

## NOTAT

28. marts 2006

**Vores reference:**

Sag

Arkivkode

Center for skibe

(CFS)

/NAH

### Høringsnotat vedrørende forslag til lov om ændring af søloven og forskellige andre love (Digital skibsregistrering, pant, udlæg m.v. i fiskerirettigheder, fordeling af bjærgeløn og skibes hjemsted)

**SØFARTSSTYRELSEN**

Vermundsgade 38 C

2100 København Ø

#### 1. Sammenfatning

Tlf. 39 17 44 00

Fax 39 17 44 01

CVR-nr. 29 83 16 10

EAN-nr. 5798000023000

sfs@dma.dk

www.sofartsstyrelsen.dk

Lovforslaget var oprindeligt delt i tre lovforslag om ændring af søloven:

- digital skibsregistrering,
- pant, udlæg m.v. i fiskerirettigheder og
- fordeling af bjærgeløn og skibes hjemsted.

Lovforslagene er nu skrevet sammen til ét lovforslag.

Formålet med bestemmelserne om *digital skibsregistrering* er at skabe mulighed for elektronisk, papirløs skibsregistrering. Lovforslaget åbner mulighed for en gradvis digitalisering, således at anmeldelser i en overgangsperiode kan ske både papirbaseret og digitalt. Overgangen til digital anmeldelse af negotiable pantebreve vil dog først ske på et senere tidspunkt. Lovforslaget giver desuden mulighed for at få registreret fuldmagter i et fuldmagsregister, hvis den virksomhed eller borger, som skal underskrive en anmeldelse til skibsregistret, ikke selv er i besiddelse af en digital signatur, eller ønsker at give en anden person, f.eks. en advokat, bemyndigelse til at underskrive på sine vegne. Lovforslaget giver endvidere hjemmel til, at Søfartsstyrelsen kan autorisere virksomheder til at udføre udvalgte opgaver.

ØKONOMI- OG

ERHVERVSMINISTERIET

Lovgivningen om rettighedsregistrering på skibsregistreringsområdet har stor lighed med reglerne for tinglysning af fast ejendom. Bestemmelserne om rettighedsregistrering i vedlagte lovforslag svarer derfor i vidt omfang til bestemmelserne i lovforslaget om digital tinglysning, som forventes fremsat i Folketinget samtidigt med forslaget til ændring af søloven.

Forslaget om *pant, udlæg m.v. i fiskerirettigheder* medfører administrative fordele, idet pantebreve med pant i fiskefartøjer automatisk kommer til at omfatte de til skibet knyttede fiskerirettigheder. Derved opnås, at fiskerierhvervets långivere alene vil skulle registrere pantsætning ét sted – i skibsregistret – hvor de i dag skal tinglyse pant i fiskerirettighederne i Personbogen og registrere pant i selve skibet i skibsregisteret.

Bestemmelserne om bjærgeløn skal forhindre, at skibe hjemmehørende i Danmark udsættes for konkurrencevridende forskelsbehandling, fordi de er bundet af utidssvarende krav om bjærgelønnens fordeling. Denne del af forslaget gennemføres i lyset af udviklingen indenfor bjærgningsvirksomhed, der har medført, at flere forskellige typer af skibe, og ikke kun egentlige bjærgningsfartøjer, i dag udfører bjærgningsopgaver, således at det er forventeligt for mandskabet, at der vil kunne indgå bjærgningsopgaver i de normale driftsopgaver. Det foreslås derfor, at muligheden for at aftale, at mandskabet ikke skal have særskilt bjærgeløn, også skal gælde for skibe, hvor bjærgningsvirksomhed indgår eller kan indgå som en naturlig del af driften, uden at der er tale om et egentligt bjærgningsfartøj. Hermed bringes bestemmelsen i bedre overensstemmelse med den retspraksis, der er i andre nordiske lande, hvor man har været mindre restriktive i fortolkningen af reglerne om bjærgeløn.

Forslaget om *skibes hjemsted* imødekommer et ønske fra danske rederier om, at ikke kun havnebyer, men også byer inde i landet kan være hjemsted for handelsskibe. Den gældende ordning opretholdes for fiskeskibe, af hensyn til fiskeskibenes havnekendingsnumre, som viser, hvilket distrikt skibet er hjemmehørende i.

## 2. Høringsvarene og kommentarer hertil

Et lovforslag om *digital skibsregistrering* blev i 2005 drøftet med de mest berørte virksomheder og organisationer, som generelt stillede sig positive overfor forslaget.

Denne del af det samlede lovforslag har nu endvidere været i høring hos Advokatrådet, Bilfærgernes Rederiforening, Danmarks Fiskeriforening, Danmarks Rederiforening, Dansk Sejlunion, Danmarks Skibskredit A/S, Finansrådet, Rederiforeningen af 1895, Rederiforeningen for Mindre Skibe, Søsportens Brancheforening og Søløvsudvalgets medlemmer<sup>1</sup>. Da udarbejdelsen af forslaget har afventet Tinglysningssudvalgets arbejde, har organisationernes høringsfrist været meget kort.

Lovforslagets bestemmelser vedrørende *pantsætning af fiskerirettigheder* har været i høring hos Erhvervsfiskeriudvalgets medlemmer<sup>2</sup>, Søløvsudvalgets medlemmer, Finansrådet og Dansk Skibskredit A/S.

Lovforslagets bestemmelser vedrørende *bjærgeløn* og *skibes hjemsted* har været i høring hos følgende organisationer m.v.: Advokatrådet, Amdrårds-

---

<sup>1</sup> Søløvsudvalgets opgaver består i at afgive betænkninger om søretlige emner, herunder udarbejdelse af lovforslag. Søløvsudvalgets medlemmer er udpeget af erhvervet, interesseorganisationer og offentlige myndigheder.

<sup>2</sup> Erhvervsfiskeriudvalget er det udvalg som afgiver høringsvar i forbindelse med ændringer af fiskerilovgivningen.

foreningen i Danmark, Bilfærgernes Rederiforening, Danmarks Fiskeriforening, Danmarks Rederiforening, Dansk Sø-Restaurations Forening, Fagligt Fælles Forbund (3F), Fiskernes Forbund, Forbundet af Offentligt Ansatte, Funktionærernes og Tjenestemændenes Fællesråd, Grønlands Hjemmestyre, Kommunernes Landsforening, Landsorganisationen i Danmark, Maskinmestrenes Forening, Metal Søfart, Radiotelegrafistforeningen af 1917, Rederiforeningen af 1895, Rederiforeningen for Mindre Skibe, Restaurationsbranchens Forbund, Statsansattes Kartel, Statstjenestemændenes Centralorganisation II, Søfartens Ledere – Dansk Navigatørforening, Sømændenes Forbund og Sølovsudvalgets medlemmer.

De indkomne bemærkninger til lovforslaget gennemgås i det følgende:

### **2.1. Digital skibsregistrering**

#### **Danmarks Rederiforening:**

Det bør i de generelle motiver fremgå mere klart, hvad sontringen mellem matrikulære registreringer og rettighedsregistreringer indebærer. Det bør også forklares nærmere, hvorledes der skal forholdes med skøder og bilbreve (bygningsattest og overdragelsesdokument for nybygget skib) fra udlandet.

#### **Kommentar:**

*På baggrund af Rederiforeningens bemærkninger er lovforslaget justeret, så sontringen mellem matrikulære registreringer og rettighedsregistreringer fremstår tydeligere. Tilsvarende er det nu gjort tydeligere i bemærkningerne, at det må forventes, at det i række tilfælde, hvor udenlandske aktører er involverede, i en årrække fortsat vil være nødvendigt at modtage papirdokumenter.*

#### **Danmarks Rederiforening:**

Det bør udtrykkeligt fastslås i loven, og ikke som nu alene i bemærkningerne, at skibsregistret skal underrette den, der er berettiget til at disponere, når der er modtaget en anmeldelse forsynet med digital signatur.

#### **Kommentar:**

*Det vil være for bekosteligt at sende et brev til den registrerede ejer, hver gang der foretages en anmeldelse, og for en række anmeldelser, fx ændring af hjemsted, vil det være overflødig. For visse typer af anmeldelser, fx pantebreve, skønnes der at være behov for at underrette den registrerede ejer. Afgrænsningen af de tilfælde, hvor der foretages underretning til den registrerede ejer, bør kunne justeres løbende. Det er derfor fundet mest hensigtsmæssigt, at der administrativt fastlægges, hvornår underretning skal ske. Lovforslagets bemærkninger er tilrettet i overensstemmelse hermed.*

#### **Danmarks Rederiforening:**

Det bør sikres, at der ikke bliver større offentlighed efter de nye regler, så kommercielt følsomme oplysninger bliver offentligt tilgængelige.

**Kommentar:**

*Lovforslaget vil i praksis ikke indebære, at flere oplysninger bliver offentligt tilgængelige end dem, der allerede er offentligt tilgængelige i dag.*

**Danmarks Rederiforening:**

Rederiforeningen er imod bestemmelsen om, at den autoriserede anmelder har et objektivt ansvar overfor staten. Man finder det objektive ansvar særegent og anser det for at være pålagt som et statsansvar, der ikke bør smitte af på den autoriserede anmelder.

**Kommentar:**

*Den autoriserede anmelder skal foretage en del af den kontrol, som skibsregistret i dag foretager, inden et dokument registreres. Det ville ikke være rimeligt, såfremt statens skulle opretholde et objektivt ansvar og alene bære risikoen for tab, som måtte opstå som følge af anmeldelser foretaget af professionelle autoriserede anmeldere. Kan ansvar ikke gøres gældende overfor den pågældende, hæfter staten fortsat med et objektivt ansvar for fejlregistreringer.*

*Lovforslagets bestemmelser om ansvar for den autoriserede anmelder svarer til Tinglysningsudvalgets anbefalinger. Disse blev støttet af hele Tinglysningsudvalget, bortset fra Dansk Ejendomsrådgiverforenings repræsentant. Der er derfor ikke foretaget ændringer i lovforslaget som følge af bemærkningerne fra Danmarks Rederiforening.*

**Danmarks Rederiforening:**

Danmarks Rederiforening peger på, at det er vigtigt, at de eksisterende regler for stempelafgift fortsat finder anvendelse, så der ikke bliver tale om gebyrer som følge af overgang til digital skibsregistrering. Såvel overdragelse som andre dispositioner over ejerpantebreve og pantebreve, der i dag er gebyrfri, skal fortsat være gebyrfri i det digitale system.

**Kommentar:**

*Overgangen til digital skibsregistrering er afgiftsneutral. Dette sikres ved, at der efter aftale med Skatteministeriet er medtaget en ændring i tinglysningsafgiftsloven, hvorefter også registrering af underpant i ejerpantebreve bliver afgiftsfri.*

**Danmarks Rederiforening:**

Endelig har Rederiforeningen ønsket enkelte præciseringer i lovtæksten og bemærkningerne, samt at anmeldelsesblanketter m.v. også kan udfyldes på engelsk.

**Kommentar:**

*De ønskede præciseringer er indsat i lovforslaget. I dag anvendes dansk-sprogede formularer, hvorimod den dokumentation der er nødvendig for, at der kan ske registrering, ofte er på engelsk. Spørgsmålet om anvendelse af engelsk i det digitale anmeldelsessystem vil indgå i overvejelserne i forbindelse med udvikling af IT-systemet. En forudsætning herfor, er dog, at merudgiften hertil ikke bliver for stor.*

**Danmarks Skibskredit A/S, Finansrådet og Advokatrådet:**

Organisationerne har udtrykt bekymring for, om der vil opstå problemer i forbindelse med arrest, som foretages i udlandet på grundlag af digitale pantebrev. Den udenlandske dommer skal i forbindelse med arrestens foretagelse have en skriftlig dokumentation for panterrettigheden. Dette sker i dag ved forevisning af pantebrevet, evt. med attestation af en notar, Udenrigsministeriet og det pågældende lands ambassade. Organisationer ønsker sikkerhed for, at det ikke bliver en langvarig og besværlig proces, at fremskaffe skriftlig dokumentation for panterrettigheder m.v. Der peges ligeledes på problemer i forbindelse med anvendelse af digitale dokumenter i forbindelse med køb og salg af skibe i udlandet. Advokatrådet ønsker endeligt at opretholde den hidtidige ordning, hvorefter skibsregistret forhåndsgodkender dokumenterne, f.eks. i forbindelse med at et skib sælges til udlandet.

**Kommentar:**

*Det er i lovbemærkningerne præciseret, at skibsregisteret på begæring vil udstede en bekræftet udskrift af de oplysninger, som er registreret på det pågældende tidspunkt om et skib, herunder en bekræftet udskrift af det registrerede, digitale pantebrev. En sådan udskrift, som registeret vil kunne udskrive straks, når der anmodes om det, vil kunne tjene som dokumentation overfor de udenlandske myndigheder.*

*I dag er der en praksis, hvorefter man kan få skibsregistret til at gennemgå dokumenterne forinden en anmeldelse, således at anmelderen dermed får kontrolleret, at alle dokumenter er korrekt udfyldt og i orden på selve afleveringstidspunktet. Det nye lovforslag er ikke til hinder for, at en sådan praksis fortsætter, men behovet for forhåndskontrol vil formentlig blive stærkt reduceret eller bortfalde. Det nye IT-system, der bliver udviklet i forbindelse med indførelsen af den digitale skibsregistrering, vil medføre en automatisk validering af de indtastede oplysninger. Dermed tilgodeses samme formål, nemlig at fejl og mangler undgås, og at registreringen vil kunne finde sted straks, når dokumenterne fremsendes.*

*Søfartsstyrelsen vil tage initiativ til en drøftelse med Finansrådet, Advokatrådet og Danmarks Skibskredit A/S om, hvordan man mest hensigtsmæssigt får håndteret de praktiske problemer, som organisationerne har rejst.*

**Finansrådet:**

Finansrådet har peget på, at det bør fremgå eksplicit af lovbemærkningerne om autorisation som anmeldere, at pengeinstitutter ikke behøver at stille betryggende sikkerhed, da pengeinstitutter i medfør af reglerne om kapitalkrav allerede opfylder denne betingelse.

**Kommentar:**

*Det fremgår allerede af bemærkningerne til § 39 b, stk. 5, at Søfartsstyrelsen kan bestemme, at en, der ansøger om autorisation som anmelder, helt eller delvis opfylder kravet om betryggende sikkerhedsstillelse ved at opfylde krav, der stilles i anden lovgivning.*

*Som følge af Finansrådets bemærkning er det nu tydeliggjort i bemærkningerne til § 39 c, stk. 5, at pengeinstitutter vil kunne undtages fra kravet om forsikringsdækning og garantistillelse.*

**2.2. Pant, udlæg m.v. i fiskerirettigheder**

**Finansrådet** støtter lovforslaget.

De øvrige organisationer har ikke haft bemærkninger til denne del af lovforslaget.

**Danmarks Skibskredit:**

Danmarks Skibskredit A/S har dog peget på, at det fremgår af de specielle bemærkninger, at en erhverver på tvangsauktion også automatisk erhverver de fiskerirettigheder, der tilhører skibet. Da fiskerilovgivningen forhindrer udenlandske købere i at overtage fiskerirettigheder, vil lovforslaget i praksis medføre, at en udenlandsk køber bliver afskåret fra at byde på en tvangsauktion, fordi skib og fiskerirettigheder ikke kan skilles ad.

**Kommentar:**

*Fødevarerministeriet har oplyst, at alene personer eller selskaber, som er fiskeriberettiget, vil kunne træde ind i de fiskerirettigheder, der er knyttede til fartøjet. Dette gælder, uanset om den pågældende er dansk eller udlænding. Lovforslagets sammenkædning af skib og fiskerirettigheder i pantsætningsmæssig henseende skal ses i lyset af, at fiskerirettighederne i almindelighed vil være mere værdifulde end selve skibet. Såfremt sammenkædningen i konkrete sammenhænge viser sig at være uhensigtsmæssig, vil fartøjsejeren og de involverede panthavere have mulighed for at afmelde skibet fra fiskeriflåden og videresælge det som ikke-fiskeskib. Retten til at indsætte et tilsvarende skib i fiskeflåden vil herefter kunne sælges særskilt.*

*Fødevarerministeriet har endvidere oplyst, at en panthaver, som overtager et fiskefartøj på tvangsauktion, i henhold til fiskerilovgivningen vil være berettiget til at videreoverdrage fartøjet med de tilhørende fiskerirettigheder til en person eller selskab, som er fiskeriberettiget efter fiskerilov-*

*givningen. Dette gælder, uanset om den pågældende er udlænding eller dansk.*

*Der er derimod efter fiskerilovgivningen kun meget begrænsede muligheder for, at en panthaver, der ikke er fiskeriberettiget efter fiskerilovgivningen, og som har overtaget et fiskefartøj på tvangsauktion, selv kan udnytte skibet til fiskeri. Dette indebærer også, at overtagelse til brugeligt pant kun vil kunne komme på tale, såfremt panthaveren er fiskeriberettiget. I dag forekommer overtagelse af fiskefartøjer til brugelig pant ikke i praksis.*

*I lyset af bemærkningerne fra Danmarks Skibskredit A/S er det tydeliggjort i lovbemærkningerne, at forslaget ikke indebærer nogen ændring af den almindelige offentlige lovgivning, herunder fiskerilovgivningen.*

### **2.3. Bjærgeløn**

Generelt støtter **Danmarks Rederiforening** den foreslåede ændring. De finder, at ændringen en naturlig følge af udviklingen inden for bjærgningsområdet af de skibstyper, der anvendes i bjærgningsopgaver, samt at den er nødvendig af hensyn til danske skibes konkurrenceevne.

**FTF, Maskinmestrenes Forening, CO-Søfart, Søfartens Ledere, 3F og Sømændenes Forbund** kan ikke støtte den foreslåede lovændring, som de generelt finder overflødig og dårligt stemmende med den internationale lovgivning på området.

#### **Danmarks Rederiforening:**

Med hensyn til forslagens øgede adgang til at indgå aftale om fravigelse af bjærgeløn peger Danmarks Rederiforening på, at ordet "varigt" bør udgå af den foreslåede lovtekst til § 451, stk. 4, fordi der kan opstå usikkerhed om, hvad udtrykket betyder rent tidsmæssigt, og det kan binde rederierne unødigt, hvis der bliver behov for at fjerne bjærgningsudstyret. Det afgørende må være, at det ved påmønstringen er forudsigeligt, at bjærgningsopgaver kan indgå som en del af skibets naturlige drift.

#### **Kommentar:**

*Som følge af rederiforeningens udtalelse foreslås det, at ordet "varigt" udgår fra lovteksten for at sikre en mere fleksibel udnyttelse af skibene.*

*Det fremgår allerede af bemærkningerne, at der skal være en forudsigelighed for mandskabet*

#### **Maskinmestrenes Forening og Søfartens Ledere:**

De to organisationer anfører, at deres medlemmer i bjærgningssituationer yder en indsats udover, hvad der forventes af dem, og arbejdet udføres med visheden om, at der findes lovbestemte regler, der fastlægger fordelingen mellem rederi, skibsfører og mandskab. Fravigelse af reglerne om

fordeling af bjærgeløn til ugunst for skibsfører og mandskab bør derfor kun kunne ske ved forudgående aftale herom.

**Kommentar:**

*Det har ikke været intentionen med lovforslaget, at reglerne om bjærgeløn skal kunne fraviges til ugunst for skibsfører og mandskab uden en forudgående aftale. Det er nu præciseret i lovforslaget, at det i lighed med hvad der i dag gælder for bjærgningssskibe, kræver en forudgående aftale at fravige reglerne om fordeling af bjærgeløn til ugunst for skibsfører og mandskabet.*

**Søfartens Ledere:**

Søfartens Ledere bemærker, at lønomkostninger er et konkurrenceparameter på bjærgningsmarkedet, men dette spørgsmål skal løses af parterne på arbejdsmarkedet, ikke ved lovgivning.

**CO-Søfart:**

CO-Søfart anfører, at hvis der skal åbnes for adgang til aftaler, som yderligere fraviger gældende lovgivningsregler om fordeling af bjærgeløn skal dette ske gennem ordinære overenskomstforhandlinger for de særlige fartøjer, der er omtalt i lovforslaget.

**Kommentar:**

*I bemærkningerne til lovforslaget er det præciseret, at en aftale om fravigelse af reglerne om fordeling af bjærgeløn kan indgås som led i en individuel ansættelseskontrakt eller i en kollektiv overenskomst. Lovforslaget foreskriver ikke, at aftalen kun kan indgås som en del af en kollektiv aftale. Det må bero på parterne.*

*I lovforslaget er det i øvrigt fastsat, at loven alene har virkning for forhyringer indgået efter de nye reglers ikrafttrædelse.*

**Maskinmestrenes Forening og Sømændenes Forbund:**

De to foreninger er af den opfattelse, at forslaget er i strid med Danmarks internationale forpligtelser. Den internationale bjærgningskonventions præambel omtaler, at der er behov for at sikre, at der findes tilstrækkelige incitamenter for personer, der udfører bjærgning. Ifølge foreningerne medfører dette - sammenholdt med konventionens artikel 15, der fastsætter, at fordelingen af bjærgelønnen mellem ejeren, skibsføreren og mandskabet skal ske i henhold til lovgivningen i den enkelte flagstat – at det er forudsat, at der skal ske en fordeling af bjærgelønnen også til skibsfører og øvrig besætning.

**Kommentar:**

*Der er ingen internationale krav, der binder Danmark til en bestemt fordeling af bjærgeløn mellem reder, skibsfører og det øvrige mandskab. Bjærgningskonventionens artikel 15 fastsætter, at det er op til flagstaten at fastsætte denne fordeling. Den gældende bestemmelse i de nordiske sø-*



*love fastsætter således allerede i dag, at reglerne om fordeling af bjærgeløn kan fraviges til ugunst for skibsfører og mandskab på de egentlige bjærgningsfartøjer. Det er ikke i strid med internationale regler at udvide kredsen af fartøjer til også at omfatte andre skibe, hvor bjærgning i dag indgår som en normal del af driften.*

**Maskinmestrenes Forening, Sømændenes Forbund og Søfartens Ledere:**

Maskinmestrenes Forening, Sømændenes Forbud og Søfartens Ledere anfører, at det ikke er dokumenteret, at danske skibe konkurrencemæssigt er dårligere stillet med de nuværende regler, og at danske skibe som følge heraf har mistet relevante opgaver.

**Kommentar:**

*Løn, herunder bjærgeløn, er et konkurrenceparameter, og udgangspunktet vil alt andet lige være dårligere for skibe, der skal beregne en særlig bjærgeløn til besætningen, end for skibe, der ikke skal. Lovforslaget er dog ikke udelukkende begrundet i konkurrencehensyn. Forslaget er således primært begrundet i udviklingen på bjærgningsområdet, hvor flere skibstyper, udover traditionelle bjærgningsfartøjer, udfører bjærgning som en naturlig del af skibets drift, og hvor mandskabet må forvente dette. Det er derfor naturligt at sidestille disse fartøjer med traditionelle bjærgningsfartøjer. Desuden foretages lovændringen, for at sikre en bedre overensstemmelse med retspraksis i de øvrige nordiske lande.*

**2.4. Skibes hjemsted**

**Danmarks Rederiforening og Maskinmestrenes Forening:**

Danmarks Rederiforening og Maskinmestrenes Forening har udtrykt deres støtte til forslaget.

De øvrige organisationer har ikke haft bemærkninger til forslaget.