indkomst, hvorfra sømandsskatten skal svares, dels for tilpasningen mellem sømandsbeskatningen og den almindelige beskatning i land.