



HØRINGSNOTAT VEDRØRENDE UDKAST TIL LOVFORSLAG OM ÆNDRING AF LOV OM SIKKERHED TIL SØS, LOV OM SKIBES BESÆTNING OG SØLOVEN M.V.

6. januar 2025

I. Baggrund for lovforslaget og høring

Forslag til ændring af lov om sikkerhed til søs og lov om skibes besætning fremsættes med det formål at gøre det muligt for domstolene at fratage personer muligheden for at gøre tjeneste på danske skibe, hvis de er dømt for bl.a. vold eller sædelighedsforbrydelser og at give mulighed for at udstede en ny gruppe af sønæringsbeviser.

Med lovforslaget foreslås det endvidere, at den årlige afgift for skibe, som betales af ejere eller noterede befragtere af skibe, der er optaget i de danske skibsregistre, beløbsmæssigt opjusteres med gennemsnitligt ca. 115 % således, at Søfartsstyrelsen fortsat kan varetage den brede vifte af arbejdsopgaver, der påhviler en moderne flagstat. Samtidig foreslås ordningen forenklet således, at de nuværende fire afgiftstrin reduceres til tre.

Forslag om ændringer i anordningshjemler fremsættes med det formål at tilvejebringe hjemmel til at sætte ændringer i søloven og ændringer i lov om sikkerhed til søs i kraft for Grønland.

Forslag til ændringer i lov om sikkerhed til søs og lov om skibes besætning har været sendt i offentlig høring den 3. juli 2024 med høringsfrist den 22. august 2024.

Følgende høringsberettigede organisationer har afgivet høringssvar, hvor der har været bemærkninger til lovforslaget: CO-Søfart, Danske Rederier/Færgerederierne og Småøernes Færgeselskaber.

Der er desuden modtaget høringssvar fra CO-industri, Færgesekretariatet og Sammenslutningen af Danske Småøer, hvor der ikke har været bemærkninger til lovforslaget.

Lovforslaget om ændring af søloven har været sendt i offentlig høring den 24. september 2024 med høringsfrist den 4. november 2024.

Følgende høringsberettigede organisationer har afgivet høringssvar, hvor der har været bemærkninger til lovforslaget: Danske Rederier og Færgesekretariatet.

Der er desuden modtaget høringssvar fra Maritime Uddannelser, hvor der ikke har været bemærkninger til lovforslaget.

II. Høringssvarene

1. Indledning

Følgende myndigheder og organisationer m.v. har afgivet høringssvar: Co-Søfart, Småøernes Færgeselskaber, Færgesekretariatet og Danske Rederier.

Nedenfor er gengivet de væsentligste punkter i de modtagne høringssvar fordelt på de tre love, der foreslås ændringer til. Erhvervsministeriets bemærkninger er angivet i *kursiv* under **kommentar**. Samtlige høringssvar er vedlagt.

2. Lov om sikkerhed til søs

Co-Søfart understreger det som essentielt, at muligheden for frakendelse af retten til at gøre tjeneste i danske skibe kun kan anvendes i kriminalsager, der har forbindelse til tjenesten om bord. Og at en sådan frakendelse kun kan effektueres ved domstolskendelser, hvilket sikrer den tiltalte en ret til at anke.

Danske Rederier bemærker, at lovforslaget om ændring af lov om sikkerhed til søs af flere grunde ikke i sig selv kan hindre, at personer dømt for bl.a. vold kan komme til at gøre tjeneste på danske skibe, eftersom der alene er tale om en af gerningsstedet afhængig skærpelse af straffen, som betyder, at hvis overtrædelsen ikke er begået om bord eller i relation til tjenesten, vil der ikke kunne ske fratagelse af retten. Danske Rederier finder, at også sådanne overtrædelser begået mod personer, som den pågældende har en arbejdsmæssig relation til, bør kunne frakendes retten til at gøre tjeneste om bord, uagtet overtrædelsen ikke er begået på skibet eller i direkte forbindelse med tjenesten om bord, men derimod i en friperiode eller i forbindelse med kursusaktivitet o.l.

Det foreslås, at retten til at gøre tjeneste om bord midlertidigt også kan fratages personer i tiden op til en eventuel domfældelse i straffesager, som vil kunne resultere i fratagelse af retten til at gøre tjeneste om bord.

Trods lovforslagets gennemførelse vil der forsat være anledning til at indhente straffeattest. Det forhold, at der særligt som led i ansættelser på danske skibe kan indhentes sådanne attester, bør efter Danske Rederiers opfattelse tydeliggøres og afspejles i lovbemærkningerne.

Det foreslås, at hvad angår udenlandske søfarende bør det overvejes, om der ved fremsendelse af ansøgning om udstedelse af dansk anerkendelsesbevis om muligt bør medsendes tilsvarende dokumentation for, at den pågældende ikke tidligere er dømt for bl.a. vold og sædelighedsforbrydelser. Hvor tilvejebringelse af sådan dokumentation vil forsinke udstedelsen af det danske anerkendelsesbevis, gøres udstedelsen betinget af, at dokumentationen eftersendes inden for fx 6 måneder.

Det foreslås endeligt, at der bør være mulighed for, at frakendelse af retten til at gøre tjeneste på danske skibe og inddragelse af sønæringsbevis kan udstrækkes til også at omfatte danske søfarende, der uden for landets grænser måtte blive dømt for overtrædelser, der efter dansk ret ville resultere deri.

Kommentar

Erhvervsministeriet er enig i Co-Søfarts betragtning om, at muligheden for frakendelse af retten til at gøre tjeneste i danske skibe kun kan anvendes i kriminalsager, der har forbindelse til tjenesten om bord, herunder overtrædelser, der sker i forbindelse med nødvendige kursusaktiviteter, som foregår i tjenesten. På baggrund af bemærkningen fra Danske Rederier om kursusaktiviteter udfoldes lovbemærkningerne.

Det bemærkes, at det vil være imod grundlæggende retsgrundprincipper, herunder inden for strafferetten, såfremt retten til at gøre tjeneste også blev frataget i tiden op til en eventuel domsfældelse.

Nærværende lovforslag ændrer ikke ved muligheden for at indhente straffeattest, og der opfordres til, at praksis på dette område fortsætter.

Forslaget om, at der ved fremsendelse af ansøgning om udstedelse af dansk anerkendelsesbevis bør medsendes dokumentation for, at den pågældende ikke tidligere er dømt for bl.a. vold eller sædelighedsforbrydelser, vil medføre en betydelig administrativ byrde/konsekvens for Søfartsstyrelsen. Det vil medføre forøget sagsbehandlingstid ved, at Søfartsstyrelsen vil skulle kontrollere ca. 4000 straffeattester om året og ved, at Søfartsstyrelsen skal administrere beviser med betingede godkendelser.

Derudover vil et sådan forslag medføre, at Søfartsstyrelsens digitale ansøgnings-og sagsbehandlingssystem skal laves om for at kunne håndtere en sådan proces. En sådan ændring vil også kræve, at der skal tilvejebringes fornøden hjemmel hertil. Endeligt vil der skulle tages højde for, hvordan

oplysninger om straffeforhold skal håndteres og opbevares, forhold vedr. samtykke m.m. For søfarende i tredjelande er det rederiet, der skal søge om anerkendelsesbevis og dermed tilvejebringe den nødvendige dokumentation. Det vil sige, at rederne står for byrden med at indhente straffeattester i de tilfælde og Søfartsstyrelsen i øvrige tilfælde. Da menige ikke skal have anerkendelsesbevis, vil et sådan tiltag kun ramme officerer. Grundet ovenstående forhold vil det ikke være muligt for Søfartsstyrelsen at imødekomme forslaget om at indhente dokumentation fra udenlandske søfarende.

Frakendelse af retten til at gøre tjeneste på danske skibe og inddragelse af søneringsbevis skal også omfatte danske søfarende, der uden for landets grænser måtte blive dømt for overtrædelser, der efter dansk ret ville resultere deri. Der er derfor tilføjet et nyt. stk. 4 i § 29 e, hvorefter lovens bestemmelser om frakendelse af retten til at gøre tjeneste om bord også finder anvendelse på handlinger foretaget i udlandet. Lovbemærkningerne herom er udfoldet for at tydeliggøre dette.

3. Lov om skibes besætning

Danske Rederier bemærker, at lovforslaget om at samle en række i bekendtgørelser over tid oparbejde undtagelsesbestemmelserne i loven, uden at der i lovbemærkningerne er nærmere redegjort for de overvejelser og betragtninger undtagelserne baserer sig på, ikke er uden betænkeligheder.

Danske Rederier bemærker, at som anført i høringssvar af 12. juni 2023 over udkast til ny bekendtgørelse om fravigelse af kvalifikationskrav og besætningsregler efter lov om skibes besætning, stiller Danske Rederier sig positivt i forhold til de foreslåede ændringer, men påpeger samtidig, at det er svært at gennemskue, hvad skærpelserne – i form af øgede krav til andre skibstyper – kunne føre til, og finder en uddybning heraf ønskelig.

Kommentar

Det bemærkes indledningsvist, at undtagelsesmulighederne som nævnt i § 6, stk. 3, er en gengivelse af bestemmelserne i bekendtgørelse om fravigelse af kvalifikationskrav og besætningsregler efter lov om skibes besætning (nr. 916 af 23/06/2023). Bekendtgørelsen er udstedt i medfør af bekendtgørelse af lov om skibes besætning (nr. 74 af 17/01/2014), § 18, stk. 2, nr. 2, litra a-d, som gengiver lignende kriterier og giver hjemmel til, at Søfartsstyrelsen kan forøge eller formindske kvalifikationskravene, såfremt kriterierne er opfyldt.

Kriterierne i denne lov er dermed tæt på identiske med tidligere bestemmelser i besætningsloven, dog muliggør hjemlen, at der kan træffes afgørelser om besætningsfastsættelse og ikke kun hjemmel til at vedtage regler. På baggrund af dette er der ikke tale om en ændret retsstilling, blot en

*simplificering af reglerne på området. Søfartsstyrelsen vil derfor også op-
hæve bekendtgørelse om fravigelse af kvalifikationskrav og besætningsreg-
ler efter lov om skibes besætning, så snart loven træder i kraft.*

*Det bemærkes, at ligesom ny teknologi, nye skibstyper, nye designs og byg-
gematerialer med videre kan medføre, at man kan reducere kvalifikations-
kravene til besætningen, så kan selvsamme også medføre, at man skal for-
øge kvalifikationskravene. Det kunne eksempelvis være udstyr om bord,
som kræver mere uddannelse, maskineri som stiller højere krav til maskin-
besætningen om bord, højere fart og lettere byggematerialer, som stille hø-
jere krav til navigationsbesætningen med videre.*

*Bestemmelsen skal ses i sammenhæng med lovens § 5, stk. 2 og de saglige
kriterier, som ligger til grund for besætningsfastsættelsen. Bestemmelsen
har endvidere til formål at øge fleksibiliteten i fastsættelserne og gøre det
muligt at fravige de fastlagte skemaer jf. lovens § 6, stk. 2, såfremt det sik-
kerheds- og sundhedsmæssigt kan forsvares og på basis af de fastlagte sag-
lige kriterier i § 5, stk. 2. Kriterierne som nævnt i § 6, stk. 3 har desuden
som formål at præcisere, hvornår man kan fravige besætningslovens fast-
lagte skemaer og lægger dermed en begrænsning i fravigelserne. De al-
mindelige bemærkninger til lovforslaget er udbygget med ovenstående.*

Småøernes Færgeselskaber synes godt om princippet i, at Søfartsstyrel-
sen kan forøge eller mindske kravene ift. det enkelte skib og dets fartsom-
råde, men at deres medlemmer, som fx sejler på Silkeborgsøerne eller Ma-
ribo Sø, bliver stillet over for krav, som måske mere matcher skibe i Kat-
tegat. Tilsvarende er det begrænset, hvad de to danske kabelfærgeruter kan
og skal.

Småøernes Færgeselskaber bemærker, at der er en fagterminologisk fejl i
lovforslaget. Søværnet har navigationsofficerer, på færgerne er der styr-
mænd.

Småøernes Færgeselskaber bemærker, at det ikke giver mening at tage ud-
gangspunkt i territorialfarvand. Det kan selvfølgelig løses ved at udstede
nye fartstilladelser til småfærgerne. Men færgens normale besætning skal
kunne sejle færgen til og fra værft, uden at hyre personel, som ikke kender
skibet. Det er fx aktuelt ved værftsophold. Holbækfærgen dokker normalt
i Assens og passerer derfor internationalt farvand i Storebælt.

Tilsvarende for Agersøfærgen. Et behov for dokning kan opstå meget plud-
seligt. En løsning kunne også være en tilføjelse, hvor force majeure eller
kritisk behov gør det muligt at forelægge færgen til værft med den normale
besætning, som måske inkluderer en færgenavigatør, men uden passagerer.
Tilsvarende skal der også tages højde for Christiansøfarten, hvor det ville
give god mening, at anvende færgenavigatører fremadrettet.

Kommentar

Småøernes Færgeselskabers tilfredshed med bestemmelsen om mulighed for at forøge eller formindske kravene til besætningen på baggrund af en konkret vurdering noteres.

Det bemærkes, at princippet allerede gælder i dag, og at denne del af lovforslaget blot indarbejder en gældende bekendtgørelse i lovtæksten, så regelsættet forenkles. Det er ikke intentionen at ændre på hverken retsstilling eller praksis for besætningsfastsættelser med det nye lovforslag, og grundlaget for enhver fastsættelse vil derfor fortsat være en konkret vurdering af de sikkerhedsmæssige aspekter ved skibet og sejladsen.

Termen 'navigationsofficer' er valgt for at opnå en større klarhed over, hvem der er omfattet. Da det imidlertid er klart ud fra høringssvaret, at den ønskede klarhed ikke er opnået, vil Søfartsstyrelsen gå tilbage til den tidligere anvendte terminologi. Praksis ifølge loven er efter en rettelse uændret. Afgrænsningen for færgenavigatørerne er enslydende med den afgrænsning, som findes i uddannelsens bekendtgørelse. Derfor vurderes sejlads med færgenavigatører uden for det nævnte beskyttede farvand ud fra en sikkerhedsmæssig tilgang ikke at være forsvarlig, og det kan i den sammenhæng fremhæves, at området ved Christiansø, som konkret nævnes i høringsvaret, er et havområde B. Dertil kommer hensynet til de internationale forpligtelser, og det bemærkes i den sammenhæng, at færgenavigatøruddannelsen i sin beskrivelse ikke er fuldt STCW-kompatibel, hvilket gør en geografisk afgrænsning nødvendig.

Der er opmærksomhed på udfordringen, som vil kunne opstå i forbindelse med værftsforhaling og lignende særlige begivenheder. I den sammenhæng henvises til lovforslagets næste stykke, som efter Erhvervsministeriets opfattelse løser de anførte problemer uden at kompromittere de ovenstående hensyn:

”Stk. 8: Uanset afgrænsningen af fartsområde i skemaet i stk. 7 kan Søfartsstyrelsen ud fra en konkret vurdering tillade undtagelsesvis sejlads uden for indre dansk territorialfarvand med et passagerskib, som er omfattet af skemaet, såfremt der i hvert enkelt tilfælde er truffet behørig foranstaltninger til sikring af sejladsen. En sådan sejlads er dog altid begrænset til det havområde, som er fastsat i passagerskibets fartstilladelse, og skal altid ske under gunstige vejrforhold og uden passagerer om bord.”

4. Søløven

Danske Rederier bemærker, at der i lovforslaget nævnes en række områder, som afgiften skal være med til at dække uden, at det dog specifikt

beskrives, hvad opgaverne går ud på, hvilket bør synliggøres i lovforslaget. Det skal bemærkes, at erhvervet allerede i dag betaler for en række opgaver og ydelser i forhold til Søfartsstyrelsen. Derudover indeholder lovforslaget ikke konkrete beregninger. Danske Rederier opfordrer til, at det klargøres hvilke dele af Søfartsstyrelsens drift – formentlig primært skibsregistreringsopgaven – som ønskes dækket via afgifter, så erhvervet ikke efterlades i en uklar situation, hvor der uden nærmere begrundelse kan skrues op for disse afgifter.

Langt hovedparten af danske skibe er klasset, hvilket ikke medfører sagsbehandling eller besøg på skibene fra Søfartsstyrelsens medarbejdere, ud over at de foretager et ”skrivebordssyn” på certifikaterne. Det nævnes i lov-bemærkningerne, at det er en udgift at foretage kontrolsyn i udlandet, hvilket ikke er helt korrekt, for her opkræves betaling af rederen, hvis skibet har været tilbageholdt, eller hvis der er tvivl om, hvorvidt skibet er sødygtigt. Samtidig bemærkes det, at Søfartsstyrelsens deltagelse i internationale forhandlinger, eks. IMO (International Maritime Organisation), er en konventionsforpligtelse og ikke relateret til antallet af skibe på dansk flag.

Kommentar

Indledningsvist bemærkes, at en række af Søfartsstyrelsens ydelser er direkte gebyrbelagte og således ikke indgår i den mængde af ydelser, der nu søges dækket ved den foreslåede afgiftsforhøjelse i nærværende lovforslag. Den foreslåede afgiftsstigning svarer nogenlunde til de omkostninger, der er forbundet med skibsregistrering på nuværende tidspunkt.

Som flagstat har Søfartsstyrelsen gennem IMO- og EU-reguleringen en forpligtelse til at holde overblik over tilstanden i flåden samt at føre tilsyn med, at de Anerkendte Organisationer (Klasserne), der varetager tilsyn og certificering af de store skibe, udfører dette i henhold til vedtagne retningslinjer og på en kvalitetsmæssigt korrekt måde. Søfartsstyrelsens såkaldte supervision heraf sker bl.a. ved stikprøvemæssige tilsyn på de store skibe i international fart, som oftest i udlandet som i Kina, Singapore og store skibsfarthavne som Rotterdam og Hamborg. Disse syn udføres uden beregning for rederiet. I tillæg hertil indebærer Søfartsstyrelsens supervisionsrolle, at alle havnestatskontroller af de store skibe på dansk flag i international fart, monitoreres og følges op efter behov over for rederierne, såfremt der er konstateret fejl og mangler ved skibene i kontrollerne. Denne opgave skal bidrage til at sikre, at skibene opereres sikkerheds- og sundhedsmæssigt forsvarligt og som udvælgelsesmetode til, hvilke skibe der bør udvælges til de nævnte kontrolsyn, som ikke er betalingsbelagte.

Det er korrekt anført af Danske Rederier, at kontrolsyn som følge af alvorlige ulykker og tilbageholdelse er betalingspligtige. Disse syn udgør

dog alene en meget lille andel af det samlede tilsyn og supervisionsarbejde, som Søfartsstyrelsen udfører i relation til de store skibe. Afsnittet om oplysninger om Søfartsstyrelsens udgifter forbundet med at have skibe under dansk flag er udbygget.

Færgesekretariatet bemærker, at de er tilfredse med, at lovforslaget tager højde for de politiske ønsker om at holde prisen på færgefart til de små øer så lav som mulig, hvorfor de er tilfredse med forslaget om, at færger, der er omfattet af § 21 b i Lov om kommunal udligning og genelle tilskud til kommuner kan opnå refusion af indbetalt årlig afgift. Dog vil det foreslåede medføre en omstændig administrativ sagsbehandling baseret på den vurdering, at det ikke vil være muligt et år i forvejen præcist at udpege hvilke skibe, der vil besejle en bestemt rute i den pågældende periode. Der gøres opmærksom på, at det af færgens fartstilladelse fremgår, hvilke(n) rute, der må besejles, og at færgen derfor vil være knyttet til denne eller disse ruter, der vil være omfattet af § 21 b. Hvis der sker afvigelser herfra, vil færgen/kommunen i forhold til afgiftsfritagelsen have en oplysningspligt i forhold til Skibsregistret, ligesom oplysningerne i øvrigt vil være Søfartsstyrelsen bekendt. Der opfordres derfor til, at forslaget genovervejes og færger omfattet af § 21 b fritages for afgiften.

Kommentar

Hensynet bag refusionsordningen er at sikre, at færgeoperatørerne ikke overstiger EU's statsstøtteregler, herunder navnlig de minimis-reglerne. Reglerne tilsiger, at en virksomhed lovligt kan modtage statsstøtte som ydes i form af flere mindre beløb, så længe det samlede beløb ikke overstiger en nærmere fastsat beløbsgrænse over en 3-årig periode. Med en lovhjemlet fritagelse ville den ydede statsstøtte ikke længere være synlig og dermed potentielt medføre, at færgeoperatørerne uforvarende overtrådte de minimis-reglerne. Kommentaren fra Færgesekretariatet fører ikke til en ændring af udkast til lovforslag.

III. Oversigt over hørte organisationer, myndigheder m.v.

Lovforslag om ændring af lov om sikkerhed til søs og lov om skibes besætning:

Advokatsamfundet, Ankenævnet for Søfartsforhold, Assuranceforeningen SKULD (Gjensidig), Brancheforeningen Dansk Kollektiv Trafik, Brancheorganisation for den danske vejgodstransport (ITD), By & Havn, Centralorganisationen af 2010 (CO10), CO-Industri, CO-Søfart, Danmarks Fritidssejler Union, Danmarks Pelagiske Producentorganisation (DPPO), Danmarks Skibskredit A/S, Danske Shipping- og Havnevirksomheder, DanPilot, Dansk Arbejdsgiverforening (DA), Dansk Fritidsfiskerforbund, Dansk Erhverv, Dansk Industri, Dansk Rib Charter Brancheorganisation, Dansk Sejlerunion, Dansk Standard, Dansk Transport og Logistik, Dansk

Vandski & Wakeboard Forbund, Dansk Yacht Union, Danske Advokater, Danske Havne, Danske Lodser, Danske Maritime, Danske Rederier, Danske Regioner, Danske Tursejlere, Fagbevægelsens Hovedorganisation, 3F Sømændene, Fair Maritim, Fiskeriets Arbejds miljøråd, Fiskernes Forbund, Fiskeskibsudvalget, FOA - Fag og Arbejde, Forenede Danske Motorejere, Foreningen for Skånsomt Kystfiskeri, Foreningen til Langturssejladens Fremme, Færgesekretariatet, Gorrissen Federspiel, Grønlands Selvstyre (Departementet for Boliger og Infrastruktur), Handelsflådens Arbejds miljø- og Velfærdsråd, Kommunernes Landsforening, Lederne Søfart, Maskinmestrenes Forening, Marstal Navigationsskole, Martec, Metal Maritime, North Sea College, Offentligt Ansattes Organisationer, Radio Medical Danmark, Radiotelegrafistforeningen af 1917, Rektorkollegiet for de maritime uddannelser/Maritime Uddannelser, Rigspolitiet, Rigsrevisionen, Sammenslutningen af Danske Småøer, Sammenslutningen af Mindre Erhvervsfartøjer, Skibstilsynsrådet, Småøernes Færgeselskaber, Sølovsudvalget, Sø- og Handelsretten.

Lovforslag om ændring af søloven:

Advokatsamfundet, Ankenævnet for Søfartsforhold, Arbejdstilsynet, Assuranceforeningen SKULD (Gjensidig), Brancheforeningen Dansk Kollektiv Trafik, Brancheorganisation for den danske vejgodstransport (ITD), By & Havn, Centralorganisationen af 2010 (CO10), CO-Industri, CO-Søfart, Danmarks Fiskeriforening, Danmarks Fritidssejler Union, Danmarks Pelagiske Producentorganisation (DPPO), Danmarks Skibskredit A/S, DanPilot, Dansk Arbejdsgiverforening (DA), Dansk Fritidsfiskerforbund, Dansk Erhverv, Dansk Industri, Dansk Rib Charter Brancheorganisation, Dansk Sejlunion, Dansk Standard, Dansk Transport og Logistik, Dansk Vandski & Wakeboard Forbund, Dansk Yacht Union, Danske Advokater, Danske Havne, Danske Lodser, Danske Maritime, Danske Rederier, Danske Regioner, Danske Shipping- og Havnevirksomheder, Danske Tursejlere, Data-tilsynet, Erhvervsstyrelsen, Erhvervsstyrelsens Området for Bedre Regulering, Fagbevægelsens Hovedorganisation, Fagligt Fælles Forbund - 3F Sømændene, Fair Maritim, Fiskeriets Arbejds miljøråd, Fiskernes Forbund, Fiskeskibsudvalget, FOA - Fag og Arbejde, Foreningen for Skånsomt Kystfiskeri, Foreningen til Langturssejladens Fremme, Færgesekretariatet, Gorrissen Federspiel, Grønlands Selvstyre (Departementet for Boliger og Infrastruktur), Handelsflådens Arbejds miljø- og Velfærdsråd, Kommunernes Landsforening, Lederne Søfart, Marstal Navigationsskole, Martec, Maskinmestrenes Forening, Metal Maritime, North Sea College, Offentligt Ansattes Organisationer, Radio Medical Danmark, Radiotelegrafistforeningen af 1917, Rektorkollegiet for de maritime uddannelser/Maritime Uddannelser, Rigspolitiet, Rigsrevisionen, Sammenslutningen af Danske Småøer, Sammenslutningen af Mindre Erhvervsfartøjer, Skibstilsynsrådet, Småøernes Færgeselskaber, Sølovsudvalget, Sø- og Handelsretten og Uddannelses- og Forskningsstyrelsen.