



NOTAT

20. februar 2013

## **Høringsnotat vedrørende udkast til forslag til lov om ændring af søloven og forskellige andre love**

### **1. Indledning**

Lovforslaget indeholder følgende hovedelementer:

- Skærpede sejladssikkerhedsmæssige krav i arktiske farvande.
- Styrkelse af søfarendes retsstilling ved sørøveri.
- Modernisering af skibsregistreringsreglerne.
- Gennemførelse af konventionen om aftaler for international transport af gods helt eller delvist til søs (Rotterdam-reglerne).
- Gennemførelse af ændringsprotokol til konventionen om ansvar for forureningsskade opstået i forbindelse med søtransport af farlige og forurenende stoffer (HNS konventionen).
- Nedlæggelse af Dykkerrådet som led i regeringens sanering af råd og nævn.

Lovforslagets formål er både at forbedre sikkerheden og den sociale beskyttelse af den søfarende, at sikre bedre muligheder for at få erstatning ved HNS ulykker til søs samt at gøre det mere attraktivt at drive rederivirksomhed i Danmark, hvilket kan medvirke til at sikre vækst og øge beskæftigelsen i Danmark.

Forslaget regulerer rigsansliggende med undtagelse af elementet om søfarendes retsstilling ved sørøveri, der er et selvstyreansliggende. Lovforslaget kan efter det grønlandske selvstyres godkendelse sættes i kraft for Grønland ved kongelig anordning med de fornødne tilpasninger.

Forslaget er sendt i høring den 12. december 2012 med høringsfrist den 11. januar 2013 hos i alt 61 myndigheder, organisationer m.v. Der er modtaget høringssvar fra 17 af de 61 hørte myndigheder, organisationer m.v. 11 myndigheder og organisationer har bemærkninger til udkastet til lovforslag. De væsentligste bemærkninger gennemgås og kommenteres nedenfor.

Det bemærkes, at Det Grønlandske Selvstyres høringssvar, som er afgivet ved Departementet for Boliger, Infrastruktur og Trafik, er vedlagt bemærkninger fra selvstyrets departement for Erhverv og Arbejdsmarked samt bemærkninger fra forskellige grønlandske organisationer, som selvstyret har været i dialog med. Kun en enkelt af de grønlandske organisationer (World of Greenland) har efter dialogen med selvstyret valgt at afgive høringssvar til den danske regering. I det følgende gennemgås derfor selvstyrets egne bemærkninger, bemærkninger fra selvstyrets departe-

ment for Erhverv og Arbejdsmarked samt bemærkninger fra World of Greenland.

Visse hørings svar har givet anledning til redaktionelle ændringer og præciseringer i lovteksten og bemærkningerne. Disse tilpasninger ændrer ikke lovudkastets materielle indhold og beskrives derfor ikke nærmere i dette notat.

## **2. Generelle bemærkninger**

Høringen tegner overordnet et billede af, at erhvervsorganisationerne er positive over for lovforslaget.

Organisationerne støtter generelt lovforslagets element om gennemførelse af konventionen om aftaler for international transport af gods helt eller delvist til søs (Rotterdam-reglerne). Ligeledes er der generel støtte til forslaget om gennemførelse af ændringsprotokollen til konventionen om ansvar for forureningsskade opstået i forbindelse med søtransport af farlige og forurenende stoffer (HNS-konventionen).

Nogle organisationer, herunder Danmarks Skibsmæglerforening, de danske rederiforeninger, World of Greenland og 3F, samt det grønlandske selvstyre ser dog kritisk på visse dele af de foreslåede ændringer. Særligt den foreslåede skærpelse af sejladsikkerhedsmæssige krav i arktiske farvande.

Det grønlandske selvstyre anfører desuden, at høringsfristen har været for kort (forslaget blev sendt i høring den 12. december 2012 med en frist, der for selvstyret blev forlænget til den 16. januar 2013). Selvstyret ser dog positivt på indførelsen af en rammelov, der giver mulighed for indførelse af sejladsikkerhedsmæssige krav i arktiske farvande og en særskilt lodslov i Grønland. Selvstyret lægger i forhold til den videre proces vægt på, at de konkrete initiativer udmøntes i samarbejde med selvstyret, og at lovændringerne først kan sættes i kraft for Grønland ved kongelig anordning med de afvigelser, som de grønlandske forhold tilsiger, efter forelæggelse for Inartsisartut.

## **3. Bemærkninger til konkrete emner**

Hørings svarene er kommenteret med udgangspunkt i lovens hovedelementer:

- 3.1. Skærpede sejladsikkerhedsmæssige krav i arktiske farvande.
- 3.2. Styrkelse af søfarendes retsstilling ved sørøveri.
- 3.3. Modernisering af skibsregistreringsreglerne.
- 3.4. Gennemførelse af konventionen om aftaler for international transport af gods helt eller delvist til søs (Rotterdam-reglerne).
- 3.5. Gennemførelse af ændringsprotokol til konventionen om ansvar for forureningsskade opstået i forbindelse med søtransport af farlige og forurenende stoffer (HNS konventionen).
- 3.6. Nedlæggelse af Dykkerrådet som led i regeringens sanering af råd og nævn.

### **3.1. Skærpede sejladssikkerhedsmæssige krav i arktiske farvande**

Det grønlandske selvstyres Departement for Erhverv og Arbejdsmarked anbefaler, at forslaget om sejladssikkerhedsmæssige krav i arktiske farvande udskilles af lovforslaget og behandles særskilt med henblik på yderligere afklaring af denne del af forslaget.

#### **Kommentar**

*En opdeling af lovforslaget vil forsinke indførelsen af skærpede sikkerhedsmæssige krav i de arktiske farvande. Den stigende skibstrafik i Arktis og behovet for nye regler taler imod en sådan forsinkelse. Lovforslaget er en rammelov, der udmøntes ved en eller flere bekendtgørelser, hvori de specifikke sejladssikkerhedsmæssige krav, vil blive udformet og fastlagt i samarbejde med selvstyret.*

#### **3.1.1. Koordineret sejlads og krav til sejlads i isfyldt farvand m.v.**

Det grønlandske selvstyres Departement for Erhverv og Arbejdsmarked anfører, at begrebet ”skibe i arktiske områder, som udgør en særlig risiko”, ikke er tilstrækkeligt klart defineret. Departementet udtrykker desuden bekymring for, at skærpede krav vil kunne blive en hindring for den grønlandske erhvervsudvikling, der satser på at fremme turisme, herunder krydstogtturisme og etablering af råstofindustri. Departementet understreger, at grønlandske institutioner og myndigheder bør inddrages i udformningen af kravene.

World of Greenland anfører, at de nye krav vil have store konsekvenser for turismeerhvervet (World of Greenland skønner, at krydstogtskibene udgør ca. 20 pct. af branchens samlede omsætning).

Rederiforeningerne spørger i hvilke regler, der påtænkes indarbejdet krav om isklasser, skærpede krav til skibenes sejladsplanlægning og beredskabsplaner.

#### **Kommentar**

*Med lovforslaget skærpes sikkerheden ved sejlads i Grønland. Hensigten er først og fremmest, at der her og nu skal fokuseres på sikkerheden ved passagerskibssejlads. Krydstogtskibe med et stort antal passagerer om bord udgør en særlig risiko i de grønlandske farvande som følge af de geografiske og klimamæssige forhold. Behovet for at forbedre sikkerheden for større krydstogtskibe forstærkes i lyset af den voksende krydstogtturisme i Arktis. Målet er også at sikre, at krydstogtindustrien selv er med til at forbedre sikkerheden.*

*Et krav om koordineret sejlads for disse skibe vil medføre, at de større krydstogtskibe skal sikre, at andre større skibe - fx fragtskibe, ikke nødvendigvis krydstogtskibe - inden for rimelig tid vil kunne komme til undsætning i en nødsituation. Det vil i de nærmere regler herom blive fastsat kvalificerede krav til, hvilke skibe der kan være tale om, samt hvor hurtigt*

*de skal kunne komme til undsætning. Der påtænkes derimod ikke indført krav om decideret parsejlads.*

*Det vurderes, at initiativerne kan gennemføres uden de omfattende konsekvenser for sejladsen, som det grønlandske departement og World of Greenland frygter. De skærpede sejladssikkerhedsmæssige krav vil efter lovforslaget kunne indføres i en eller flere nye bekendtgørelser. De nye regler vil blive gennemført efter drøftelser med krydstogts erhvervet og de øvrige involverede parter, hvor der også må ses på, om der er behov for overgangsordninger. Søfartsstyrelsen har endvidere oplyst, at de er ved at udvikle et web-baseret system, der kan hjælpe skibene med deres koordination.*

*Det vurderes samlet set at være til gavn for krydstogtturismen, og ikke mindst deres kunder, at sejladssikkerheden forbedres.*

DMI anfører, at det bør fremgå af lovforslaget, at skibe, der færdes i arktiske farvande, har pligt til indhente seneste informationer om vejr, bølger, havstrømme og især udbredelsen og koncentrationen af havis og isbjerge.

#### **Kommentar**

*Det er hensigten, at krav om, at skibe, der sejler i arktiske farvande, skal indhente seneste informationer om vejr, bølger, havstrømme samt udbredelsen og koncentrationen af havis og isbjerge i området, vil indgå i udmøntningen af loven som et af de specifikke skærpede sikkerhedsmæssige krav, der fastsættes til forbedring sejladssikkerheden ved Arktis.*

### **3.1.2. Lodspligt**

#### **Risikovurdering**

Rederiforeningerne rejser spørgsmål i relation til risikovurderingen af ”skibe, hvis sejlads udgør en særlig risiko”. Der stilles således spørgsmålstejn ved hvordan, risikoen vurderes, og hvordan grænsen for den påtænkte lodspligt er fastsat til krydstogtskibe med mere end 250 passagerer om bord.

#### **Kommentar**

*Umiddelbart vurderes det, at lodspligt i første omgang skal indføres for skibe med mere end 250 passagerer om bord, dvs. større passagerskibe. Grænsen på 250 passager er fastsat både ud fra en sikkerhedsmæssig vurdering og under hensyn til mulighederne for at etablere den fornødne lodskapacitet inden for en kortere periode. Når der er indhentet erfaringer med ordningen, kan det komme på tale at udvide den til andre skibe ud fra kriterierne om lodspligt i den gældende lodslov. Bestemmelserne om lodspligt vil blive fastsat ved bekendtgørelse efter inddragelse af selvstyret og de berørte parter.*

### **Lodscertifikater**

Rederiforeningerne anfører, at man i forbindelse med kravet om, at lodsen skal være certificeret til ”at foretage lodsning i det pågældende område” taler om et område med 2.500 km. på hver side af Grønland. Det kan derfor være uhensigtsmæssigt at bruge modellen, som kendes fra de danske farvande. Rederiforeningerne spørger desuden, om de ca. 10 lodser med erfaring fra Grønland, som DanPilot råder over, har det fornødne kendskab til områderne.

Danmarks Skibsmæglerforening anfører, at det bør overvejes, om der skal gælde en specifik pligt til at være certificeret i det pågældende område. Det foreslås, at ministeren kan beslutte, at der i specifikke områder gælder særlige skærpede bestemmelser.

### **Kommentar**

*Lodsningserne vil kunne varetages af såvel private lodserier som det statslige lodsvæsen, DanPilot. Samtlige lodsnings ved Grønland vil dermed blive konkurrenceudsat i modsætning til den danske model, hvor lodsningserne kun er delvist konkurrenceudsat, og der eksisterer en eneret for DanPilot.*

*Alle lodser vil skulle opfylde kvalifikationskravene, uanset om de kommer fra DanPilot, eller fra private lodserier. Lodserne skal bl.a. have særlig indsigt i og kendskab til det konkret afgrænsede geografiske område, som den pågældende er autoriseret til at foretage lodsning i. Derudover vil de skulle opfylde særlige krav om uddannelse og erfaring med sejlads i isfyldte områder. Med henblik på at sikre den nødvendige kapacitet, så der ikke stilles krav om lodspligt uden det fornødne antal kvalificerede lodser er til rådighed for erhvervet vil kravet om lodspligt kunne indføres trinvist. Det forventes, at første del af lodsordningen kan træde i kraft i foråret 2014.*

### **Lodsfritagelse**

Dansk Skibsmæglerforening og rederiforeningerne anfører, at der ved indførelse af lodspligt også bør være mulighed for lodsfritagelse.

### **Kommentar**

*Det følger af lovforslaget, at reglerne om lodsfritagelse i lodslovens § 14 finder anvendelse på lovpligtig lodsning i grønlandske farvande. Skibsmæglerforeningens ønske er således allerede imødekommet i lovforslaget.*

### **Betaling for lodsning**

World of Greenland anfører, at krydstogtskibene allerede betaler en afgift pr. passager om bord på over 500 kr. per person og foreslår at lade en del heraf finansiere den nye lodsordning.

### **Kommentar**

*Passagerskibe skal betale en afgift efter den grønlandske landstingslov om havne- og krydstogtpassagerafgift. Denne afgift betales efter loven til den grønlandske landskasse, og det er selvstyret, som afgør, hvorledes provenuet skal anvendes. En sådan ændring vil skulle vedtages af det grønlandske landsting, og lovforslaget ændrer ikke på dette punkt.*

*Lodsloven bygger på princippet om brugerfinansiering af lodsninger. Lodsninger betales således af det rederi, der får gavn heraf. Det er hensigten, at dette betalingsprincip også skal fastholdes ved lodsningerne af krydstogtskibe ved Grønland. Det bemærkes, at en eventuel anvendelse af "kendt mand" i dag på samme vis finansieres af det skib, der anvender "kendt mand".*

### **Forsyningspligt**

Det grønlandske Departement for Erhverv og Arbejdsmarked samt rederiforeningerne er kritiske over for, at forsyningspligten pålægges et bestemt lodseri (DanPilot).

Det grønlandske Departement for Erhverv og Arbejdsmarked er skeptisk over for, at lodsloven sættes i kraft for Grønland uden tilpasning til grønlandske forhold. Departementet anfører, at en opbygning af lodskapacitet i Grønland bør ske under inddragelse af grønlandske myndigheder og institutioner, så ordningen tilpasses grønlandske forhold.

Danmarks Skibsmæglerforening foreslår, at forsyningspligten pålægges staten, de grønlandske myndigheder eller en anden offentlig myndighed.

Det grønlandske selvstyre mener desuden, at det er uhensigtsmæssigt at fastholde kravet i lodslovens § 18 om, at lodserier skal være hjemmehørende i et EU/EØS-land, da det kan hindre et samarbejde med arktiske nationer uden for EU/EØS.

### **Kommentar**

*Lovforslaget giver mulighed for, at dele af lodsloven kan sættes i kraft for Grønland med de tilpasninger, som de grønlandske forhold tilsiger. Dette sker ved indsættelse af et nyt kapitel i lodsloven om lodsning i grønlandske farvande.*

*Det er hensigten at etablere den nødvendige lodskapacitet i Grønland. Afhængig af behovet vil lodskapaciteten kunne opbygges gradvis, og reglerne om lodspligt skal kunne følge kapaciteten. Det vil naturligvis ske med inddragelse af relevante grønlandske myndigheder og organisationer. Lovforslaget giver ikke mulighed for, at et eller flere lodserier kan få eneret på grønlandske lodsninger. Der åbnes således op for, at alle kvalificerede lodserier vil kunne varetage forsyningen med lodsninger ved Grønland.*

*Det vurderes, at selvstyrets og rederiforeningernes bemærkninger vedrørende forsyningspligten er relevante. Det foreslås derfor at ændre lovforslaget, så DanPilot, der er en del af den statslige forvaltning, ikke i loven pålægges forsyningspligt med lodsninger ved Grønland, dvs. så det ikke nødvendigvis er DanPilot, der skal have pligt til at foretage de lodsninger, som bliver omfattet af lodspligten ved Grønland. I stedet indsættes en hjemmelsbestemmelse, som giver erhvervs- og vækstministeren adgang til administrativt at fastsætte regler om forsyningspligt.*

*Det er en forudsætning for, at rederierne i praksis kan leve op til det nye krav om lodspligt, at der er kvalificerede lodser til rådighed til at foretage de lovpligtige lodsninger. Afhængigt af hvor mange lodserier, der ønsker at foretage de grønlandske lodsninger, kan det derfor vise sig nødvendigt at pålægge DanPilot at foretage grønlandske lodsninger. DanPilot vil dog under ingen omstændigheder få eneret på at foretage lodsningerne.*

*De private lodserier har således mulighed for at agere på markedet for grønlandske lodsninger på samme vis som DanPilot. I opstartsfasen vurderes det ikke hensigtsmæssigt at pålægge private lodserier i Grønland forsyningspligt, da dette kan modvirke, at sådanne etableres. På sigt vil forsyningspligt imidlertid kunne pålægges andre lodserier end DanPilot.*

*Det vurderes desuden, at selvstyrets bemærkning om lodslovens § 18 er relevant og bør følges, så lodslovens almindelige krav om, at lodserier skal være hjemmehørende i et EU/EØS-land, fraviges.*

### **3.1.3. Forbedring af havneforholdene i Grønland**

World of Greenland anser det for afgørende for sikkerheden til søs, at havneforholdene forbedres i Grønland.

#### **Kommentar**

*Sagsområder vedrørende havne er ved lov nr. 943 af 23. december 1986 overtaget af det grønlandske selvstyre efter hjemmestyreloven. Spørgsmålet om, hvorvidt der skal gennemføres forbedring af havnene i Grønland, henhører således under selvstyret.*

### **3.2. Styrkelse af søfarendes retsstilling ved sørøveri**

Danmarks Skibsmæglerforening, 3F og rederiforeningerne er generelt positive over for forslaget.

#### **3.2.1. Rederansvaret**

Rederiforeningerne henviser til foreningernes hørings svar til den danske implementering af den internationale konvention om sikring af søfarendes arbejdsforhold, Maritime Labour Convention (MLC konventionen), hvori foreningerne foreslog udarbejdelse af en præciserende bekendtgørelse om det delte ansvar, hvor rederiet ikke er arbejdsgiver for den søførende. Rederiforeningerne finder stadig en sådan bekendtgørelse relevant.

### **Kommentar**

*Rederiforeningernes bemærkning vedrører § 1 a i lov om søfarendes ansættelsesforhold, som Folketinget vedtog i 2010 på baggrund af MLC konventionen. Det følger af bestemmelsen, at rederen skal sikre, at lovens regler, regler udstedt i medfør af loven samt de søfarendes rettigheder efter ansættelseskontrakten overholdes. Lovbemærkningerne til § 1 a indeholder en detaljeret redegørelse for rederansvarets indhold og omfang.*

*Det fremgår direkte af loven, at en reder, hvis den pågældendes ”underleverandør” ikke opfylder sine forpligtelser over for de søfarende, der arbejder om bord på rederens skib, skal sikre, at de søfarendes rettigheder efter loven og ansættelseskontrakten bliver opfyldt. Der vurderes derfor ikke umiddelbart at være behov for yderligere regler, men spørgsmålet kan vurderes på ny i lyset af erfaringer med den nuværende ordning, som først træder i kraft den 20. august i år.*

### **Sager om kapring og gidseltagning**

3F opfordrer til, at der oprettes et krisenævn for gidselsager til betryggelse af de søfarende om, at der i gidselsager arbejdes for hurtig frigivelse. 3F opfordrer desuden til, at erstatningsansvarsloven ændres i lyset af landsretsafgørelsen vedrørende DANICA WHITE, så der indføres omvendt bevisbyrde i relation til reders ansvar for kapring.

### **Kommentar**

*Den danske stat forhandler ikke med kriminelle, herunder pirater. Udenrigsministeriets Borgerservice bistår danskere i nød i udlandet, herunder bistår de i forbindelse med gidseltagning af danske søfolk og kontakt til pårørende i Danmark. De varetager herudover generelt relevante kontakter og drøftelser mellem myndigheder og branchen. Det bemærkes i øvrigt, at generelle erfaringer fra forhandling med pirater viser, at det er hensigtsmæssigt, at kun en begrænset kreds har kendskab til situationen omkring gidslerne. Etablering af et piraterinævn i statsligt regi vil kunne tolkes som om, at staten er part i gidselsager. Det vil kunne gøre det vanskeligere at løse fremtidige sager. Etablering af et piraterinævn vurderes derfor ikke at være hensigtsmæssigt.*

*Regeringen har ikke planer om en ændring af erstatningsansvarsloven eller af dansk rets bevisbyrderegler, som også gælder i andre situationer end sørøveri. Det bemærkes, at staten i medfør af offererstatningsloven i visse situationer kan yde erstatning. De søfarende fra DANICA WHITE fik i medfør af offererstatningsloven erstatning efter kapringen og gidseltagningen i 2007.*

### **3.2.2. Tilskud til rimeligt underhold af pårørende, som søfarende har forsørgerpligt over for**

Rederiforeningerne bemærker, at navnlig for udenlandske søfarende er forholdet ofte det, at en større del af deres løn først udbetales ved afmønstning. Rederiforeningerne anfører, at det i en gidselsituation kan være hensigtsmæssigt at tillægge staten mulighed for at disponere over den frie



del af den tilfangetagne søfarendes løntilgodehavende, som vedkommende er afskåret fra at disponere over.

### **Kommentar**

*Forslaget til § 10 a, stk. 2, i lov om søfarendes ansættelsesforhold, har til formål at sikre, at den danske stat kan yde et rimeligt økonomisk tilskud til underhold, hvor pårørende til besætningsmedlemmer på danske skibe savner forsørgelse som følge af gidseltagning. Reglen omfatter ikke de situationer, hvor de pågældende fx fra rederiet får tilsendt hele eller dele af den søfarendes løn under gidselsituationen. Muligheden for at få et økonomisk tilskud vil være mest relevant for pårørende, der bor uden for Danmark, og hvor der ikke er et socialt sikkerhedsnet for de pårørende, idet herboende pårørende vil være omfattet af de almindelige sociale sikringsregler.*

*Rederiforeningernes forslag vil indebære, at ordningen ændrer karakter fra en social hjælpeordning for de nærmeste pårørende til en ordning om udlægsplicht for staten af den søfarendes hyre. I givet fald vil muligheden for at yde egentlig økonomisk hjælp til pårørende i en svær situation bortfalde.*

### **3.3. Modernisering af skibsregistreringsreglerne**

Danmarks Skibsmæglerforening og rederiforeningerne støtter en liberalisering af registreringsreglerne.

#### **Betingelser for registrering**

Rederiforeningerne anfører, at ophævelsen af nationalitetskravet til bestyrelsesmedlemmer skaber behov for regulering af danske selskaber, der pga. bestyrelsesmedlemmers nationalitet ikke i dag er forpligtet til at lade deres skibe registrere i dansk register. Rederiforeningerne mener, at sådanne eksisterende ejerforhold, skibsregistreringer og administration af skibet bør kunne opretholdes. Rederiforeningerne foreslår desuden, at det udtrykkeligt anføres i § 1, stk. 2, c, at ”andre juridiske personer, som er oprettet i medfør af dansk lovgivning og/eller registreret som dansk selskab, stiftelser eller foreninger her i landet” anses som dansk ejer.

Rederiforeningerne foreslår, at kravet om, at et skib skal administreres, kontrolleres og dirigeres fra Danmark ophæves.

### **Kommentar**

*Det vurderes, at rederiforeningernes bemærkninger i forhold til den foreslåede ændring af sølovens § 1 (ophævelse af nationalitetskravet til bestyrelsesmedlemmer og præcisering af § 1, stk. 2, c) er relevante og bør følges.*

*For så vidt angår betingelserne for at få udenlandsk ejet skibe under dansk flag bemærkes indledningsvis, at regeringen lægger vægt på, at de danske registre ikke kan betegnes som ”åbne registre”, og at dansk flag ikke får karakter af bekvemmelighedsflag.*

*Derfor er der allerede i dag fastsat krav om, at udenlandsk ejede skibe kun kan optages i de danske registre, hvis de effektivt administreres, kontrolleres og dirigeres fra Danmark. I dag er det dog kun skibe ejet af udenlandske redere fra andre EU- og EØS-lande, der har mulighed for at blive optaget i de danske skibsregistre. Med lovændringen åbnes mulighed for, at erhvervs- og vækstministeren kan fastsætte regler om, at rederier fra 3. lande kan få adgang til at registrere skibe i Danmark på lignende betingelser. De nærmere regler om udenlandske redere adgang til at få skib under dansk flag vil blive fastsat ved bekendtgørelse.*

*De foreslåede forudsætninger om, at skibe i visse situationer skal administreres, kontrolleres og dirigeres fra Danmark (forslagets § 1, nr. 3 og 5) skal i øvrigt ses i forhold til lovforslagets formål. De foreslåede bestemmelser om modernisering af skibsregistreringsreglerne tager således generelt sigte på at forbedre rammevilkårene for danske og udenlandske rederier og ønsket om at skabe vækst og beskæftigelse i Danmark. Derfor lægges dog samtidig vægt på, at det netop er rederier, som ønsker at drive deres virksomhed fra Danmark, der tilgodeses. En mere generel adgang for udenlandske selskaber til at lade deres skibe optage i de danske registre uden at der stiles krav om aktiviteter i Danmark, dvs. at skibene administreres, kontrolleres og dirigeres fra Danmark og bortfald af registreringspligten, vil kunne medføre risiko for at de danske registre betragtes som åbne registre.*

### **Forholdet til DIS-loven**

3F foreslår, at der samtidig foretages en ændring af DIS-lovens § 10, som man finder strider bl.a. imod ILO' s konventioner, idet den foreslåede ændring af skibsregistreringsreglerne, ifølge 3F, vil indebære, at udenlandske rederier kan vælge dansk selskabsregistrering og skibsregistrering uden anden tilknytning til Danmark end ønsket om at blive omfattet af gunstige skatte- og arbejdsmarkedsordninger såsom DIS-loven.

### **Kommentar**

*Den foreslåede modernisering af skibsregistreringsreglerne indebærer ikke, at der indføres åbne danske registre, hvori udenlandske rederier kan blive registreret uden tilknytning til Danmark. Der stilles derimod krav til udenlandske selskaber om, at selskabets skibe skal administreres, kontrolleres og dirigeres fra Danmark, som betingelse for optagelse i de danske registre.*

*DIS-loven foreslås ikke ændret med det foreliggende lovforslag, og de modtagne bemærkninger i relation til DIS-lovens § 10 findes ikke relevante for lovforslaget. Den nuværende formulering af denne lovbestemmelse er godkendt af Europa-kommissionen og blev vedtaget af Folketinget ved lov nr. 408 af 1. juli 1988 og lov nr. 214 af 24. marts 2009.*

### **3.4. Gennemførelse af konventionen om aftaler for international transport af gods helt eller delvist til søs (Rotterdam-reglerne)**

Rederiforeningerne og Danmarks Skibsmæglerforening støtter det fremsatte lovforslag. Rederiforeningerne tillægger det afgørende betydning, at Rotterdam-reglerne gennemføres i dansk ret og finder, at lovforslaget udgør et godt grundlag herfor.

Rederiforeningerne og Danmarks Skibsmæglerforening anfører, at Rotterdam-reglerne ikke bør ratificeres, og at lovforslaget ikke bør sættes i kraft, før Rotterdam-reglerne er trådt i kraft og har opnået en passende stor international accept. Rederiforeningerne vurderer, at tilslutning af 20 stater, som kræves, for at reglerne kan træde i kraft, ikke nødvendigvis er tilstrækkeligt og lægger vægt på, at særligt USA samt flere europæiske lande ratificerer.

#### **Kommentar**

*Det er hensigten, at Danmark først vil ratificere Rotterdam-reglerne, når USA og andre ledende lande har tilkendegivet, at de også vil ratificere. Lovbestemmelserne om gennemførelse af Rotterdam-reglerne vil først blive sat i kraft, når reglerne træder i kraft internationalt. Dette er muligt, da erhvervs- og vækstministeren efter den foreslåede § 8 kan fastsætte tidspunktet for ikrafttræden af de bestemmelser, der gennemfører Rotterdam-reglerne.*

#### **Erstatningsansvar**

Rederiforeningerne anfører, at hvor erstatningsansvar gøres gældende mod både transportøren og dennes ansatte, bør såkaldt aggregering, dvs. sammenlægning af de forskellige personers erstatningsansvar, finde sted, så konventionens ansvarsbegrænsning gælder i forhold til det sammenlagte ansvar og ikke i forhold til den enkeltes ansvar. Dette for at undgå at især ansatte udsættes for vidtrækkende erstatningsansvar.

#### **Kommentar**

*Spørgsmålet om begrænsning af erstatningsansvar for ansatte m.v. reguleres i de foreslåede §§ 272 og 274 i søloven. For så vidt angår ansvar efter Rotterdam-reglerne følger det af den foreslåede § 276, stk. 4, at ansatte, dvs. skibets fører, skibets besætning eller en ansat hos transportøren/en maritim udførende part (sidstnævnte er en part der under visse omstændigheder udfører transportørens forpligtelser), ikke kan pålægges ansvar efter Rotterdam-reglerne. For så vidt angår ansvar på andet grundlag end Rotterdam-reglerne følger det af den foreslåede § 272, stk. 1, at enhver bestemmelse i Rotterdam-reglerne, som kan give transportøren ret til ansvarsbegrænsning, finder anvendelse under en retsag/voldgiftssag mod ansatte vedrørende tab, forsinkelse m.v. af gods. Ansatte vil således ikke kunne pålægges ansvar efter Rotterdam-reglerne – og såfremt de kan pålægges ansvar på andet grundlag, vil transportørens ansvarsbegrænsning finde anvendelse. Det vurderes derfor ikke nødvendigt at ændre løsningen, som Sølovsudvalget har anbefalet.*

### **Transportørens forbehold over for oplysninger om godset**

Rederiforeningerne anfører, at en transportør bør kunne tage generelt forbehold for afsenderens oplysninger om godset uden angivelse af, hvorfor transportøren ikke kan kontrollere afsenderens oplysninger, forudsat at transportøren er i god tro.

#### **Kommentar**

*Det fremgår af den foreslåede § 305, stk. 3, nr. 1 i søloven, der bygger på Sølvsudvalgets betænkning om Rotterdam-reglerne, at en godstransportør, der ikke har mulighed for at kontrollere transportoplysninger om godset, kan tage forbehold for transportoplysningerne eller oplyse hvilke oplysninger, det ikke har været muligt at kontrollere. Et forbehold skal dog være konkret i denne situation, dvs. forbeholdet skal angive de oplysninger, der ikke kunne kontrolleres. I denne situation er det ikke muligt at anvende et generelt forbehold - dvs. at tage forbehold for, at oplysningerne generelt er korrekte. Det skyldes netop, at containeren/køretøjet i denne situation enten er åben, og dermed kan besigtiges, eller er besigtiget, selvom containeren/køretøjet var lukket – og godsets mængde dermed vil kunne kontrolleres. En generel reservation vil derimod kunne anvendes i situationer, hvor der er tale om en lukket container/et lukket køretøj, hvor godset ikke er besigtiget af transportøren/den udførende part og disse ikke har kendskab til indholdet. Det vurderes, at denne løsning, der er anbefalet af Sølvsudvalget, er hensigtsmæssig og derfor ikke bør ændres.*

### **Udlevering af gods uden transportdokument**

Rederiforeningerne spørger, om det er korrekt forstået, at den der erhverver et transportdokument før udlevering af godset, ikke får samme krav som den, der har erhvervet transportdokumentet i god tro efter udlevering af godset.

#### **Kommentar**

*Den foreslåede § 312, stk. 2, nr. 4 og 5, i søloven bygger på Sølvsudvalgets betænkning om Rotterdam-reglerne og er præciseret med inspiration i den norske betænkning om Gjennomføring av Rotterdamreglerne i søloven (§ 312 a, d-e). Bestemmelsen (både nr. 4 og 5) vedrører rettigheder for den, der bliver ihændehaver efter udlevering af godset. Nr. 4 skal forstås således, at den vedrører rettigheder ved andet end fejludlevering, fx skade på godset, mens nr. 5, vedrører almindelige erstatningskrav ved fejludlevering. Nr. 4 og nr. 5 omhandler således krav, der er opstået på forskelligt grundlag, hvilket også er beskrevet i bemærkningerne til bestemmelsen. Det vurderes derfor ikke nødvendigt at ændre løsningen, som Sølvsudvalget har anbefalet.*

### **Mortifikation af transportdokumenter**

Rederiforeningerne anfører, vedrørende den foreslåede § 314 i søloven, at en transportør ved udlevering af gods efter endelig mortifikationsdom (dvs. en dom der erkender et bortkommet transportdokument for ”dødt”) bør kunne kræve en sikkerhedsstillelse for godset opretholdt eller kræve

ny sikkerhed. Dette fordi transportøren ved udlevering af gods efter en mortifikationsdom alternativt vil kunne pådrage sig erstatningsansvar, hvis mortifikationsdommen ikke anerkendes i udlandet.

#### **Kommentar**

*Den foreslåede bestemmelse om mortifikation i søloven bygger på Sølovsudvalgets betænkning om Rotterdam-reglerne. Bestemmelsen viderefører den gældende § 305 i søloven. I bestemmelsen henvises til mortifikationsloven, hvilket indebærer, at de almindelige regler om mortifikation vil finde anvendelse. Mortifikationsreglerne er således ikke specifikke for transportdokumenter efter søloven, men er de almindeligt gældende regler for lignende dokumenter – og risikoen for manglende udenlandsk anerkendelse af en mortifikationsdom vil være den samme for disse dokumenter. Det vurderes ikke, at der i forhold til transportdokumenter efter søloven er grundlag for at fravige de almindelige danske regler om mortifikation i sølovens bestemmelser om transportdokumenter. Det vurderes derfor ikke nødvendigt at ændre løsningen, som Sølovsudvalget har anbefalet.*

### **3.5. Gennemførelse af ændringsprotokol til konventionen om ansvar for forureningsskade opstået i forbindelse med søtransport af farlige og forurenende stoffer (HNS konventionen)**

Danmarks Skibsmæglerforening støtter forslaget, og rederiforeningerne tillægger det stor betydning, at forslaget gennemføres.

Energi- og Olieforum anfører, at olieprodukter, der opbevares i danske olieterminaler, bør betragtes som gods i transit, der er undtaget fra pligt til indberetning og indbetaling til HNS-fonden.

#### **Kommentar**

*Den oprindelige konvention fra 1996 om ansvar for forureningsskade opstået i forbindelse med søtransport af farlige og forurenende stoffer er gennemført i dansk ret ved lov nr. 599 af 24. juni 2005 om ændring af søloven. Det fremgår af loven, at gods i transit ikke er bidragspligtigt. Ændringsprotokollen til konventionen - og lovforslaget om gennemførelse af protokollen - ændrer ikke herpå.*

*Det vil ved udarbejdelsen af administrative regler om bidrags- og oplysningspligten blive sikret, at transitbegrebet fortolkes i overensstemmelse med international praksis. De berørte interesseorganisationer, herunder Energi- og Olieforum, vil blive hørt over de administrative reglers forventede indhold.*

### **3.6. Nedlæggelse af Dykkerrådet som led i regeringens sanering af råd og nævn**

Dykkerfirmaernes Brancheforening foreslår, at Dykkerrådet ikke nedlægges. Foreningen anser det for øjeblikket vigtigt, at dykkerbranchen kan samles i rådet og drøfte nye tiltag, bl.a. på det lovgivningsmæssige område. Foreningen mener, at forretningsgangen ved bl.a. lovændringer vil

blive meget træg, og misforståelser vil kunne opstå, hvis Dykkerrådet nedlægges.

### **Kommentar**

*Nedlæggelsen af Dykkerrådet sker som led i regeringens sanering af råd og nævn og som følge af regeringsgrundlaget, hvormed der skal ske en effektivisering af den offentlige sektor.*

*Interesseorganisationerne, herunder Dykkerfirmaernes Brancheforening, vil efter nedlæggelsen fortsat blive inddraget, når der er behov herfor, men ikke i et stående udvalg. Interesseorganisationerne vil derved fortsat blive hørt over nye lovgivningsmæssige tiltag, og der vil være mulighed for at diskutere relevante emner med bl.a. Søfartsstyrelsen.*

### **4. Oversigt over hørte organisationer, myndigheder m.v.**

#### Myndigheder:

Finansministeriet  
 Forsvarsministeriet  
 Justitsministeriet  
 Statsministeriet  
 Skatteministeriet  
 Transportministeriet  
 Udenrigsministeriet  
 DMI  
 Søværnet  
 Det svenske Justitiedepartementet  
 Det norske Justisdepartementet  
 Færøernes Hjemmestyre  
 Det Grønlandske Selvstyre

#### Erhverv og organisationer:

Advokatrådet  
 Assuranceforeningen SKULD  
 Bilfærgernes Rederiforening  
 Brancheforeningen for Dykkermateriel  
 CO-SEA  
 Danmarks Fiskeriforening  
 Danmarks Rederiforening  
 Danmarks Skibskredit A/S  
 Danmarks Skibsmæglerforening  
 Danske Advokater  
 Danske Havne  
 Danske Regioner  
 Danske Speditører  
 Dansk Dykkerforening  
 Dansk Erhverv  
 Dansk Industri  
 Dansk Metals Maritime Afdeling  
 Dansk Navigatørforening

Dansk Rib Charterforening  
Dansk Sportsdykker Forbund  
Dansk Transport og Logistik  
DMI  
Dykkerfirmaernes Branche­forening  
Erhvervenes Transportudvalg  
Entreprenørforeningen  
Fag og Arbejde (FOA)  
Fagligt Fælles Forbund (3F)  
Finansrådet  
Fiskeriets Arbejdsmiljøråd  
Fiskernes Forbund  
Foreningen af Småøernes Færgeselskaber  
Forsikring & Pension  
Funktionæ­rernes og Tjenestemændenes Fællesråd  
HORESTA  
International Transport Danmark  
Kommunernes Landsforening  
Landsorganisationen i Danmark  
MARE-gruppen  
Maskinmestrenes Forening  
North Sea Operators Committee Denmark  
Offentligt Ansattes Organisationer  
Rederiforeningen af 2010  
Sammenslutningen af Mindre Erhvervsfartøjer  
Søfartens Arbejdsmiljøråd  
Søfartens Ledere  
Sølovsudvalget  
Skoler med dykkeruddannelse godkendt af Søfartsstyrelsen  
Træskibs Sammenslutningen

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

Bilfærgernes Rederiforening Danmarks Rederiforening  
Danmarks Skibsmæglerforening  
Dansk Erhverv  
Det Grønlandske Selvstyre  
DMI  
Dykkerfirmaernes Branche­forening  
Energi- og Olieforum  
3F  
Rederiforeningen af 2010  
World og Greenland