



NOTAT

23. oktober 2012

Høringsnotat ad L 40 - Forslag til ændring af søloven, lov om skibes besætning, lov om tillæg til strandingslov af 10. april 1895 og forskellige andre love samt ophævelse af lov om registreringsafgift for fritidsfartøjer (Gennemførelse af vragsfjernelseskonventionen, tilpasninger som følge af passagerrettighedsforordningen, gebyr for sønærings- og kvalifikationsbeviser, indførelse af en årlig afgift for skibe optaget i skibsregistre og sanktionering af skibsførerens forpligtigelser til at redde de ombordværende m.v.)

1. Indledning

Lovforslaget indeholder 4 hovedelementer:

- 1) Ændringer som følge af gennemførelse af den internationale Nairobi-konvention af 2007 om fjernelse af vrags (vragfjernelseskonventionen).
- 2) Tilpasninger som følge af EU-forordningen af 24. november 2010 om passagerers rettigheder ved sørejser og rejser på indre vandveje (passagerrettighedsforordningen).
- 3) En bestemmelse om, at skibsføreren kan ifalde straf, såfremt han forsømmer sin forpligtelse til at redde passagerer m.v., hvis skibet kommer i havsnød.
- 4) Indførelse af betaling for udstedelse af sønærings- og kvalifikationsbeviser samt en årlig fiskal afgift for skibe, der er optaget i de danske skibsregistre.

Lovforslaget medtager endvidere to mindre præciseringer af ikrafttrædelsesbestemmelser til ændringer af søloven, som sikrer, at disse ændringer kan sættes i kraft på Færøerne.

Forslaget er sendt i høring den 5. september 2012 med høringsfrist den 26. september 2012 til i alt 73 myndigheder, organisationer m.v.

Der er modtaget høringssvar fra 12 myndigheder og 17 organisationer m.v.

De væsentlige bemærkninger fra høringsparterne gennemgås og kommenteres nedenfor.

Visse høringssvar har givet anledning til redaktionelle ændringer og præciseringer i lovteksten og bemærkningerne. Disse ændringer, som er uden betydning for substansen i lovforslaget, omtales ikke nærmere i dette notat.

2. Generelle bemærkninger

Høringen tegner overordnet et billede af, at myndigheder og organisationer er positive over for lovforslaget. Der er dog rejst indsigelser – særligt i forhold til indførelsen af de nye betalingsordninger.

3. Kommentarer til de enkelte emner

3.1. Vragfjernelse

Danmarks Skibsmæglerforening, Dansk Sejlunion, Danmarks Rederiforening, Rederiforeningen af 2010 og Danske Tursejlere udtrykker støtte til de foreslåede regler til gennemførelse af vragfjernelseskonventionen – herunder kravet om forsikring.

DI Transport påpeger, at bestemmelsen om, at den, som fjerner et skib, skal sikre sig, at skibet er forsikret, ikke bør forhindre, at ejerløse skibe fjernes fra havnene.

Danske Tursejlere foreslår, at det overvejes, om der bør stilles krav om forsikring af skibe med en bruttotonnage under 20, da også mindre skibe kan ende som vrag, og da især ejere af ældre ”udtjente” lystfartøjer kan være fristet til at efterlade disse.

Søværnets Operative Kommando (SOK) og Forsvarskommandoen (FKO) bemærker, at fjernelse af tekstanmærkningen på finansloven vedrørende dækning af udgifter til fjernelse af genstande, som skønnes at være til umiddelbar fare for sejladsen, ikke bør ændre i ansvarsfordelingen mellem SOK og Søfartsstyrelsen for så vidt angår fjernelse af vrag eller andre flydende genstande.

Kommentar

DI Transports indvending er imødekommet. Bestemmelsen om, at den som fjerner et skib, skal sikre sig, at skibet er forsikret, er taget ud af lovforslaget som overflødig, da lovforslaget indeholder andre bestemmelser om forsikringspligt for den registrerede ejer og den, der bugserer et skib.

Med hensyn til høringssvaret fra Danske Tursejlere bemærkes, at lovforslaget allerede indebærer, at flere skibe vil være omfattet af forsikringskravet, end hvad der følger af vragfjernelseskonventionen. Ifølge vragfjernelseskonventionen er således kun skibe med en bruttotonnage på 300 eller mere forpligtet til at have forsikring. Såfremt forsikringskravet udvides til også at omfatte skibe med en bruttotonnage under 20, vil det medføre, at et væsentligt større antal skibe omfattes. Hvis der ikke sættes nogen nedre grænse vil samtlige fritidsskibe – ca. 400.000 – blive omfattet.

Til kommentaren fra SOK/FKO bemærkes, at der ikke med nærværende lovforslag tilsigtes nogen ændring i de forskellige myndigheders ressort i forbindelse med fjernelse af vrag og genstande.

3.2. Skibspassagerers rettigheder

Danmarks Skibsmæglerforening, Dansk Sejlunion, Danmarks Rederiforening og Rederiforeningen af 2010 udtrykker støtte til de foreslåede tilpasninger i forbindelse med passagerrettighedsforordningen. Danmarks Rederiforening og Bilfærgernes Rederiforening forventer, at oprettelse og drift af klageinstansen sker uden generel finansiering fra erhvervets side men via opkrævning af gebyr i de sager, hvor den erhvervsdrivende ikke har overholdt EU-forordningen.

Danske Handicaporganisationer er generelt positiv overfor de rettigheder, der følger af passagerrettighedsforordningen. Der udtrykkes dog bekymring over, at der åbnes mulighed for afvisning af personer med funktionsnedsættelser under henvisning til sikkerhedsmæssige forhold.

DanPilot henstiller, at lodserierne undtages fra regler om lige adgang for befordring af personer med funktionsnedsættelser.

Kommentar

Formålet med passagerrettighedsforordningen, som finder direkte anvendelse fra den 18. december 2012, er dels at give generelle passagerrettigheder ved transport til søs til alle rejsende og dels at give særlige rettigheder for personer med funktionsnedsættelser på lignende vis, som der i dag gælder inden for luftfart og jernbane. Formålet med forordningen er også, at personer med funktionsnedsættelser ikke diskrimineres. Efter forordningen kan personer med funktionsnedsættelser dog afvises, såfremt det på grund af skibets konstruktion eller infrastruktur og terminaler, gør det er umuligt at bringe vedkommende om bord eller fra borde eller at befordre vedkommende på en sikker eller operationelt gennemførlig måde.

Hvis en forbruger, herunder en person med funktionsnedsættelser, ikke finder, at der er levet op til forordningens forpligtigelser, kan der klages, i første omgang til transportøren/havneterminalen og herefter til myndighederne. De nærmere regler om klageorgan og gebyrer er ikke fastlagt i lovforslaget men vil blive fastsat efterfølgende.

For så vidt angår DanPilots kommentar bemærkes, at lods både ikke er omfattet af forordningen, idet denne kun omfatter skibe, som er godkendt til at sejle med mere end 12 passagerer.

3.3. Sønærings- og kvalifikationsbeviser og skibsregistrering

a) Sønærings- og kvalifikationsbeviser

Søfartens Ledere har udtrykt forståelse for, at der opkræves gebyr ved udstedelse af sønærings- og kvalifikationsbeviser. Søfartens Ledere henstiller dog, at betalingen afholdes af arbejdsgiveren. Der henvises til, at arbejdsgiveren dels betaler for lægeundersøgelser og dels for, at de søfa-

rende bevarer og/eller forbedrer deres kompetencer og kvalifikationer i forbindelse med erhvervelsen af de for tjenesten nødvendige beviser.

Fag og Arbejde (FOA) finder ligeledes, at betalingen bør pålægges arbejdsgiveren og anbefaler, at spørgsmålet om fastsættelse af gebyr drøftes mellem Søfartsstyrelsen og relevante arbejdsgiver- og lønmodtagerparter, inden reglerne fastsættes.

Danmarks Rederiforening og Rederiforeningen af 2010 kan ikke støtte indførelse af hjemmel til opkrævning af betaling for sønærings- og kvalifikationsbeviser.

Dansk Sejlunion stiller spørgsmål ved, om indførelsen af gebyr for sønærings- og kvalifikationsbeviser omfatter bevis for bestået duelighedsprøve for fritidssejlere, speedbådsførerbevis og andre fritidssejleruddannelser. Sejlunionen påpeger, at gebyret ikke bør begrænse fritidssejleres lyst til at tage en duelighedsprøve.

Skatteministeriet foreslår, at det overvejes, at lov om skibes besætning skal ændres, således at Søfartsstyrelsens krav om betaling for sønærings- og kvalifikationsbeviser tillægges udpantningsret.

Kommentar

For så vidt angår høringssvaret fra Søfartens Ledere bemærkes, at hensigten med lovforslaget er, at ansøgeren som udgangspunkt skal betale for beviset. Der er tale om et mindre gebyr på 500 kr., der alene dækker omkostningerne ved udstedelse af beviserne. Beviserne udstedes med 5 års mellemrum svarende til en afgift på 100, - kr. årligt. Spørgsmålet om, hvorvidt de søfarende er berettiget til at få refunderet udgiften til beviserne vil afhænge af ansættelsesforholdet i lighed med, hvad der gælder for f.eks. udstedelse af erhvervskørekort.

Det i lovforslaget foreslåede krav om betaling for sønærings- og kvalifikationsbeviser omfatter ikke duelighedsprøver og speedbådsførerbeviser. På disse områder har Søfartsstyrelsen i dag udpeget en række sagkyndige, som forestår prøverne og opkræver betaling herfor efter takster, som er fastsat af Søfartsstyrelsen. Der vil dog fremover med lovforslaget kræves betaling for enkelte fritidssejleruddannelser - f.eks. duelighedsbevis i sejlads for fritidssejlere (sønæringsbevis) og duelighedsbevis i motorpasning for fritidssejlere (kvalifikationsbevis).

Det er efter drøftelse med Skatteministeriet ikke fundet nødvendigt at indsatte en bestemmelse i lov om skibes besætning i forbindelse med inddrivelse af betaling for sønærings- og kvalifikationsbeviser. Der er i bemærkningerne til lovforslaget anført, at beviserne først udleveres, når gebyret er betalt.

b) Skibsregistrering

Dansk Sejlunion finder ophævelsen af registreringsafgiften for fritidsfartøjer meget positiv, men foreslår en overgangsordning for de ejere af fritidsfartøjer, der har betalt den særlige registreringsafgift for fritidsfartøjer inden for de sidste 1-2 år.

Dansk Sejlunion er generelt positiv over for indførelse af den årlige skibsregistreringsafgift, men er kritiske overfor gebyrsummens fordeling mellem store og små skibe. Det foreslås, at den årlige omkostning til drift af skibsregistret revurderes, og at de enkelte grupperingers afgift fastsættes på baggrund af den årlige drift af skibsregistreret og tyngden af opgaver, som f.eks. registreringen af fritidsfartøjer medfører. Dansk Sejlunion fremhæver, at det fremgår af høringsmaterialet, at den samlede årlige afgift vil beløbe sig til ca. 11 mio. kr., og at dette beløb skal dække driften af Skibsregistret og de afledte myndighedsopgaver. Dansk Sejlunion og Sammenslutningen af Mindre Erhvervsfartøjer stiller sig uforstående over for beløbets størrelse og stiller spørgsmål ved, hvilke myndighedsopgaver optagelsen af et fritidsfartøj i Skibsregistret påfører Søfartsstyrelsen. Sammenslutningen af Mindre Erhvervsfartøjer henstiller, at administrationen af skibsregistre finansieres gennem opkrævning af gebyrer relateret til konkrete opgaver i forbindelse med registreringen som alternativ til en årlig fiskal afgift.

DI Transport udtrykker bekymring for, at indførelse af den årlige skibsregistreringsafgift vil påføre erhvervet administrative og økonomiske byrder.

Danmarks Fiskeriforening og Bælternes Fiskeriforening foreslår, at bestemmelser om betalingsordningerne (gebyr for sønærings- og kvalifikationsbeviser samt skibsregistreringsafgiften) generelt tages ud af lovforslaget, idet der bl.a. henvises til de vanskelige finansieringsforhold i fiskerierhvervet.

Danmarks Rederiforening og Rederiforeningen af 2010 støtter i princippet en årlig skibsregistreringsafgift, som foreslået i lovforslaget, dog under forudsætning af, at registreringsafgiften (tinglysningsafgiften) på 1 promille ved registrering af skibe og 1 promille ved pant i skib ophæves.

Bilfærgernes Rederiforening bemærker, at danske færger vil blive særligt ramt af nye tiltag i forbindelse med skibsregistreringsafgiften, da indenrigsfærgerne ikke har mulighed for registrering i Dansk Internationalt Skibsregister (DIS). Foreningen henstiller derfor, at afgiften modsvares af administrative lettelser, som f.eks. øget egenkontrol på de betingelser, som er anført i Søfartsstyrelsens forebyggelsesstrategi.

Danske Tursejlere og Danmarks Fritidssejler Union udtrykker principiel modstand imod nye afgifter til danske sejlere. Danske Tursejlere anfører, at sejlere, der har tegnet en kaskoforsikring for deres båd, i forvejen beta-

ler en årlig afgift til staten på 1 % af forsikringssummen. Denne afgift indbringer ifølge Danske Tursejlere og Danmarks Fritidssejler Union staten et årligt provenu på 100 mio. kr. Herudover påpeger Danske Tursejlere, at en lang række skibe er registreret uden, at dette tjener et aktivt formål, og at en stor del af disse skibe formentlig vil blive slettet og dermed ikke indbringe det kalkulerede provenu.

DanPilot nævner, at indførelsen af de to betalingsordninger (den årlige skibsregistreringsafgift og gebyr for sønærings- og kvalifikationsbeviser) vil fordyre driften for det statslige lodsvæsen.

Kommentar

For så vidt angår høringsvaret fra Dansk Sejlunion bemærkes indledningsvis, at skæringstidspunktet for ophævelsen af registreringsafgiften på 6.000 kr. for fritidsfartøjer er den 1. februar 2013. Der er dog ikke lagt op til en overgangsordning, da der heller ikke nødvendigvis for andre afgiftsordninger etableres overgangsordninger. Desuden vil det være administrativt vanskeligt, ligesom der altid vil være nogen tæt på et skæringstidspunkt, som vil føle grænsen urimelig.

Det er korrekt, at den samlede årlige afgift er anslået til ca. 11 mio. kr. Derimod er høringsvarets formulering om, at beløbet skal dække "driften af Skibsregistret og de afledte myndighedsopgaver" udtryk for en upræcis gengivelse af høringsmaterialet. Afgiften skal medvirke til at finansiere de myndighedsopgaver, der generelt er forbundet med, at skibe sejler under dansk flag. Driften af registre er en blandt mange af sådanne myndighedsopgaver, der bl.a. også inkluderer afmærkningsopgaver (fyr og bøjer). Heri indgår en række ydelser, som også gavner fritidsfartøjer.

Det bemærkes desuden, at de årlige afgifter er fordelt efter tonnage, netop for at give en mindre betaling for små skibe, heriblandt fritidsskibe. Det er alene det høje antal af mindre skibe i Skibsregistreret, der fører til, at størstedelen af de forventede samlede årlige afgifter ventes at hidrøre fra skibe med en bruttotonnage under 20. Det er derimod ikke udtryk for, at ejeren af et mindre skib skal betale en høj afgift.

Til Dansk Sejlunions forslag om at lade afgiften fastsætte på baggrund af gruppens belastning af Søfartsstyrelsen bemærkes, at da der er tale om en fiskal afgift og ikke en brugerbetaling, vil der ikke nødvendigvis være en direkte sammenhæng mellem ydelserne og betalingen.

Hertil kommer, at der i lovforslaget lægges op til en lempelse for fritidsfartøjer ved bortfald af den særlige registreringsafgift på 6.000,- kr. i forbindelse med registrering af f.eks. ejerskifte i Skibsregistret.

Bemærkningen fra DI Transport om, at der udover det beløb, som skal betales, også er administrative omkostninger forbundet med gennemfø-

relse af betalinger har givet anledning til en justering af omtalen i lov-bemærkningerne.

For så vidt angår bemærkningerne om tinglysningsafgiftens størrelse fra Danmarks Rederiforening og Rederiforeningen af 2010 bemærkes, at der ikke p.t. er planer om at nedsætte tinglysningsafgiften.

For så vidt angår høringssvaret fra Bilfærgernes Rederiforening bemærkes, at Søfartsstyrelsen arbejder med risikobaseret kontrol, således at skibe forbundet med lav risiko udsættes for mindre kontrol, hvorimod skibe forbundet med højere risiko udsættes for mere kontrol og hyppigere syn. Samlet set har Søfartsstyrelsen imidlertid ikke planer om at reducere tilsynet med passagerskibe, men bestræber sig til stadighed på at begrænse de administrative byrder for erhvervet, som er forbundet med den lovpligtige kontrol.

For så vidt angår høringssvaret fra Danske Tursejlere bemærkes, at de nye årlige afgifter kun vil blive pålagt skibe, der er registreret i Skibsregistret. Det store antal uregistrerede fritidsfartøjer vil ikke blive pålagt afgifter. Det vil hermed kun være en meget begrænset del af de skibe, der betaler forsikringsafgift, der omfattes. Det kan ikke afvises, at de nye årlige afgifter kan medføre slettelser fra registret. Det i bemærkningerne angivne provenu er imidlertid udtryk for et skøn, og det er ikke hensigten at opnå så store afgifter som muligt. Hensigten med indførelse af den nye afgift er derimod netop at skabe incitament til, at der meldes ændringer eller afmeldes skibe, som ikke længere kan eller skal være registrerede. Herved sikres en større grad af løbende ajourføring af Skibsregistret, hvilket er særligt relevant for fritidsfartøjer og andre mindre fartøjer.

I forbindelse med DanPilots høringssvar kan nævnes, at offentlige og private virksomheder behandles ens i forbindelse med betalingsordninger.

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

Advokatrådet, Assuranceforeningen SKULD, Arbejdstilsynet, Bilfærgernes Rederiforening, CO-Søfart, DanPilot, Dansk Fartøjsforsikring A/S, Danmarks Fiskeriforening, Danmarks Rederiforening, Danmarks Rejsebureau Forening, Danmarks Skibskredit A/S, Danmarks Skibsmæglerforening, Dansk Handicap Forbund, Dansk Industri, Dansk Metals Maritime Afdeling, Dansk Sejlunion, Danske Havne, Danske Advokater, Dansk Handicaporganisationer, Danske Regioner, Dansk Tursejlere, Datatilsynet, Domstolsstyrelsen, Energistyrelsen, Erhvervsstyrelsen, Fag og Arbejde, Fagligt Fælles Forbund (3F), Finansministeriet, Forsikring og Pension, Finansrådet, Finanstilsynet, Fiskeridirektoratet, Fiskeriets Arbejdsmiljøråd, Fiskernes Forbund, Foreningen af Småøernes Færgeselskaber, Færøernes Hjemmestyre, Forbrugerstyrelsen, Forsvarskommandoen, Forsvarsministeriet, Funktionærernes og Tjenestemændenes Fællesråd, Grønlands Selvstyre, HORESTA, Justitsministeriet, Klima-, Ener-

gi- og Bygningsministeriet, Kommunernes Landsforening, Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen, Kulturministeriet, Kulturstyrelsen, Kystdirektoratet, Landsorganisationen i Danmark, Maskinmestrenes Forening, Ministeriet for Fødevarer, Landbrug og Fiskeri, Miljøstyrelsen, Miljøministeriet, Ministeriet for Forskning, Innovation og Videregående Uddannelser, Naturstyrelsen, Offentlig Ansattes Organisationer, Patent- og Varemærkestyrelsen, Radiotelegrafistforeningen af 1917, Rederiforeningen af 2010, Rejsearrangører i Danmark, Rigsrevisionen, Sammenslutningen af Mindre Erhvervsfartøjer, Sikkerhedsstyrelsen, Skatteministeriet, Skibsbevarelsesfonden, Statsministeriet, Søfartens Arbejds miljøråd, Søfartens Ledere, Søfartens Operative Kommando, Transportministeriet, Træskibssammenslutningen og Udenrigsministeriet.

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

Søfartens Ledere
Danmarks Skibsmæglerforening
Dansk Sejlunion
DI Transport
Danmarks Rederiforening
Rederiforeningen af 2010
Danske Handicaporganisationer
Bilfærgernes Rederiforening
Danske Tursejlere
DanPilot
Sammenslutningen af Mindre Erhvervsfartøjer
Dansk Fritidssejler Union
Danmarks Fiskeriforening
Fag og Arbejde (FOA)
Skatteministeriet
Forsvarskommandoen (FKO)
Søværnets Operative Kommando (SOK)
Bælternes Fiskeriforening