

DANMARKS REDERIFORENING  
BILFÆRGERNES REDERIFORENING  
REDERIFORENINGEN FOR MINDRE SKIBE

Søfartsstyrelsen  
Vermundsgade 38 C  
2100 København Ø

14. december 2004

ulr/bg

**Høring vedrørende lovforslag om ændring af søloven**

Vi henviser til Søfartsstyrelsens høringsbrev af 1. december 2004, hvortil vi har følgende bemærkninger.

I det af Søfartsstyrelsen udarbejdede lovudkast er der i forhold til det af Sølovsudvalget udarbejdede udkast og bemærkninger hertil foretaget en række ændringer, som vi stiller os undrende overfor. Det drejer sig om:

- adgang til at opkræve gebyrer for udstedelse af forsikringscertifikater
- begrænsning af certifikaternes gyldighedsperiode til typisk 1 år

Med hensyn til gebyrer var der ikke i Sølovsudvalget flertal for en bestemmelse herom. Det er væsentligt i denne forbindelse at understrege, at de fleste danske skibe, der vil være omfattet af certifikatorningerne, vil være ansvarsforsikrede i anerkendte internationale P&I Klubber. De relativt få danske skibe, der ikke måtte være det, vil formentlig helt overvejende være ansvarsforsikrede i danske eller andre nordiske forsikringsselskaber, således at efterprøvningen i Søfartsstyrelsen af, om der foreligger en tilfredsstillende forsikring – ligesom i dag for så vidt angår CLC-certifikatet – vil være helt problemfrit, og kun indebære en besked administrativ udgift.

Med hensyn til certifikaternes gyldighedsperiode bør denne, ligesom hidtil for CLC-certifikaterne, være løbende, dvs. gælde indtil skibet udmeldes af sin P&I Klub, eller ændrer sit forsikringsselskabs tilknytning i øvrigt – og dette må gælde selv om forsikringen ifølge det tilgrundliggende "Blue Card" skal fornyes årligt. Rederiet har pligt til at give underretning om sådanne ændringer og i givet fald returnere sit certifikat, ligesom rederiet er forpligtet til at returnere certifikatet, hvis Søfartsstyrelsen ikke får underretning om fornyelse af forsikringen. Vi er ikke bekendt med tilfælde, hvor den hidtidige ordning med CLC-certifikatet, som et løbende gyldigt certifikat, skulle have voldt nogen problemer i praksis.

I de få tilfælde, hvor der har været stillet spørgsmål fra udenlandske havnemyndigheder til tidsubegrænsede forsikringscertifikater, har der i praksis med Søfartsstyrelsens mellemkomst været fundet en hurtig løsning uden gener for skibet.

Skulle det mod forventning vise sig, at der opstår alvorligere problemer med anerkendelse af danske bunkers- og HNS-certifikater i fremmede lande fremover, hvor disse er udstedt på løbende gyldighedsbasis, foreslår vi, at det på et sådant tidspunkt overvejes, om problemet kan og bør afhjælpes ved at gøre certifikaterne tidsbegrænsede.

Fortsættes der med tidsubegrænsede certifikater, vil de administrative omkostninger og ikke mindst byrder for Søfartsstyrelsen og de berørte rederier ved ordningen, blive stærkt reduceret i forhold til det i motiverne anslåede. Dette falder også godt i tråd med de i Økonomi- og Erhvervsministeriet igangværende bestræbelser på at reducere de administrative byrder. Der vil med en sådan fortsat begrænsning af de administrative omkostninger ikke være noget behov for at introducere en gebyrordning.

Lovudkastet giver i øvrigt anledning til følgende bemærkninger:

M.h.t. lovtæksten:

- §1, nr. 28: Der er noget galt formulingsmæssigt i sætningen mellem stk. 3 og stk. 5.
- §1, nr. 29: Vælges den her foreslåede formulering må det også anføres, at det pågældende "tilfælde" er omfattet af disse særlige regler. Enklere vil det være at tage den første ca. 1½ linie ud og i stedet efter ordet "tilfælde" skrive: "der ikke omfattes af særlige bestemmelser i denne lov om ansvar for forureningsskader,".
- §1, nr.32: I overskriften til og i § 229a er der stavfejl. I øvrigt er stk.1 i § 229a overflødig.

M.h.t. lovmotiverne:

- Side 15: der bør medtages en bemærkning i afsnittet, der begynder: "I IMO.." om at elektronisk tilgængelighed af IMO-koder m.v. søges gennemført.
- M.h.t. certifikaternes gyldighedsperiode og gebyr henvises til bemærkningerne ovenfor. Har certifikaterne løbende gyldighed må tidsforbrugsangivelsen og det økonomiske regnestykke ændres. Det er umiddelbart noget uklart for os, hvordan de 1800 HNS-certifikater kan nås.
- Under pkt. 4 burde vel som første punkt nævnes de forventelige øgede forsikringsomkostninger – selv om de ikke kan kvantificeres.
- §1, nr. 29: Udover en trykfejl i første linie foreslår vi, at udtrykket "i pakket form, dvs. ikke i bulk", ændres til: "på anden måde end i bulk, f.eks i tønder". I det sidste afsnit bør indledningen af det sidste punktum omformuleres.

Med venlig hilsen  
På foreningernes vegne

Uffe Lind Rasmussen

Sekretariatschef Birgit Sølling Olsen  
Søfartsstyrelsen  
Vermundsgade 38 C  
2100 København Ø

## Høring vedrørende lovforslag om ændring af søloven

9. december 2004

Tak for den fremsendte høringsskrivelse og behagelig samtale g.d.

Danske Havne hilser forslaget velkomment, idet det tilgodeser ønsket om, at der sikres en bedre dækning for forureningskader som følge af uheld i forbindelse med skibstransporter.

Danske Havne skal opfordre til, at andre lande opfordres til at ratificere konventionerne, sådan at de internationale fonde og dermed den øgede mulighed for forsikringsdækning f.eks. i forbindelse med skader, når skibe anløber nødhavne, kan træde i kraft.

Med venlig hilsen

Nete Herskind



## Karin Rungsted (SFS)

---

**Fra:** Judith Bergman [jbe@fmn.dk]  
**Sendt:** 13. december 2004 15:43  
**Til:** CLH@dma.dk  
**Cc:** chl@fmn.dk; pvl@fmn.dk  
**Emne:** Høringssvar på SFS høring om ændring af søloven

Som svar på SFS høring af 1. december om ændring af søloven fremsendes hermed nedenfor bemærkninger modtaget fra Forsvarskommandoen (FKO).

Med venlig hilsen

Judith Bergman  
fuldmægtig

I udkastets § 1 nr. 5, § 186, stk. 2 hedder det, at stk. 1 finder tilsvarende anvendelse for skibe, der ikke er hjemmehørende her i riget, og som anløber eller forlader dansk havn eller andet laste- eller lossested i Danmark eller på den danske kontinentalsokkel - - "Området omtales tilsvarende i § 187. Både ordvalget "Danmark" og "den danske kontinentalsokkel" betyder formentlig, at bestemmelsen har virkning for hele riget. Det harmonerer ikke med udkastets § 3 "Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland, men kan ved kongelig anordning sættes i kraft for disse landsdele med de afvigelser, som de særlige færøske og grønlandske forhold tilsiger". Så vidt ses, er begrebet

"den danske kontinentalsokkel" ikke anvendt i Søloven. Derimod angives området i f.eks.

§ 224 til "søterritoriet og den eksklusive økonomiske zone", og i § 190a, 203, stk.1, 206, stk.2, 207, 2. pkt. til: "Den danske eksklusive økonomiske zone." Koncipisten går muligvis ud fra, at områderne - ud over at soklen naturligvis er en afgrænsning på havbunden og den eksklusive økonomiske zone i vandet - er sammenfaldende. For god ordens skyld skal FKO gøre opmærksom på, at dette ikke altid er tilfældet.

I lovudkastet er "de eksklusive økonomiske zoner" erstattet med "den danske eksklusive økonomiske zone" (jf. f.eks. § 1, nr. 25, nr. 29, og nr. 30). Lov nr. 411 af 22. maj 1996 bærer titlen: "Lov om eksklusive økonomiske zoner." Denne betegnelse er anvendt overalt i denne lov, bortset fra § 1, som omtaler "Danmarks eksklusive økonomiske zone". FKO går ud fra, at ordlyden i lovudkastet er afklaret med Udenrigsministeriet. Ordvalget kan muligvis få betydning i forbindelse med ikraftsættelse af loven for Færøerne og Grønland.

FKO har med tilfredshed konstateret, at der i loven nu er hjemlet adgang til, at krav om erstatning for forureningsskade kan rettes direkte mod forsikringsgiveren ("direct action") jf.

§§ 188 og 221.

FKO har ligeledes noteret, at forældelsesfristen i § 503 et fastsat til 3 år.

FKO har bemærket, at økonomi- og erhvervsministeren er bemyndiget til at sætte loven eller dele heraf i kraft, og at det tænkes udmøntet således, at det sker samtidig med Bunkerskonventionens og HNS konventionen (Hazardous and Noxious Substances)

ikrafttræden. Det egentlige tidsmæssige perspektiv for lovens reelle ikrafttræden er derfor noget uvis.

FKO har noteret, at loven i et vist omfang vil komme til at omfatte krigsskibe jf. §§ 190b og 228. (Det vil dog næppe hyppigt være tilfældet, at et krigsskib har HNS-stoffer som last jf. § 211).

Da forsvaret pr. 1. januar 2000 har fået tillagt ansvaret for den statslige maritime miljøovervågning og håndhævelse samt den statslige maritime forureningsbekæmpelse til søs, må lovforslaget ses som en klar styrkelse af forsvarets muligheder for at få refusion af udgifter i forbindelse med forureningsbekæmpelse.

Forsvarskommandoen har ikke yderligere bemærkninger til lovudkastet.

Denne e-mail er blevet tjekket for virus af Forsvarsministeriets e-mail scan.  
E-mailen indeholdte ingen kendte vira!

---



Trafikministeriet

Søfartsstyrelsen

Dato : 9. december 2004  
J.nr. :  
Deres ref. :  
Sagsbeh. : LB

### Vedrørende forslag til lov om ændring af søloven.

Under henvisning til Søfartsstyrelsens mail af 1. december 2004 om ovennævnte skal Trafikministeriet herved bemærke følgende til § 187 (§ 1, nr. 5) og § 220 (§ 1, nr. 31), hvoraf det fremgår, at Søfartsstyrelsen eller andre myndigheder, som økonomi- og erhvervsministeren bemyndiger til det, kan nægte et skib adgang til en havn eller forbyde det at forlade en havn, hvis det nødvendige certifikat ikke er til stede:

Trafikministeriet forudsætter, at Søfartsstyrelsen vil sikre dels, at havnene får besked, hvis et skib får forbud mod at anløbe dansk havn, dels, at et forbud mod at forlade en havn ikke medfører, at en sikret havnefacilitet bliver blokeret for ventende skibe.

Med venlig hilsen

Lone Bach Møller

Kopi til Kystdirektoratet

9. december 2004  
Journal nr. 99/04-120-00177

Christian Hoppe  
Søfartsstyrelsen

### *Svar på høring over udkast til Forslag til Lov om ændring af søloven*

Søfartsstyrelsen har sendt ovennævnte lovudkast om ansvar for forureningsskade forvoldt af bunkersolie og ansvar for skade opstået i forbindelse med søtransport af farlige og forurenende stoffer til høring i Told- og Skattestyrelsen.

Told- og Skattestyrelsen foreslår, at bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser, nr. 31, 3. afsnit, 4. og 5. punkt formuleres som følger:

” Der er drøftelser i gang med ToldSkat, om denne myndighed vil have mulighed for at påtage sig den direkte kontrol med HNS-import. Dette forventes udmøntet i en skriftlig aftale omkring vilkår og betaling m.v.”

Told- og Skattestyrelsen har ikke på nuværende tidspunkt skønnet over størrelsen af det merforbrug af ressourcer, det vil medføre for ToldSkat at påtage sig opgaven.

Med venlig hilsen  
Retsafdelingen

Lone Stonor Kristensen  
Direkte telefon 723 74945

Skatteministeriet Told- og Skattestyrelsen Østbanegade 123 2100 København Ø  
Telefon 7237 9000 Fax 7237 9001 [www.toldskat.dk](http://www.toldskat.dk) [toldskat@toldskat.dk](mailto:toldskat@toldskat.dk)

Ekspeditionstid: Mandag-torsdag 8.30-16.00 Fredag 8.30-15.30

Side 1 / 1

Søfartsstyrelsen  
Sekretariatschef Birgit Sølling Olsen og  
Fuldmægtig Christian Hoppe  
Vermundsgade 38 C  
2100 København Ø

Sendes på e-post: [clh@dma.dk](mailto:clh@dma.dk) og [bsol@dma.dk](mailto:bsol@dma.dk)

**Høring vedrørende lovforslag om ændring af søloven (Ansvar for forureningsskade forvoldt af bunkersolie og ansvar for skade opstået i forbindelse med søtransport af farlige og forurenende stoffer)**

Med henvisning til Søfartsstyrelsens e-post af 1. december 2004 vedrørende ovenstående skal Ministeriet for Videnskab, Teknologi og Udvikling meddele, at vi ingen bemærkninger har hertil.

Der henvises til Søfartsstyrelsens j.nr. 199952220, arkivkode 05.01.01.

Med venlig hilsen

Bente Olsen  
Chefkonsulent

9. december 2004

Ministeriet for Videnskab,  
Teknologi og Udvikling  
Bredgade 43  
1250 København K  
Telefon 3392 9700  
Telefax 3332 3501  
E-post [vtu@vtu.dk](mailto:vtu@vtu.dk)  
Netsted [www.vtu.dk](http://www.vtu.dk)  
CVR-nr. 1680 5408

Sagsnr. 64383  
Dok-id 323128

Bente Olsen  
Telefon 3392 9991  
Telefax 3312 4843  
E-post [bol@vtu.dk](mailto:bol@vtu.dk)



**Karin Rungsted (SFS)**

---

**Fra:** Bo F. Pedersen (DEP) [BFP@fvm.dk]

**Sendt:** 8. december 2004 15:18

**Til:** clh@dma.dk; bso@dma.dk

**Cc:** fd (FD); :ldy@oem.dk; sjn@oes.dk; tsp@fvm.dk; Susie Hosainzadeh (DEP); Mogens Schou (DEP); Lene Høgh Mikkelsen (FD)

**Emne:** Høring vedrørende lovforslag om ændring af søloven

Søfartsstyrelsen har med mail af 1. december 2004 fremsendt lovforslag om ændring af søloven. Fødevareministeriet har ikke bemærkninger til de konkret fremsendte ændringsforslag. Ministeriet skal derimod påpege behovet for en ændring af sølovens § 47, stk. 1, angående pant i fiskerirettigheder m h p at løse de betydelige pantmæssige problemstillinger, der er knyttet til indførelse af individuelle omsættelige kvoter og andre fiskerirettigheder. Disse problemer skaber vanskeligheder for en hensigtsmæssig belåning af fiskerfartøjer i såvel privat regi som offentligt regi ved Fiskeribanken.

Spørgsmålet har som bekendt været drøftet mellem Fødevareministeriet og Søfartsstyrelsen gennem nogen tid, og ministeriet skal bekræfte, at en ændring af sølovens § 47, stk. 1, fortsat har høj prioritet. Ministeriet har udarbejdet et komplet lovforslag med tilhørende baggrundsnotat, bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser tilligemed en sammenligning af lovforslag med gældende formulering i søloven, jf. det vedhæftede.

Fødevareministeriets departement skal på ovennævnte baggrund anmode om, at en ændring af sølovens § 47, stk. 1, i overensstemmelse med det ovenfor beskrevne indarbejdes i det forelagte lovforslag.

Det skal bemærkes, at en ændring af omtalte paragraf i søloven på foranledning af Økonomi- og Erhvervsministeriet har været drøftet med Justitsministeriet

Med venlig hilsen

Bo Folmer Pedersen

<<Lovbemærkninger2.doc>>

Søfartsstyrelsen  
Att.: Christian Hoppe  
Vermundsgade 38 C  
2100 København Ø

Vand  
Journalnr. bedes anført ved besvarelse.  
J.nr.M 2018-0005  
Ref.: lag/  
Den 6. december 2004

**Høringsvar angående lovforslag om ændring af søloven (ansvar for forureningsskade forvoldt af bunkersolie og ansvar for skade opstået i forbindelse med søtransport af farlige og forurenende stoffer)**

Miljøstyrelsen har ved mail af 2. december 2004 modtaget ovennævnte lovforslag i høring. Miljøstyrelsen kan i den anledning oplyse, at styrelsen ingen bemærkninger har, jf. også vores brev af 26. november 2004.12.06

Med venlig hilsen

Lone Aggersbjerg

**Karin Rungsted (SFS)**

---

**Fra:** Vibeke Grønstrup (SFS)  
**Sendt:** 6. december 2004 08:28  
**Til:** Politisk Juridisk Centers Postkasse (SFS)  
**Emne:** VS: Høringssvar vedrørende Søloven - C3 2004-3500-3

---

**Fra:** Rigsrevisionens-email [mailto:Rigsrevisionens-email@rigsrevisionen.dk]  
**Sendt:** 5. december 2004 20:30  
**Til:** ch@dma.dk; bso@dma.dk  
**Cc:** Ruth Lauridsen (SFS); sfs@dma.dk  
**Emne:** Høringssvar vedrørende Søloven - C3 2004-3500-3

Hermed følger Rigsrevisionens brev om høring af Søloven. Fremsendelse sker alene elektronisk.

---



**Rigsrevisionen**

C3

Dato: 5. december 2004  
J.nr.: 2004-3500-3  
(Angiv venligst j.nr. ved besvarelse)  
Ref.: BJ

Søfartsstyrelsen  
Att.: Ingrid Høyberg

I brev af 1. december 2004 (sag nr. 199952220) har Søfartsstyrelsen fremsendt forslag til lov om ændring af søloven (Ansvar for forureningsskade forvoldt af bunkersolie og ansvar for skade opstået i forbindelse med søtransport af farlige og forurenende stoffer) til høring i Rigsrevisionen.

Lovforslaget ses ikke at indeholde bestemmelser om regnskabsvæsen eller revision, og Rigsrevisionen har ingen bemærkninger til det fremsendte lovforslag.

Med venlig hilsen

Bettina Jakobsen

-----  
Denne mail er sendt fra Rigsrevisionen og er signeret. For at kontrollere og validere email og  
signatur laes vejledning paa <http://www.rigsrevisionen.dk/signering.htm>  
-----



## ERHVERVS- OG SELSKABSSTYRELSEN

### **Høring af forslag om lov om ændring af søloven (Ansvar for forureningsskade forvoldt af bunkersolie og ansvar for skade opstået i forbindelse med søtransport af farlige og forurenende stoffer)**

Erhvervs- og Selskabsstyrelsen har modtaget ovennævnte forslag i høring. Erhvervs- og Selskabsstyrelsens Center for Kvalitet i ErhvervsRegulering har i denne forbindelse følgende bemærkninger.

#### *Erhvervsøkonomiske konsekvenser*

Forslaget vurderes at medføre små negative direkte konsekvenser for de rederier, der har skibe, der transporterer HNS-stoffer, eller har skibe med en tonnage over 1.000 BT. De omfattede rederier skal betale gebyr for henholdsvis et HNS-certifikat og et bunkerscertifikat.

Endvidere vurderes forslaget at medføre negative afledte konsekvenser for de virksomheder, der importerer minimum 20.000 ton HNS-stoffer eller 150.000 ton tung olie. De omfattede virksomheder får pligt til at betale bidrag til HNS-fonden.

Der gøres desuden opmærksom på, at forslagets erhvervsøkonomiske konsekvenser bør kvantificeres og indgå i lovbemærkningerne. Dette vedrører både de direkte, afledte og strukturelle erhvervsøkonomiske konsekvenser. De direkte konsekvenser er de udgifter eller indtægter, som har umiddelbar provenuvirkning for det offentlige. De afledte virkninger er de umiddelbare virkninger, som ikke har direkte betydning for det offentlige. Strukturelle virkninger vedrører virksomhedernes evne til at skabe vækst og velstand.

Til din hjælp, kan jeg henvise til vores vejledning om, hvordan de erhvervsøkonomiske konsekvenser for erhvervslivet opgøres. Vejledningen er at finde på adressen:

<http://www.eogs.dk/graphics/AdmLet/Publikationer/Okomanual.pdf>

#### *Administrative konsekvenser*

Forslaget vurderes samtidig at medføre små løbende byrder for de virksomheder, der importerer minimum 20.000 ton HNS-stoffer eller 150.000 ton tung olie, da virksomhederne skal indberette deres import til HNS-fonden.

Endvidere vurderes forslaget at medføre små omstillingsbyrder for de rederier, der har skibe, der transporterer HNS-stoffer, eller har skibe med en tonnage over 1.000 BT. Disse skibe får pligt til at være omfattet af en forsikring til dækning af ansvaret for forureningsskader ved transport til søs af HNS-stoffer henholdsvis en forsikring for bunkersolieskader samt have certifikater som dokumentation for sådanne forsikringer. De omfattede rederier vil dog kunne få de påbudte certifikater i Danmark, i stedet for at skulle ansøge hos de forskellige havnestater.

Erhvervs- og Selskabsstyrelsen kan på den baggrund foreslå følgende tekst til den del af lovforslagets bemærkninger, der omhandler forslagets administrative konsekvenser for erhvervslivet:

”Forslaget har været sendt til Erhvervs- og Selskabsstyrelsens Center for Kvalitet i ErhvervsRegulering med henblik på en vurdering af, om forslaget skal forelægges et af Økonomi- og Erhvervsministeriets virksomhedspaneler. Styrelsen vurderer ikke, at forslaget indeholder administrative konsekvenser for erhvervslivet i et omfang, der berettiger, at det bliver forelagt et virksomhedspanel. Forslaget bør derfor ikke forelægges et af Økonomi- og Erhvervsministeriets virksomhedspaneler.”

Erhvervs- og Selskabsstyrelsen har ikke yderligere bemærkninger.

Med venlig hilsen

Lars Lüneborg  
Tlf. direkte 33 30 74 79  
E-post [lal@eogs.dk](mailto:lal@eogs.dk)

E&S benytter digital signatur på alle e-mails. Vil du vide mere om digital signatur - [læs her](#). Hvis du har problemer med en e-mail fra E&S - returnér venligst e-mail inkl. fejlbesked - [læs om de mest almindelige fejl](#). Undlad venligst at kryptere e-mails direkte til E&S medarbejdere, benyt i stedet [eogs@eogs.dk](mailto:eogs@eogs.dk) - [Læs mere](#).