



DANMARKS REDERIFORENING

(DANISH SHIPOWNERS' ASSOCIATION)

Søfartsstyrelsen
Att.: Specialkonsulent Niels Auning-Hansen
Vermundsgade 38 C
2100 København Ø

10. marts 2006

ulr/bc - 350/950001

Forslag til lov om ændring af søloven, lov om Dansk Internationalt Skibsregister og retsplejeloven (Digital skibsregistrering)

Vi henviser til Søfartsstyrelsens brev af 3. marts 2006 vedrørende forslag til lov om digital skibsregistrering, der mandag morgen den 6. marts lå til besvarelse med svarfrist senest fredag den 10. marts kl. 12.00.

Der er tale om et ganske omfattende og kompliceret lovudkast, som adskiller sig en del fra det, vi umiddelbart havde forventet at se.

På grund af det stærkt ændrede lovudkast er det ikke muligt for os at afgive et dækkende høringssvar, og Danmarks Rederiforening kan således ikke tages til indtægt for en støtte til de enkelte bestemmelser i lovforslaget. Det er afgørende, at de forskellige bestemmelser undergives en nøjere vurdering, inden lovforslag fremsættes, og en væsentlig længere høringsperiode er derfor nødvendig. En udskydelse af lovforslagets fremsættelse bør overvejes.

Med hensyn til det mere overordnede kan vi tilslutte os, at der gennemføres en lov om digital skibsregistrering. Der er tale om et betydningsfuldt projekt for skibsfartserhvervet, og generelt synes forslaget at dække de rigtige punkter.

Vi har følgende mere konkrete bemærkninger til lovmotiverne og lovudkastet:

I. Bemærkninger til lovmotiverne

1. I de generelle motiver bør det væsentligt mere klart fremgå, hvad sondringer mellem matrikulære registreringer og rettighedsregistreringer indebærer. Det anføres på den ene side, at sigtet med lovforslaget bl.a. er, at der kan foretages digital anmeldelse af matrikulære oplysninger, og på den anden side at matrikulære registreringer ikke er omfattet af de nye bestemmelser.

Det er heller ikke nærmere forklaret, hvorledes der skal forholdes med skøder, herunder skøder vedrørende skibe fra udlandet og med bilbreve. Der mangler gan-

ske enkelt en langt klarere fremstilling af, hvad hele komplekset - digital skibsregistrering - går ud på og konkret indebærer.

2. I pkt. 1.3 mangler der et led i fremstillingen: Det anføres ikke, at det er hensigten efter en periode, at der (normalt) kun kan foretages digital anmeldelse af skøder og simple pantebreve, men vi forstår, dette er hensigten.
3. Under pkt. 2.3.7 anføres til sidst, at det er hensigten administrativt at indrette en rutine, hvorved der ved modtagelse af anmeldelser bliver sendt besked om anmeldelsen til den, der ifølge registret er berettiget til at disponere. Dette bør udtrykkelig fastslås som en myndighedspligt i en lovbestemmelse.
4. Under pkt. 2.3.8 anføres, at der ikke forventes større eller mindre offentlighed omkring de registrerede rettigheder og dokumenter. Det bør sikres, at der ikke skal foretages registrering af kommercielt følsomme oplysninger, som dermed bliver offentligt tilgængelige.
5. Under pkt. 4 - Administrative konsekvenser for stat, amt og kommuner - bør det anføres, at forslaget må antages at medføre administrative besparelser.
6. Andet afsnit i motiverne til § 37 a forstås ikke umiddelbart for så vidt angår forbeholdet som følge af § 46 a, stk. 2, men skyldes måske, at motivernes udformning adskiller sig fra formuleringen i § 46 a, stk. 2?
7. Motiverne til § 39 d på side 30 bliver nok klarere, hvis det noget tidligere, end det indirekte sker på side 31, forklares, at fuldmagten kan indsendes elektronisk.
8. Afsnittet i midten på side 31: "Fremsendelsen ..." er en nogenlunde præcis gentagelse af det, der allerede er sagt på side 30 forinden: "Bestemmelsen indebærer ...".

II. Bemærkninger til lovtæksten

1. Nr. 3 (nye § 28): Medens der i stk. 1 tales underforstået om registrering af "ejerret-tighed", anføres i § 28 a langt mere udførligt: "rettigheder over de i skibsregistret indførte skibe ...".
2. Nr. 13 (§ 36 c, stk. 1): Formuleringen: "Afdrag før forfaldstid" forekommer uklart - afdrag skal vel normalt erlægges før forfaldstid?
3. Nr. 18 (§ 39 a, stk. 1 og 2): Umiddelbart forstås det ikke, at anmelderen skal kontrollere, at det digitale dokument hidrører fra en berettiget. Er det ikke anmelderen, der udarbejder og underskriver det digitale dokument?

4. Nr. 18 (§ 39 a, stk. 4): Vi er imod en bestemmelse om objektivt erstatningsansvar for anmeldere. Det objektive ansvar er særegent, og må anses for at være pålagt, fordi der er tale et statsansvar. Det bør ikke smitte af på f.eks. anmeldere.
5. Nr. 18 (§ 39 a, stk. 5): Som ovenfor anført bør der være pligt for Søfartsstyrelsen til at sende meddelelse til den, der ifølge registret er berettiget til at disponere.

III. Øvrige bemærkninger

Det må sikres:

- at der ikke bliver tale om gebyrer som følge af overgang til elektronisk registrering.
- at resterende stempelværdier på ejerpantebreve kan bevares ved som hidtil i henhold til skattemyndighedernes krav at forsyne det historiske pantebrev med en allonge.
- at ikke blot overdragelsen, men også andre dispositioner over pantebreve i det digitale system fortsat er stempelfri.
- at anmeldelsesblanketten m.v. kan udfyldes både på dansk og engelsk.

Med venlig hilsen
DANMARKS REDERIFORENING
P.D.V.

Uffe Lind Rasmussen



Danmarks
Skibskredit

Søfartsstyrelsen
Att.: N. Auning-Hansen
Center for Skibe
Vermundsgade 38 C
2100 København Ø

9. marts 2006
KNJ
Søfartsstyrelsen DSF svar (2)

Sag 200502668 - Digital skibsregistrering

Vi henviser til Søfartsstyrelsen's brev af den 3. marts 2006 vedrørende Forslag til Lov om ændring af søloven, lov om Dansk Internationalt Skibsregister og retsplejeloven (Digital skibsregistrering) samt vores bilaterale møde den 15. juni 2004 og høringen (Gå-hjem-møde) den 15. december 2004 i Søfartsstyrelsen.

Indledningsvist henleder vi opmærksomheden på, at lovforslaget inkl. bemærkninger ikke tager hensyn til de kommentarer og bemærkninger, vi fremførte på mødet den 15. juni 2004, hvorfor vi tillader os til at genfremsætte disse:

Ad I) International anerkendelse

Skibene, som Danmarks Skibskredit har pant i under DIS, er mobile og opereres internationalt. Det vil sige en eventuel arrest med stor sandsynlighed vil finde sted i fremmed jurisdiktion, hvilket forudsætter, at dommer under fremmed ret skal have en skriftlig dokumentation for vores panterettigheder. Det må således tilsikres, at Danmarks Skibskredit får en dokumentation for pantet, som kan anvendes alle steder på samme måde som pantebreve af i dag. Derved tilsikres, at Danmarks Skibskredit som panthaver bevarer muligheden for at foretage arrest, tvangsrealisering m.m.

Ad II) Det tidsmæssige aspekt

Hvis systemet skal anvendes til vores sager, må det tilsikres, at fremskaffelse af papirdokumentation for pantet ikke bliver en langvarig og besværlig proces. I dag kan vi sende pantebrevet (i værste fald desuden en af Notaren, Udenrigsministeriet og Ambassade/Konsulat notariseret og legaliseret oversat version af pantebrevet) til vores udenlandske repræsentant med henblik på realisation. Som vi har forstået sammenhængen skal genparten af det digitale pantebrev yderligere signeres af en dansk dommer, hvilket kan virke forsinkende i en situation, hvor hurtig handling er påkrævet.

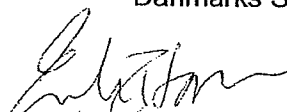
Ovenstående to forhold er af væsentlig betydning for en panthaver med pant i et DIS-flaget skib, hvortil i øvrigt kommer en række praktiske forhold med en udenlandsk indgangsvinkel (f.eks. udveksling af dokumenter i en closing, dobbeltregistrering m.m.), som ikke er behandlet i bemærkningerne til lovforslaget.

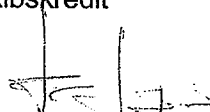
Som følge af, at Danmarks Skibskredit har anslået DKK 20 mia. udlån mod pant i DIS-flagede skibe og samtidig er et obligationsudstedende institut i Danmark, er det afgørende for os, at der ikke kan rejses tvivl om vores evne til hurtigt at eksekvere vores panter.

Hvis der er spørgsmål eller kommentarer til nærværende er De velkommen til at kontakte Morten Snede Larsen, Ole E. Hansen eller Knud Jæger

Med venlig hilsen

Danmarks Skibskredit


Erik I. Lassen


Knud Jæger



Søfartsstyrelsen
Vermundsgade 38 c
2100 København Ø
Att.: N. Auning-Hansen

KRONPRINSESSEGADE 28
1306 KØBENHAVN K
TLF. 33 96 97 98
FAX 33 36 97 50

DATO: 10-03-2006
J.NR.: 04-013202-06-0641
REF.: rll-spi

Høring over udkast til forslag til lov om ændring af søloven, lov om dansk internationalt skibsregister og retsplejeloven (digital skibsregistrering)

Søfartsstyrelsen har ved e-mail af 3. marts anmodet Advokatrådet om bemærkninger til ovennævnte udkast.

Udkastet har været forelagt advokat Christian Hennings, som har bistået Advokatrådet ved udarbejdelsen af høringssvaret. Advokatrådet skal på den baggrund fremkomme med følgende generelle bemærkninger:

Det fremgår ikke af udkastet, hvorledes et digitalt registreret dokument (f.eks. pantebrev, skibsskøde el.lign.) kommer til at "se ud" efter foretaget registrering.

Specielt i forbindelse med dokumentation af ejerrettigheder eller panterettigheder i en anden jurisdiktion end den danske kan der være behov for fremlæggelse af et originaldokument, der umiddelbart kan anvendes (evt. efter foretaget oversættelse) i forbindelse med salg, tvangsrealisation el.lign. Skøder og pantebreve anvendes ofte i sådanne sammenhænge, og når sager påbegyndes ved udenlandsk domstol, stilles der (ofte) krav om, at "det originale pantebrev", "det originale skøde" el.lign. fremlægges. Af disse dokumenter skal debtors eller rederiets navn og underskrift fremgå - og bliver (ofte) kontrolleret.

Det er efter Advokatrådets opfattelse væsentligt, at det tilsikres, at digitalt registrerede dokumenter, som de nævnte, kan udskrives og eventuelt bekræftes af de relevante parter i en form, som umiddelbart vil kunne forstås og anvendes, også uden for landets grænser. I denne forbindelse er det væsentligt, at dokumentet er umiddelbart tilgængeligt, således at der enten kan tages et print og opnås bekræftelser uden forsinkelse, eller eventuelt på forhånd, inden dokumentet sendes til udenlandsk advokat, domstol el.lign., og i hvert fald således, at der ikke opstår unødigt forsinkelse af afsendelsen.

Lovudkastet giver i dets nuværende form ikke mulighed for "fleksibilitet" i forbindelse med forberedelse af "closinger", hvor et lånebeløb f.eks. udbetales til



finansiering af skib eller køb/salg af dette i forbindelse med samtidig registrering af skibspant.

Således som skibsaflæveringer i forbindelse med køb og salg og/eller finansiering p.t. forberedes, sker dette i samarbejde med Skibsregistret, idet registret forud for et "closing-møde", hvor låneudbetaling og panteregistrering finder sted samtidigt, anmoder om at modtage samtlige registreringsdokumenter 24 timer før, registreringen faktisk skal gennemføres. Skibsregistret er således i stand til efter den nuværende praksis at kontrollere, at de dokumenter, der danner baggrund for anmeldelsen og registreringen er korrekte, og vil kunne bekræfte, at dokumenterne kan registreres, når disse indleveres i original. Dette er ofte af afgørende betydning for en låneudbetalings eller et skibssalg gennemførelse, idet alle parter i den beskrevne transaktion ønsker, at adkomst og pant kan registreres uden præjudicerende retsanmærkninger samtidig med, at låneudbetaling foretages, skibsskøde afgives el.lign.

Det er efter Advokatrådets opfattelse af afgørende betydning, at der gives mulighed for etablering af et tilsvarende fleksibelt godkendelsessystem som det ovenfor beskrevne, når lovændringen om digital skibsregistrering gennemføres.

Advokatrådet har ikke indenfor den meget korte høringsfrist haft mulighed for at kommentere lovudkastets enkelte bestemmelser.

Med venlig hilsen

Steffen Pihlblad



Til
Søfartstyrelsen
Vermundsgade 38 C
2100 København Ø

Forslag til Lov om ændring af søloven, lov om Dansk Internationalt Skibsregister og retsplejeloven (Digital skibsregistrering)

Søfartsstyrelsen har ved brev af den 3. marts 2006 fremsendt ovennævnte lovforslag til lov om digital skibsregistrering i høring hos Finansrådet.

Finansrådet har gennemgået det fremsendte materiale, så vidt som det har været muligt henset til den korte høringsfrist, og har hertil følgende bemærkninger.

Det er Finansrådets opfattelse, at det er positivt, at reglerne om digital skibsregistrering i store træk svarer til reglerne i lovforslaget om digital tinglysning.

Krav om sikkerhedsstillelse til autoriserede anmeldere

For så vidt angår lovforslaget § 39 b, der omhandler betingelserne for meddelelse af autorisation som anmelder, finder Finansrådet, at det bør fremgå eksplicit af bemærkningerne til bestemmelsens stk. 5, at pengeinstitutter ikke behøver at stille betryggende sikkerhed for pengekrav, da pengeinstitutter i medfør af reglerne om kapitalkrav allerede opfylder denne betingelse. Der kan i denne forbindelse henvises til betænkning 1471/2006 om digital tinglysning, s. 170 f, hvor det fremgår, at pengeinstitutter og realkreditinstitutter vil kunne undtages fra kravet om forsikringsdækning og garanti-stillelse i den tilsvarende lovbestemmelse i lovforslaget om digital tinglysning § 49 d, stk. 5.

Arrest mv. i udlandet

Lovforslaget om digital skibsregistrering vil bringe Danmark i front på dette område. Finansrådet skal dog opfordre til, at det afklares, hvorledes fx en udenlandsk dommer, der ikke er fortrolig med digitale pantebreve, vil forholde sig, hvis en panthaver begærer arrest i et skib, som er registreret i et digitalt dansk skibsregister. Det må forventes, at den udenlandske dommer vil kræve, at der fremlægges en form for skriftlig dokumentation for pantrettighedens eksistens. Det skal derfor sikres, at en panthaver får en reel mulighed for at fremlægge en tilstrækkelig dokumentation, hvis denne skal kunne varetage sine interesser, når det pantsatte skib befinder sig uden for dansk farvand. Nærmere bestemmelser, der regulerer disse internationale forhold, kunne fastsættes i en bekendtgørelse. Finansrådet deltager gerne i

13. marts 2006

Finansrådets Hus
Amaliegade 7
1256 København K

Telefon 3370 1000
Fax 3393 0260

mail@finansraadet.dk
www.finansraadet.dk

Journalnr. 722/07
Dok. nr. 142256-v1

en dialog herom. For en nærmere beskrivelse af problemstillingen henvises til høringsansvaret af 9. marts 2006 fra Danmarks Skibskreditfond.

Side 2

Eventuelle spørgsmål til ovenstående kan rettes til Christian Brandt (chb@finansraadet.dk) eller til undertegnede.

Journalnr. 722/07

Dok. nr. 142256-v1

Med venlig hilsen

Rikke Friborg

Direkte 3370 1080
rif@finansraadet.dk



Søfartsstyrelsen
Vermundsgade 38 C
2100 København Ø

sendt til srg@dma.dk
kopi til jm@jm.dk, att. Lovafdelingen

9. marts 2006

Vedrørende høring over forslag til lov om digital skibsregistrering, Søfartsstyrelsens sag 200502668

Datatilsynet
Borgergade 28, 5.
1300 København K

CVR-nr. 11-88-37-29

Telefon 3319 3200
Fax 3319 3218

E-post
dt@datatilsynet.dk
www.datatilsynet.dk

J.nr. 2006-112-0287
Sagsbehandler
Thomas Gønge
Direkte 3319 3216

Søfartsstyrelsen har ved e-post af 6. marts 2006 fremsendt styrelsens høringsbrev over Forslag til Lov om ændring af søloven, lov om Dansk Internationalt Skibsregister og retsplejeloven (Digital skibsregistrering) til Datatilsynet til orientering.

Datatilsynet skal knytte enkelte bemærkninger til lovforslaget. Der er i den forbindelse indhentet supplerende oplysninger telefonisk.

Lovforslaget sigter mod, at der kan ske digital anmeldelse af matrikulære oplysninger samt oplysninger om ejer- og panterrettigheder i skibe, og at anmeldelser kan underskrives med digital signatur.

1. Persondataloven¹ gælder ifølge lovens § 1, stk. 1, for behandling af personoplysninger, som helt eller delvis foretages ved hjælp af elektronisk databehandling, og for ikke-elektronisk behandling af personoplysninger, der er eller vil blive indeholdt i et register.

Det fremgår af lovforslagets almindelige bemærkninger, at der i det digitale skibsregister i et vist omfang indgår personoplysninger, som enten er knyttet til fysiske personer eller virksomheder drevet af enkeltpersoner.

I bemærkningerne er endvidere anført, at oplysninger om anmeldere, der handler i deres professionelle kapacitet som f.eks. advokat, mægler eller fiskerikonsulent, ikke anses som personoplysninger, og at digital skibsregistrering indebærer dermed ikke nogen risiko for krænkelse af personlig integritet eller privatliv.

Datatilsynet finder, at denne sidste del af de almindelige bemærkninger afsnit 2.3.9. bør udgå, idet "personoplysninger" i persondatalovens § 3, nr. 1, er defineret som enhver form for information om en identificeret eller identificerbar fysisk person (den registrerede).

¹ Lov nr. 429 af 31. maj 2000 om behandling af personoplysninger som ændret ved lov nr. 280 af 25. maj 2001.

2. Det er angivet i lovforslagets bemærkninger, at persondataloven vil finde anvendelse ved registerets drift med skibsregisteret som dataansvarlig. Søfartsstyrelsen har telefonisk oplyst, at det rettelig er styrelsen og ikke registeret selv, der er dataansvarlig. Datatilsynet går ud fra, at bemærkningerne ændres i overensstemmelse hermed.

3. Datatilsynet har noteret sig, at der ikke forventes hverken større eller mindre offentlighed omkring de registrerede rettigheder og dokumenter i skibsregisteret som følge af lovforslaget, idet de registrerede oplysninger allerede i dag er tilgængelige på Søfartsstyrelsens hjemmeside.

4. Datatilsynet er i forhold til elektronisk borgerservice i den offentlige sektor tildelt rollen som central godkendelsesinstans. Når offentlige myndigheder etablerer selvbetjeningsløsninger på internettet, yder tilsynet således vejledning omkring sikkerheden til beskyttelse af oplysningerne.

Søfartsstyrelsen har telefonisk oplyst, at anmeldelse til registrering i registeret vil skulle ske via udfyldelse af elektroniske formularer/blanketter. Såfremt Søfartsstyrelsen finder det relevant, vil Datatilsynet gerne orienteres nærmere om det påtænkte system.

5. Idet Datatilsynet forudsætter, at skibsregistreringssystemet i øvrigt vil blive administreret under iagttagelse af persondatalovens regler, giver lovforslaget ikke tilsynet anledning til yderligere bemærkninger.

Kopi af dette brev er dags dato sendt til Justitsministeriet, Lovafdelingen, til orientering.

Med venlig hilsen

Lena Andersen
Kontorchef

Niels Auning-Hansen (SFS)

Fra: Raili Nielsen (SFS) på vegne af SRG Email-postkasse (SFS)
Sendt: 3. februar 2006 11:17
Til: Niels Auning-Hansen (SFS); Tone Mjøen (SFS)
Emne: VS: Forslag til Lov om ændring af søloven og retsplejeloven (Pant, udlæg m.v. i fiskerirettigheder)

Fra: Berit Koertz [mailto:bek@skibskredit.dk]
Sendt: 2. februar 2006 15:22
Til: nah@dma.dk; srg@dma.dk
Cc: Erik I. Lassen; Hanne Råe Larsen
Emne: Forslag til Lov om ændring af søloven og retsplejeloven (Pant, udlæg m.v. i fiskerirettigheder)

Kære Niels Auning-Hansen

Danmarks Skibskredit A/S skal herved meddele, at vi ikke har bemærkninger til Forslag til Lov om ændring af søloven og retsplejeloven.

Det fremgår af Specielle bemærkninger at en erhverver på tvangsauktion også automatisk erhverver de fiskerirettigheder, der tilhører skibet. Det antages at Fiskerilovgivningen iøvrigt forhindrer udenlandske købere i at overtage fiskerirettigheder, hvilket således afskærer disse fra at byde på auktion medmindre der sker en opdeling af skib og rettigheder på auktion.

De specielle bemærkninger tager ikke højde for udenlandske långivere der måtte indtræde i pantet og hvilke rettigheder disse måtte have (brugeligt pant etc.) eller om disse fiskerirettigheder ikke kan overtages af udenlandsk panthaver.

Med venlig hilsen / Best Regards

Berit Koertz
Vice President
Danmarks Skibskredit A/S / Danish Ship Finance A/S



3 Sankt Annae Plads
DK - 1250 Copenhagen K
Phone: +45 33 33 93 33
Mobile: +45 20 75 49 01
Fax: +45 33 33 96 66
Email: bek@shipfinance.dk
www.shipfinance.dk

This message contains information that may be privileged or confidential and is the property of Danmarks Skibskredit A/S / Danish Ship Finance A/S. It is intended only for the person to whom it is addressed. If you are not the intended recipient, you are not authorized to read, print, retain, copy, disseminate, distribute, or use this message or any part thereof. If you receive this message in error, please notify the sender immediately and delete all copies of this message.

24-02-2006



Til
Søfartsstyrelsen

Sendt til: nah@dma.dk og sfs@dma.dk

Lovudkast vedrørende ændring af søloven og retsplejeloven (pant, udlæg mv. i fiskerirettigheder)

Søfartsstyrelsen har i brev af 20. januar 2006 anmodet om Finansrådets bemærkninger til ovennævnte lovudkast.

Finansrådet kan fuldt ud tilslutte sig det tilsendte udkast til ændring af søloven. De foreslåede ændringer forventes at ville gøre op med de mange usikkerheder og administrative problemstillinger, der er i dag er forbundet med pantsætning af fiskerirettigheder.

For fiskerierhvervet må der for det første forventes en betydelig afgiftsbetjening. Siden ændringen af fiskeriloven i 2003 har der ved pantsætning af fiskerirettigheder skullet tinglyses et løsøre pantebrev i personbogen mod betaling af en tinglysningsafgift på 1,5 pct. Som det andet væsentlige element får fartøjsejeren mulighed for at disponere over sine pantsatte fiskerirettigheder indenfor det enkelte kalenderår.

For kreditorerne vil den foreslåede ændring medføre sikkerhed omkring pantets eksistens (hvor der i dag kan opstå problemer omkring individualisering i tilfælde af tilkøb eller frasalg) og administrative lettelser. Med lovudkastet foreslås en enkel og fleksibel model, hvor det vil det blive muligt at få pant i fartøjet og fiskerirettigheder samlet i et pant, som skal registreres et sted.

Det er Finansrådets opfattelse, at der med den foreslåede ændring af sølovens § 47 er fundet en model, som skaber en god balance mellem fartøjs-ejernes og kreditorernes interesser. Modellen giver den sikkerhed, enkelthed og fleksibilitet, som parterne har efterspurgt.

Med venlig hilsen

Rikke Friborg

Direkte 3370 1080
rif@finansraadet.dk

6. februar 2006

Finansrådets Hus
Amallegade 7
1256 København K

Telefon 3370 1000
Fax 3393 0260

mail@finansraadet.dk
www.finansraadet.dk

Journalnr. 261/01
Dok. nr. 140062-v1



DANMARKS REDERIFORENING

(DANISH SHIPOWNERS' ASSOCIATION)

Søfartsstyrelsen
Att.: Dorte Andersen Lomholt
Vermundsgade 38 C
2100 København Ø

10. februar 2006

ulr/bc - 51121/910000

Sølovsændringer - bjærgeløn og skibes hjemsted

Vi henviser til Søfartsstyrelsens brev af 26. januar 2006 med udkast til ændringer af søloven vedrørende fordeling af bjærgeløn og skibes hjemsted. Vi har følgende bemærkninger til lovændringerne:

1. Fordeling af bjærgeløn

Som anført i vores brev af 17. november 2004 er den foreslåede ændring af sølovens § 451 en naturlig følge af udviklingen inden for bjærgningsområdet af de skibstyper, der anvendes til bjærgningsopgaver, og ændringen er nødvendig, for at danske skibe kan stå lige i konkurrencen med f.eks. norske skibe.

Vi har følgende bemærkninger til den foreslåede formulering af § 451, stk. 4 og motiverne hertil:

- I tredjesidste linje i § 451, stk. 4 bør ordet "særlig" udgå. Det er tilstrækkeligt og fuldt dækkende for det, der ifølge motiverne ønskes omfattet, nemlig at skibet er udrustet til bjærgningsvirksomhed.
- I tredjesidste linje bør endvidere ordet "varigt" udgå. Tilføjelsen af denne betingelse vil kunne skabe flere alvorlige problemer. Der kan således opstå usikkerhed, med hensyn til hvad der ligger i udtrykket "varigt" rent tidsmæssigt, og der kan opstå en unødigt binding af rederierne, der måske på grund af markedsforholdene eller en salgssituation uventet kan blive nødt til at fjerne den bjærgningsudrustning, som skibet er udstyret med. Rederierne bør ikke på denne måde blive bundet til at bevare en bestemt udrustning om bord. Lige så lidt som en varighedsbetingelse ifølge lovudkastet er knyttet til de skibe, der ved forhyringen har bjærgningsudstyr om bord, bør betingelsen knyttes til de skibe, der efterfølgende får sådant udstyr om bord. Det afgørende er, at det ved påmønstringen var forudsigeligt, at bjærgningsopgaver kunne komme til at indgå som en del af skibets naturlige drift.

Vi finder dog, at det i motiverne til § 1, nr. 2 - således som det til dels allerede er

anført - udmærket forklares, at bestemmelsen ikke omfatter tilfælde, hvor skibet udrustes til bjærgning med en enkeltstående opgave for øje eller for en meget kort periode. Derimod må det være klart, at en udrustning, der foretages for f.eks. en certepartperiode, jfr. en af hovedbegrundelserne for lovforslaget, må være fuldt tilstrækkelig.

- I de generelle lovmotivers pkt. 2 gør vi opmærksom på, at i det sidste afsnit - "Ændringen - skal sikre ..." - er udtalelsen "For ikke at bryde den nordiske rets-enhed lægger ændringen af den danske bestemmelse sig op ad retspraksis i de øvrige nordiske lande" måske ikke fuldt korrekt. Den foreslåede ændrede formulering af § 451, stk. 4 går videre end f.eks. den norske højesteretsdom i N.D. 1980/190 ved ikke at kræve, at det pågældende skib indgår som et integrerende led i en større flåde, der også omfatter rene bjærgningsfartøjer m.v. Vi finder det fuldt korrekt ikke at medtage denne betingelse. Ekstra udstyr og nødvendig ekspertise kan tilføjes af andre end egentlig professionelle bjærgningsselskaber. Hertil kommer, at et af lovforslagets hovedbegrundelser er at dække de tilfælde, hvor et skib chartres til f.eks. en operatør med henblik på vagtopgaver o.l. I denne situation f.eks. må rederiets flådesammensætning i øvrigt være uden interesse. Bestemmelsen går på den anden side ikke så vidt som f.eks. den norske højesteretsdom ved ikke eksplicit at udtale, at en aftale om afkald på bjærgeløn kan være underforstået.
- I motiverne til § 2 bør det for at undgå tvivl i anden linje efter "forhyringer" indføjes: "d.v.s. påmønstringer".
- I lovudkastet skal der foretages visse justeringer i motiverne ved indarbejdelse af ovenstående punkter. Således skal referencer til "særlig" udgå - bl.a. på side 2 og 3 i lovmotiverne.

2. Ny bestemmelse om hjemsted

Vi kan tilslutte os forslaget til ændret formulering af sølovens § 5, stk. 1, således at hjemsted for andre skibe end fiskeskibe ikke fremover behøver at være en havneby.

Med venlig hilsen
 DANMARKS REDERIFORENING
 P.D.V.

Uffe Lind Rasmussen

260509062/22



Søfartsstyrelsen
Vermundsgade 38 C
2100 København Ø
Att.: Fuldmægtig Dorte A. Lomholt

Sankt Annæ Plads 16
DK-1250 København K
Telefon: 33 36 49 20
Telefax: 33 36 49 49
E-mail: mf@mmf.dk
Web: www.mmf.dk

KOPI

København, den 08. februar 2006

Vor ref.: S - S.27
HAM/RRH

Hørings svar vedrørende forslag til lov om ændring af søloven (skibes hjemsted og bjærgeløn).

Under henvisning til den fra Søfartsstyrelsen modtagne høringsskrivelse af 26. januar 2006 vedrørende forslag til mulighed for, at også byer uden egen havn kan være hjemsted for et skib og om udvidet adgang til at indgå aftale om bjærgeløn, har vi som officersorganisation følgende bemærkninger:

Maskinmestrenes Forening støtter *den første del* af lovforslaget om skibets hjemsted. Vi støtter dermed, at skibe, bortset fra fiskeskibe, får mulighed for at vælge en dansk by som hjemsted, modsat i dag, hvor hjemstedet for alle skibe skal være en havn her i riget. Forslaget imødekommer et ønske fra danske rederier.

Derimod kan vi ikke støtte *den anden del* af lovforslaget, der omhandler en udvidelse af rederens mulighed for at indgå aftaler med besætningen om at fravige mandskabets ret til bjærgeløn. Lovforslaget er såvel i sin udformning som i de tekniske bemærkninger alene til ugunst for besætningen, og strider imod vores internationale forpligtelser.

Det internationale regelsæt udfordres

Sølovens regler om bjærgning er vedtaget med henblik på at opfylde Danmarks forpligtelser i henhold til Den Internationale Konvention af 28. april 1989 om Bjærgning. Af præamblen til konventionen fremgår, at deltagende stater "er overbeviste om, at der er behov for at sikre, at der findes tilstrækkelige incitament for personer, som udfører bjærgning af fartøjer og andre genstande i fare."

Af konventionens artikel 15 fremgår, at fordelingen af bjærgelønnen mellem ejeren, skibsføreren og de øvrige personer, der står i hvert af de bjærgende fartøjers tjeneste, skal ske i henhold til lovgivningen i det pågældende fartøjs flagstat.

Det er vores opfattelse, at en lovændring der åbner mulighed for, at ejeren af det bjærgende fartøj i yderligere omfang end efter de hidtidigt gældende regler, kan fravige bestemmelserne i Sølovens § 451 stk. 1 og 2 er i strid med de forpligtelser Danmark har påtaget sig ved tiltrædelsen af konventionen. Konventionens artikel 15 må - sammenholdt med præamblen - forstås

således, at det er forudsat, at der skal ske en fordeling af bjærgelønnen også til skibsfører og øvrig besætning med det formål at sikre tilstrækkeligt incitament også for disse personer.

Det konkurrencemæssige argument er udokumenteret:

Styrelsen gør gældende, at lovændringen handler om at gøre loven mere tidssvarende og at udligne konkurrencesituationen for danske skibe. Vi noterer os, at der ikke er fremlagt dokumentation for, at danske skibe konkurrencemæssigt er stillet dårligt med de nuværende regler om bjærgeløn, og at danske skibe som følge deraf har mistet relevante opgaver. Der er ikke et eneste eksempel, der underbygger udgangspunktet for lovændringen. Vi finder derfor ikke, at der med udgangspunkt i en ren konkurrencemæssig betragtning – uden dokumentation i øvrigt – kan findes belæg for en så grundlæggende lovændring, der alene stiller besætningen ringere.

I bemærkningerne til lovforslaget er det anført, at man udligner konkurrencesituationen ved at tage højde for, at bjærgning i dag ikke kun udføres af traditionelle bjærgningsfartøjer, men også af en række andre skibe, der kan udføre andre opgaver som fx supply-skibe. Samtidig fremgår det af bemærkningerne, at der er tale om skibe, der regelmæssigt udfører bjærgningsopgaver eller er udrustet hertil. Der er ikke redegjort for, hvad der forstås ved *regelmæssigt* og kravene til *udrustningen* heller ikke definerede. Videre står der, at hvorvidt et skib falder ind under den præciserede bestemmelse beror på en konkret vurdering – uden det dog er klart, *hvem og hvad en sådan vurdering indeholder*.

Det er anført, at reglerne om bjærgeløn er enslydende i de nordiske sølovsbestemmelser, og at ændringer af de danske regler derfor bør tage hensyn til den nordiske retsenhed. Det er derfor beklageligt, at vi med den givne tidsfrist ikke har haft lejlighed til at drøfte det danske forslag med vores søsterorganisationer i de nordiske lande.

I lovforslaget er der ikke taget hensyn til den seneste dom på området, som er afsagt af Sø- og Handelsretten i sag S-0001-00 den 15. december 2000. I den konkrete sag bemærkes, at rederiet A. P. Møller fik en betaling for arbejde udført af forsyningsskibet M/S Mærsk Puncher i forbindelse med slæbning af skibet M/S Sky Bird svarende til ca. 10 % af skibets værdi. Rederiet indgik en kontrakt om slæbning, for hvilken der skulle ydes vederlag selvom bjærgningen skulle mislykkes. I den kontrakt, der blev indgået med forsikringsselskabet Codan Marine Claims, tog A. P. Møller samtidig forbehold for yderligere betaling, hvis mandskabet på Mærsk Puncher skulle have andel i bjærgeløn.

Retten noterede sig, at A. P. Møller således søgte at helgardere sig ved både at få betaling for bjærgningen, selvom den måtte mislykkes og samtidig tage forbehold for ekstrabetaling, hvis mandskabet rejste krav om andel i bjærgeløn.

Med afsæt i den konkrete sag er det Maskinmestrenes Forenings opfattelse, at de nugældende regler fortsat bør anvendes. Denne holdning bestyrkes af, at vi ikke finder det begrundet eller belyst, at der skulle være situationer, der kunne retfærdiggøre en regelændring alene til ugunst for de ansatte. Tværtimod synes den seneste praksis, jfr. ovennævnte sag, at rederiet på trods af de nuværende regler har kunnet indgå en konkurrencemæssig holdbar aftale på trods af, at mere end 8 andre skibe var i nærheden og deltog i bjærgningen af 10 af 11 besætningsmedlemmer fra Sky Bird.

Vigtigt fortsat at opmuntre til bjærgning

Det er vores erfaring fra bjærgningssager, at vore medlemmer ofte yder en indsats ud over det, der normalt forventes af dem. Det gælder også i fx supply skibe. Det er i situationer, hvor

folk kan være under et stort fysisk og eller psykisk pres, og hvor normale grænser for fx arbejdsmiljø ofte rykkes. At arbejdet i disse situationer udføres, skyldes blandt andet visheden om, at der findes lovbestemte regler om bjærgeløn med en fastlagt fordeling mellem rederi, skibsfører og mandskab. Det vil på ingen måde være acceptabelt, hvis reglerne ændres så rederiet - efter arbejdets udførelse - kan kræve bjærgeløn af den bjærgede, men i øvrigt enerådigt fravige fordelingen af bjærgelønnen til ugunst for mandskab. Vi er derfor ikke enige i, at den nordiske retstilstand, som Søfartsstyrelsen udleder af de to nordiske domme, er noget vi skal tilstræbe at gøre til dansk lov.

Udvidet loyalitetsforpligtelse

Da de ansatte ikke selv kan rejse krav overfor skibets ejer, har den arbejdsgiver, der udfører bjærgningen, en udvidet loyalitetsforpligtelse i forhold til det mandskab, der skal udføre bjærgningen.

Fastholdelse af nuværende regler

Vi finder på baggrund af ovenstående ingen grund til at ændre de eksisterende bestemmelser i Sølovens § 451, stk. 4, da den foreslåede ændring alene vil virke til ugunst for de besætningsmedlemmer, der måtte deltage aktivt i en ofte kompliceret og svær bjærgningssituation.

Med venlig hilsen
Maskinmestrenes Forening



Henrik Andi Madsen
Sekretariatschef

200509062/20

Sømændenes Forbund

Herluf Trolles Gade 5 • 1052 København K • Tlf.: 70 300 838 • Fax: 70 300 839 • unisea@3f.dk • Giro: 305 9901



Søfartsstyrelsen
Politisk Juridisk Center
Att.: Fuldmægtig Dorte A. Lomholt
Vermundsgade 38 C
2100 København Ø

KOPI

8. februar 2006

Søren Sørensen/la

J.nr. 914

Høring vedrørende forslag til lov om ændring af søloven (skibes hjemsted og bjærgeløn) Deres ref. Sag 200509062, Arkivkode 31.07.01

Forbundet har modtaget Søfartsstyrelsens anmodning af 26. januar 2006 om bemærkninger til et fremsendt forslag til lov om ændring af Søloven.

Forbundet har ikke bemærkninger i relation til forslaget om ændring af Sølovens § 5 stk. 1. I relation til forslaget om ændring af sølovens § 451 stk. 4 bemærkes følgende:

Sølovens regler om bjærgning (kapitel 16) er vedtaget med henblik på at opfylde Danmarks forpligtelser i henhold til Den Internationale Konvention af 28. april 1989 om Bjærgning.

Af præambelen til konventionen fremgår, at deltagende stater "er overbeviste om, at der er behov for at sikre, at der findes tilstrækkelige incitamenter for personer, som udfører bjærgning af fartøjer og andre genstande i fare."

Af konventionens artikel 15 fremgår, at fordelingen af bjærgelønnen mellem ejeren, skibsføreren og de øvrige personer, der står i hvert af de bjærgende fartøjers tjeneste, skal ske i henhold til lovgivningen i det pågældende fartøjs flagstat.

Det er Forbundets opfattelse, at en lovændring hvorved der åbnes mulighed for, at ejeren af det bjærgende fartøj i yderligere omfang end efter de hidtidigt gældende regler gyldigt kan fravige bestemmelserne i Sølovens § 451 stk. 1 og 2 er i strid med de forpligtelser Danmark har påtaget sig ved tiltrædelsen af konventionen.

Konventionens artikel 15 må - sammenholdt med præambelen - forstås derhen, at det er forudsat at der skal ske en fordeling af bjærgelønnen også til skibsfører og øvrig besætning med det formål at sikre tilstrækkeligt incitament også for disse personer.

Uagtet at det i konventionen er overladt til national ret at fastsætte den nærmere fordeling vil en bestemmelse, hvorefter ejeren af det bjærgende fartøj gyldigt kan fravige bestemmelserne om fordeling af bjærgelønnen til ugunst for skibsfører og besætning fjerne det økonomiske incitament for de pågældende personer i forbindelse med udførelsen af bjærgning af fartøjer og andre genstande i fare. Dette fordi arbejdsgiveren i forbindelse med forhyringen altid vil kræve fravigelse af Sølovens § 451 stk. 1 og 2.

I konventionens artikel 13 er det udtrykkeligt anført, at kriterierne for fastsættelsen af bjærgelønnen vedrører såvel skibsfører og øvrig besætnings forhold (navnlig litra b til f) som ejerens forhold (navnlig litra f til j), hvilket efter Forbundets opfattelse yderligere understøtter opfattelsen af, at det i konventionen er forudsat, at national rets fordeling af bjærgelønnen også skal indeholde incitamenter for både besætning og ejer.

Bemærk, at vi har fået nyt telefon- og faxnummer. Tlf. 70 300 838 - Fax 70 300 839

I bemærkninger til lovforslaget om baggrund og formål er blandt andet anført, at "bestemmelsen (om ændring af bjærgelønnens fordeling) "afspejler de vilkår, som aktørerne på bjærgningsområdet opererer under".

Denne forudsætning er ikke korrekt, idet de skibe lovforslaget reelt sigter mod netop ikke er bjærgningsfartøjer, men fartøjer der bygget til andet formål, men som har en sådan kapacitet, at de også kan bruges til bjærgningsformål.

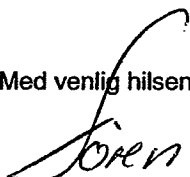
Den indlagte (urigtige) forudsætning anvendes herefter til at oplyse, at skibe hjemmehørende i Danmark udsættes for konkurrenceforvridende forskelsbehandling.

Dette kan der kun være tale om i tilfælde, hvor fartøjer bygget til bjærgningsformål opererer på ikke ensartede vilkår, og det er netop ikke tilfældet, idet bjærgningsfartøjer stedse har været undtaget.

Beskrivelse af de faktiske forhold og dermed retstilstanden er efter Forbundets vurdering ikke korrekt.

Sammenfattende er det således Forbundets opfattelse, at den foreslåede ændring tilsidesætter Danmarks forpligtelser i henhold til konventionen og at det angivne (udokumenterede) konkurrencehensyn må vige i forhold til hensynet til at sikre incitament for skibsfører og øvrig besætning i forbindelse med bjærgning af fartøjer og andre genstande i fare.

Med venlig hilsen



Søren Sørensen
formand



Søfartsstyrelsen
Vermundsgade 38 C
2100 København Ø

Att.: Fuldmægtig Dorte A. Lomholt

KOPI

8. februar 2006
J.nr.

Høring vedrørende forslag til ændring af søloven (skibes hjemsted og bjærgeløn)

Vi har ikke bemærkninger til lovforslagets 1. del om ændring af reglerne for handelsskibes hjemsted.

Vedrørende de foreslåede ændringer af sølovens § 451, stk. 4 er vi ikke umiddelbart enige i, at der er behov for at ændre bestemmelsen, ligesom vi ved sammenligning af forslaget til lovtækst og bemærkningerne til lovforslaget stiller os spørgende overfor det reelle indhold af forslaget.

I bemærkningerne opstilles følgende konklusioner/følger af en vedtagelse af lovforslaget:

"Ændringen af 451, stk. 4, vil medføre, at besætningen på skibe, som ikke er traditionelle bjærgningskibe, men som regelmæssigt udfører bjærgningsopgaver eller er udrustet hertil, ikke vil kunne kræve bjærgeløn."

og

"Den særlige mulighed for at få bjærgeløn afskaffes ikke, men er forbeholdt de situationer, hvor der ekstraordinært udføres bjærgning af skibe, der ikke har bjærgningsopgaver som en naturlig del af skibets drift, og hvor mandskabet ikke er ansat hertil eller kunne regne med at skulle udføre sådanne opgaver."

Såfremt ovenstående er konsekvenserne af det foreslåede, finder vi forslaget til ændring af sølovens § 451, stk. 4 helt uacceptabelt.

Formålet med internationale konventioner om bjærgning er, at tilskynde til at sikre værdier (skibe og last), der er forulykket til søs, fra at gå til grunde og/eller forvolde skade på andre værdier eller miljøet. Reglerne om udmåling (herunder opmuntringsprincippet) og fordeling af bjærgeløn til dem, der yder den nødvendige og til tider meget risikofyldte indsats, er meget vigtige elementer for at nå målet.

Det er vores erfaring fra bjærgningssager, at vore medlemmer ofte yder en indsats ud over det der normalt forventes af dem. Det gælder også i fx supplyskibe. Det er i situationer, hvor folk kan være under et stort fysisk og eller psykisk pres og hvor normale grænser for fx arbejdsmiljø ofte rykkes.

At arbejdet i disse situationer udføres, skyldes blandt andet visheden om, at der findes lovbestemte regler om bjærgeløn med en fastlagt fordeling mellem rederi, skibsfører og mandskab. Det vil på ingen måde være acceptabelt, såfremt reglerne ændres til, at rederiet efter arbejdets udførsel kan kræve bjærgeløn af den bjærgede, men i øvrigt enerådigt fravige fordelingen af bjærgelønnen til ugunst for skibsfører og mandskab.



Søfartens Ledere

Dansk Navigatorforening

Vi er derfor bestemt heller ikke enige i, at den nordiske retstilstand, som Søfartsstyrelsen udleder af de to nordiske domme, er noget vi skal tilstræbe at gøre til dansk lov. Dommene siger, at en fraskrivelse af andel i bjærgeløn ikke behøver at være udtrykkeligt aftalt. Vi mener, at sagen skal vendes om. Det rederi, som mener at de falder ind i den "grå zone" – fx supplyskibe, må bære pligten til at indgå aftale om fravigelse af reglerne om bjærgeløn med deres ansatte.

I bemærkningerne fremhæves den situation, hvor et dansk rederi – fx med supplyskibe, byder på et arbejde der minder om bjærgning, men hvor kontrakten er til aftalt beløb/pris uden ret til at kræve bjærgeløn. Det forklares, at et sådan rederi er dårligere stillet i konkurrencen, fordi dets ansatte kan kræve bjærgeløn.

Vi noterer os, at der ikke er fremlagt dokumentation for, at danske skibe konkurrencemæssigt er stillet dårligt med de nuværende regler om bjærgeløn, og at danske skibe som følge deraf har mistet relevante opgaver. Vi har medvirket i flere sager med denne problemstilling, og har draget den erfaring, at rederierne i sådanne "slæbekontrakter", der aftales til ikke at være "bjærgning", ofte beregner sig en pris, der ligger meget tæt på hvad rederiet med baggrund i retspraksis forventeligt vil kunne få i bjærgeløn.

Vi finder derfor ikke, at der med udgangspunkt i en ren konkurrencemæssig betragtning – uden dokumentation i øvrigt - kan findes belæg for en så grundlæggende lovændring, der alene stiller besætningen ringere.

Med udviklingen indenfor kommunikation er bjærgningsmarkedet efter vores opfattelse ændret. Det er ikke længere ofte den der først er på stedet, der får bjærgningen. I stedet er bjærgning blevet noget man byder på, som andre fragter og opgaver. I det spil er lønomkostningerne selvfølgelig et konkurrenceparameter, men det skal løses af parterne på arbejdsmarkedet. Og det grundlæggende princip på det danske arbejdsmarked skal ikke ændres med en lovgivning, der i visse situationer helt fratager de ansatte ret til bjærgeløn. I øvrigt uden hensyntagen til om rederiet har krævet bjærgeløn udmålt efter sølovens § 446 eller aftalt en sum i en "slæbekontrakt".

Vi vil gerne medvirke til, at danske rederier kan virke i et sådan marked. Men det skal ske ordentligt og efter de principper vi kender. Vi har allerede i dag aftaler med flere danske rederier om fravigelse af reglerne om bjærgeløn, med baggrund i rederiets virksomhed.

Vi ser derfor ikke umiddelbart noget behov for den foreslåede ændring, da de nuværende regler, efter vores opfattelse, giver den fornødne adgang til i de med lovforslaget påtænkte skibstyper, at indgå aftaler om bjærgeløn.

Hvis Søfartsstyrelsen ønsker en ændring af den nuværende § 451, stk. 4, bør en fravigelse af reglerne om fordeling af bjærgeløn til ugunst for skibsfører og mandskab i alle tilfælde kun kunne ske ved forudgående aftale herom.

Vi medvirker på den baggrund gerne i drøftelser af spørgsmålet.

Med venlig hilsen
Søfartens Ledere


Fritz Ganzhorn

Søfartsstyrelsen
Vermundsgade 38 C
2100 København Ø

Att.: Fuldmægtig Dorte A. Lomholt

KOPI

8/2-2006

OS-06009

Høring vedrørende forslag til lov om ændring af søloven (skibes hjemsted og bjærgeløn)

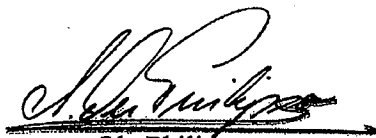
CO-Søfart har ingen bemærkninger til lovforslagets element om hjemsted for skibe.

Derimod er vi uenige i det betimelige i at udvide adgangen til at indgå aftaler om bjærgeløn, som fraviger gældende lovgivning. Overordnet set tilslutter vi os argumenterne imod, således som de er beskrevet i høringssvar fra Sømændenes Forbund og Søfartens Ledere/Dansk Navigatørforening.

CO-Søfart lægger særlig vægt på det forhold at lovforslaget strider mod forudsætningerne i Den Internationale Konvention af 28. april 1989 om bjærgning, af hvilken det fremgår at incitamentet til at yde en særlig indsats (ofte stærkt risikobetonet) skal sikres gennem adækvat lovgivning.

Hvis der skal åbnes adgang til aftaler, som yderligere fraviger gældende lovgivnings regler om fordeling af bjærgeløn, kan dette ske gennem ordinære overenskomstforhandlinger for de særlige fartøjstyper som er omtalt i lovforslaget. Herigennem kan det alternativt sikres at det særlige incitament er tilgodeset.

Med venlig hilsen


Ole Philipsen

200529062/21



Funktionærernes og
Tjenestemændenes
Fællesråd

Søfartsstyrelsen
Vermundsgade 38 C
2100 København Ø

13800-6
NIMO/jesc

8.2.2006

KOPI

Høringsvar over Søfartsstyrelsens forslag til lov om ændring af søloven (skibes hjemsted og bjærgeløn)

Funktionærernes og Tjenestemændenes Fællesråd (FTF) har den 27. januar 2006 modtaget Søfartsstyrelsens forslag til ændring af søloven i høring.

3 af FTF's medlemsorganisationer (Dansk Sø- Restaurations Forening, Radiotelegrafistforeningen af 1917 samt Søfartens Ledere – Dansk Navigatørforening) er selvstændigt høringsberettiget, hvorfor FTF skal henvise til de respektive høringsvar herfra.

Lovforslaget indeholder to elementer:

1. Mulighed for at også byer uden egen havn kan være hjemsted for et skib
2. Udvidet adgang til at indgå aftaler om bjærgeløn

Det første element om skibes hjemsted har FTF ingen bemærkninger til.

Det andet element indebærer en ændring af sølovens § 451, stk. 4, som FTF på det foreliggende grundlag ikke kan støtte. Forslaget medfører, at et rederi efter arbejdets udførelse kan kræve bjærgeløn af den bjærgede, men i øvrigt enerådigt fravige fordelingen af bjærgelønnen til ugunst for skibsfører og mandskab.

Dette harmonerer efter FTF's opfattelse dårligt med formålet med de internationale konventioner på området. Formålet hermed er, at tilskynde til at sikre værdier, der er forulykket til søs, fra at gå til grunde og/eller forvolde skade på andre værdier eller miljøet.

Reglerne om bjærgeløn til dem, der yder den nødvendige og til tider meget risikofyldte indsats, er meget vigtige elementer for at nå målet. En fravigelse af reglerne om fordeling af bjærgeløn til ugunst for skibsfører og mandskab bør derfor kun kunne ske ved forudgående aftale herom.

Niels Hemmingsens Gade 12
Postboks 1169
1010 København K
Telefon 33 36 88 00
Telefax 33 36 88 80
E-mail ftf@ftf.dk
www.ftf.dk

FTF kan på den baggrund ikke tilslutte sig behovet for denne lovændring, idet FTF i det hele skal henvise til høringssvar af 7. februar 2006 fra Søfartens Ledere – Dansk Navigatørforening.

Med venlig hilsen



Bente Sorgenfry
Formand



FAGLIGT FÆLLES FORBUND

Søfartsstyrelsen
Att.: Dorthe A. Lomholt
Vermundsgade 38C
2100 København Ø

200509062/24-

KOPI

J.nr.: Transport HB/tk

8. februar 2006

Deres sag 200509062, arkivkode 31.07.01

Idet vi henviser til Sømændenes Forbunds hørings svar i ovennævnte sag, skal vi meddele, at dette samtidig er at betragte som hørings svar fra 3F's Transportgruppe.

FAGLIGT FÆLLES FORBUND
Kampmannsgade 4
DK-1790 København V
tlf. +45 70 300 300
fax +45 70 300 301
e-mail: 3f@3f.dk
www.3f.dk

Venlig hilsen

Henrik Berlau
Henrik Berlau