



NOTAT

15. december 2011

Høringsnotat vedrørende forslag til ændring af søloven, lov om sikkerhed til søs og lov om ændring af søloven, lov om sikkerhed til søs og sømandsloven (Tilpasninger som følge af Athen-forordningen, gennemførelse af 2002 Athen-konventionen samt registrering af skibe med frist)

1. Indledning

Lovforslaget indeholder to hovedelementer:

- 1) Gennemførelse af 2002 Athen-konventionen om transport af passagerer og deres bagage til søs (Athen-konventionen) og ændringer som følge af den tilknyttede EU-forordning (Athen-forordningen).
- 2) Registrering af skibe med frist ved indflagning af skibe fra udlandet.

Forslaget er sendt i høring den 1. november 2011 med høringsfrist den 18. november 2011 til i alt 47 myndigheder, organisationer m.v.

Der er modtaget høringssvar fra 17 myndigheder, organisationer m.v. Heraf har 4 haft bemærkninger til udkastet til lovforslag.

2. Kommentarer til de enkelte emner

2.1. Athen-forordningen og 2002 Athen-konventionen

Søfartens Ledere har ingen bemærkninger til lovforslaget, men udtrykker generel støtte til dansk ratifikation af 2002 Athen-konventionen.

Efterskoleforeningen peger på, at det er uhåndterbart og bureaukratisk for mindre fartøjer, som fx kanoer, kajaker og brætsejladser, at skulle medbringe et bevis for forsikring. Det gælder også, hvis lovforslaget skal forstås således, at også uddannelseselevs elevers sejlad på egen hånd er omfattet af kravet – altså uden at der er tale om egentlig undervisning.

Grønlands Selvstyre peger på, at forsikringspræmien for de mindre skibe kan stige betydeligt, da ansvarsgrænsen forhøjes. Dette kan have væsentlig indflydelse på muligheden for at drive erhverv for de mindre skibe, og det bør derfor overvejes, om den forhøjede ansvarsgrænse også skal gælde for de mindste skibe.

Danmarks Rederiforening finder, at globalbegrænsningsbeløbet (det beløb, som erstatningen højst kan udgøre) på 400.000 SDR¹ pr. passager bør være gældende i alle tilfælde – uanset om skibet er omfattet af EU-forordningen eller ej og uanset trafikområde.

Forsikring & Pension finder, at der er en række forhold, som bør præciseres.

Organisationen peger således på, at 2002 Athen-konventionen opererer med begrebet ”transportkontrakt”, og at der i lovforslagets bemærkninger er henvist til, at det i praksis må antages, at der, som det i dag kræves i sølovens kapitel 15, skal være indgået en aftale erhvervsmæssigt eller mod ”vederlag”. Organisationen finder, at ”vederlag” bør defineres i den bekendtgørelse, som forudsættes udstedt efter lovforslagets vedtagelse.

Forsikring & Pension finder endvidere, at det kan være vanskeligt at fastlægge, hvornår der er tale om erhvervsmæssig sejlads med passagerer, ligesom man ikke finder, at begrebet ”søulykke” omfatter ulykker med sejlskibe.

Endvidere finder man, at det bør fremgå af lovforslaget, hvad konsekvensen vil være, hvis der indtræder en søulykke, og skibet ikke er forsikret, ligesom det bør anføres, hvilke erstatningsretlige konsekvenser det vil have, hvis et skib medtager flere passagerer, end det er godkendt til.

Kommentar

For så vidt angår Efterskoleforeningens kommentarer bemærkes, at der med lovforslaget lægges op til, at al erhvervsmæssig sejlads med passagerer skal være omfattet af en ansvarsforsikring. Kravet, som går videre end det, som er krævet efter EU-forordningen, indføres for at sikre, at alle passagerer i tilfælde af ulykker til søs er omfattet af en forsikring og dermed beskyttet bedst muligt.

For de skibe, som omfattes af EU-forordningen, stilles krav om, at de skal have et offentligt certifikat som bevis for forsikring. Det gælder for klasse A og B passagerskibe og øvrige passagerskibe, som sejler internationalt.

For andre fartøjer, som anvendes til erhvervsmæssig passagersejlads (klasse C og D passagerskibe samt skibe, der medbringer max. 12 passagerer), stilles ikke krav om udstedelse af et offentligt certifikat, men disse skibe skal også have tegnet forsikring. Disse skibe omfatter bl.a. kanoer og kajakker m.v., som anvendes til erhvervsmæssig passagersejlads.

Søfartsstyrelsen arbejder i øjeblikket på at tydeliggøre de administrative fastsatte regler for sejlads med bl.a. elever i mindre fartøjer. Efter disse regler er der tale om erhvervsmæssig passagersejlads, når elever, der er

¹ SDR: Special Drawing Rights beregnes på baggrund af en kurs af valutaer (USD, EUR, GBP og JPY). Kilde: Nationalbanken.

omfattet af uddannelsesinstitutioners tilsynspligt, benytter skolens fartøjer til sejlads (herunder brætsejlads). Dette gælder, uanset om eleverne foretager sejladsen på egen hånd, uden at dette indgår i institutionens uddannelsesaktiviteter. Da det kan være uhåndterbart at skulle medbringe dokumentation for forsikring ved fx brætsejlads, er lovforslaget justeret, således at der administrativt kan fastsættes regler om, at sådanne mindre fartøjer ikke skal medbringe dokumentation for forsikring. I stedet vil der fx via opslag kunne orienteres om forsikringsbetingelserne.

I relation til det af Grønlands Selvstyre anførte bemærkes, at en passager som udgangspunkt bør have den samme sikkerhed for erstatning, uanset om vedkommende tilfældigvis befinder sig på et større eller et mindre skib. Dette er baggrunden for, at det med lovforslaget er valgt også at lade de nye regler gælde for den del af den erhvervsmæssige passagersejlads, som ikke er omfattet af EU-forordningen, dvs. typisk mindre skibe. Da Selvstyret imidlertid har udtrykt tvivl om, i hvilket omfang de nye regler bør finde anvendelse for Grønland, er lovforslaget justeret således, at det nu fremgår af bemærkningerne, at det i forbindelse med den eventuelle ikraftsættelse af reglerne for Grønland vil blive drøftet med Selvstyret, i hvilket omfang reglerne skal gælde for Grønland.

I relation til bemærkningerne fra Danmarks Rederiforening er lovforslaget præciseret således, at globalbegrænsningsbeløbet på 400.000 SDR pr. passager skal gælde i alle tilfælde – uanset om skibet er omfattet af EU-forordningen eller ej og uanset trafikområde. Dette stemmer overens med lovforslagets intentioner, hvorefter passagerer bør nyde samme beskyttelse, uanset hvilket skib de befinder sig på.

For så vidt angår bemærkningerne fra Forsikring & Pension bemærkes, at sølovens § 401 allerede i dag opererer med begrebet ”vederlag”, idet det fremgår af bestemmelsen, at bortfragteren er den, som erhvervsmæssigt eller mod vederlag ved aftale påtager sig befordring med skib af passagerer eller af passagerer og rejsegods. Der er således ikke tale om, at der med lovforslaget indføres et nyt begreb eller en ny forståelse heraf.

Som nævnt oven for arbejder Søfartsstyrelsen i øjeblikket på at tydeliggøre reglerne for erhvervsmæssig sejlads med passagerer. Dette sker netop med henblik på at imødegå tvivl om, hvornår der er tale om sådan sejlads. Der er i lovforslagets bemærkninger oplyst om dette arbejde, idet de nye regler vil kunne medvirke til at undgå tvivlstilfælde.

For så vidt angår bemærkningerne om søulykke bemærkes, at dette er et velkendt begreb, som bl.a. fremgår af § 29, stk. 1, i lov om sikkerhed til søs. Begrebet omfatter fx kollisioner og grundstødninger og omfatter alle skibe, dvs. også sejlskibe. Dette er tydeliggjort i lovforslagets bemærkninger.

Det bemærkes, at Athen-forordningen gælder for alle de ombordværende passagerer. Det betyder, at alle passagerer er omfattet af reglerne om

forsikring og erstatning, også selv om skibet sejler med flere passagerer, end det er godkendt til.

Hvis skibet – ulovligt – sejler uden at have tegnet den fornødne forsikring, vil rederen have handlet ansvarspådragende, og erstatningspligten vil derfor påhvile rederen. Det bemærkes i den forbindelse, at det for de skibe, som Søfartsstyrelsen syner, også vil blive kontrolleret, at der er tegnet fornøden forsikring.

2.2. Registrering af skibe med frist

Danmarks Rederiforening udtrykker støtte til forslaget om skibsregistrering med frist.

3. Tekniske tilpasninger

Ud over ovenstående er der foretaget enkelte mindre ændringer i lovforslaget af teknisk og sproglig karakter, bl.a. som følge af Justitsministeriets lovtekniske gennemgang.

4. Oversigt over hørte myndigheder og organisationer m.v.

Advokatrådet, Assuranceforeningen SKULD, Bilfærgernes Rederiforening, CO-SEA, Danmarks Fiskeriforening, Danmarks Rederiforening, Danmarks Skibskredit, Dansk Industri, Dansk Metals Maritime Afdeling, Dansk Rib Charterforening, Danske Advokater, Danske Regioner, Datatilsynet, Efterskoleforeningen, Erhvervs- og Byggestyrelsen, Erhvervs- og Selskabsstyrelsen, Fag og Arbejde, Fagligt Fælles Forbund (3F), Finansministeriet, Finansrådet, Finanstilsynet, Fiskeriets Arbejdsmiljøråd, Fiskernes Forbund, Foreningen af Småøernes Færgeselskaber, Forsikring & Pension, Funktionærernes og Tjenestemændenes Fællesråd, Færøernes Hjemmestyre, Grønlands Selvstyre, HORESTA, Justitsministeriet, Kommunernes Landsforening, Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen, Landsorganisationen i Danmark, Maskinmestrenes Forening, Offentligt Ansattes Organisationer, Patent- og Varemærkestyrelsen, Radiotelegrafistforeningen af 1917, Rederiforeningen af 2010, Rigsrevisionen, Sammenslutningen af Mindre Erhvervsfartøjer, Sikkerhedsstyrelsen, Statsministeriet, Statstjenestemændenes Centralorganisation II, Søfartens Arbejdsmiljøråd, Søfartens Ledere – Dansk Navigatørforening, Sølovsudvalget og Træskibs Sammenslutningen.

Følgende organisationer, myndigheder m.v. har haft bemærkninger til lovforslaget:

Danmarks Rederiforening
Efterskoleforeningen
Forsikring & Pension
Grønlands Selvstyre