

**Forslag  
til  
Lov om ændring af søloven  
(Skibes hjemsted og bjærgeløn)**

**§ 1**

I søloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 538 af 15. juni 2004, som ændret, senest ved lov nr. 599 af 24. juni 2005, foretages følgende ændringer:

1. § 5, stk. 1, affattes således: ”Danske skibe skal have hjemsted i riget. For fiskeskibe skal hjemstedet være en havn, for andre skibe kan hjemstedet være enten en havn eller en by.”
2. § 451, stk. 4, affattes således: ”Bestemmelserne i stk. 1 og 2, om bjærgelønnens fordeling kan ved forudgående aftale fraviges til ugunst for skibsfører eller mandskab, når aftalen er indgået i forbindelse med forhyringen og gælder udførelsen af et bestemt bjærgningsforetagende. Bestemmelserne i stk. 1 og 2, kan ligeledes fraviges, når de pågældende er forhyret med et fartøj, der er særlig udrustet til eller varigt bliver udrustet til bjærgningsvirksomhed, eller på anden måde er egnet til bjærgning, og dette indgår eller kan indgå som en del af skibets normale drift.”

**§ 2**

Loven træder i kraft dagen efter bekendtgørelsen i Lovtidende og har virkning for forhyringer indgået efter dette tidspunkt.

**§ 3**

*Stk. 1.* Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland.

*Stk. 2.* Lovens § 1, nr. 1, kan ved kongelig anordning sættes i kraft i Grønland med de afvigelser, som særlige grønlandske forhold tilsiger. Lovens § 1, nr. 2, kan ved kongelig anordning sættes i kraft for Færøerne og Grønland med de afvigelser, som de særlige færøske og grønlandske forhold tilsiger.

## *Bemærkninger til lovforslaget*

### *Almindelige bemærkninger*

#### 1. Lovforslagets baggrund og formål

Forslaget om skibes hjemsted medfører, at skibe, bortset fra fiskeskibe, får mulighed for at vælge en dansk by som hjemsted for skibet, modsat i dag, hvor hjemstedet for alle skibe skal være en havn her i riget.

Danske skibe har pr. tradition altid skulle have hjemsted i den havn, hvor skibet hørte til. Som oftest det sted, hvor ejeren boede.

Hjemstedet har i dag ikke længere den samme betydning for skibene i handelsflåden. Mange af de store handelsskibe, der er beskæftiget i international fart, ser aldrig dansk havn, og vil ofte have en størrelse, der gør det umuligt at anløbe havnen.

Ofte vælger rederier i dag at være hjemmehørende i havne, som har en særlig f.eks. historisk betydning for dem. Det er årsagen til, at handelsskibe kan have hjemsted i en havn, som ingen praktisk betydning har for skibet.

Tankskibsrederiet Herning a/s har fremsat ønske om, at Herning kan blive godkendt som hjemsted for deres skibe, selv om Herning by ikke har nogen havn. Rederiet bruger i forvejen Herning bys våbenskjold som skorstensmærke på deres skibe og er på denne måde med til at markedsføre Herning rundt om i verden. Andre rederier har også ønske om at kunne vælge et hjemsted, som ikke er en havn.

Den foreslåede ordning åbner mulighed for, at rederierne frit kan vælge hjemsted, når blot der er tale om en by her i riget.

For fiskeskibe vil det fortsat være nødvendigt at opretholde den gældende ordning, hvorefter et fiskeskib skal have hjemsted i en havn. Baggrunden herfor er, at der til et fiskeskibs hjemsted knyttes et havnekendingsnummer, som viser, hvilket distrikt skibet er hjemmehørende i. Dette havnekendingsnummer anvendes også af Fiskeridirektoratet. Fiskeskibene har fortsat en tilknytning til den havn, de er registreret i. Der er derfor ikke den samme historiske eller markedsføringsmæssige værdi i, at disse skibe skal kunne vælge et tilfældigt hjemsted.

I Sverige findes en ordning, der stort set er magen til den foreslåede.

Forslaget om bjærgeløn medfører en ændring af bestemmelsen i § 451, stk. 4, om bjærgelønnens fordeling på det bjærgende fartøj. Ændringen skal afspejle udviklingen indenfor bjærgningsvirksomhed, der har medført, at flere forskellige typer af skibe udfører bjærgningsopgaver som en del af deres normale drift.

Reglerne om bjærgning findes i søloven, der helt overvejende er identisk i de nordiske lande, idet man generelt har set det som en fordel at have en nordisk retsenhed på søretsområdet. Retspraksis vedrørende bestemmelsen om bjærgelønnens fordeling er dog sparsom og ikke entydig i de nordiske lande. En ændring af loven foretages for at sikre, at bestemmelsen afspejler de vilkår, som

aktørerne på bjærgningsområdet opererer under. Endvidere skal en ændring af bestemmelsen forhindre, at skibe hjemmehørende i Danmark udsættes for konkurrenceforvridende forskelsbehandling, fordi de er bundet af utidssvarende krav om bjærgelønnens fordeling.

## 2. Lovforslagets indhold og gældende ordning

Sølovens bestemmelse om skibes hjemsteder går ud på, at alle rederier, der har et skib optaget i Dansk Internationalt Skibsregister, Skibsregistret eller Fartøjsfortegnelsen, skal vælge et hjemsted, og hjemstedet skal være en havn i riget. Loven stiller ingen krav om, hvilken havn et rederi skal vælge. Havnen kan være nok så lille, når blot der er tale om en havn. Der er efter den gældende lovgivning ingen mulighed for at dispensere fra bestemmelsen.

Bestemmelsen i § 451, stk. 4, indebærer i sin nuværende udformning, at der kan træffes forudgående aftale om afkald på bjærgeløn for personer, der er forhyret med et fartøj, der driver bjærgningsvirksomhed og er særlig udrustet hertil, eller aftalen er indgået i forbindelse med forhyringen og gælder udførelsen af et bestemt bjærgningsforetagende.

Bestemmelserne i sølovens kapitel 16 om bjærgning blev indført i 1996 og bygger i det væsentlige på 1989 Bjærgningskonventionen (International Convention on Salvage). Bestemmelsen i § 451, stk. 4, stammer imidlertid fra den tidligere sølov fra 1962, hvor forbuddet mod ved overenskomst at afvige reglerne om skibsførerens og mandskabets lovfæstede ret til andel i bjærgelønnen blev indsat i den daværende sølovs § 229, stk. 3. Indholdet af denne bestemmelse svarer i det væsentlige til den nugældende bestemmelse i § 451, stk. 4, med enkelte sproglige ændringer.

1989 Bjærgningskonventionen opstiller ikke nærmere regler om fordelingen af bjærgelønnen på det bjærgende fartøj, men lader det være op til den enkelte flagstat at fastsætte bestemmelser herom. Danmark er dermed ikke bundet af internationale regler ved fastsættelsen af den indbyrdes aftale mellem rederen og mandskabet om bjærgeløn. Reglerne om bjærgeløn er imidlertid enslydende i de nordiske sølovsbestemmelser, og ændringer af de danske regler bør derfor tage hensyn til den nordiske retsenhed.

Siden 1962 er der sket en udvikling inden for bjærgningsvirksomhed, som den oprindelige bestemmelse ikke tager højde for, heller ikke i sin nuværende udformning i § 451, stk. 4. Udviklingen af skibstyper har betydet, at en række forskellige skibe i dag kan udføre bjærgningsvirksomhed, selv om bjærgning ikke er den centrale del af skibenes arbejdsopgaver. Dette drejer sig typisk om forsyningskibe, vagtskibe og lignende, der ofte vil være konstruktionsmæssigt egnede til at udføre bjærgningsopgaver.

Den danske retspraksis på området er begrænset. Sø- og Handelsrettens dom af 22. januar 1990, ND 1990.97 (SøHa) omhandlede en bjærgningsoperation, der var foretaget af et forsyningskib, der havde udstyr om bord til ankerhåndtering, flytning af borerigge og slæbning. Der var ikke indgået aftale om, at besætningen ikke havde krav på andel af bjærgeløn. Ved dommen fandt Sø- og Handelsretten ikke, at undtagelsen i § 451, stk. 4, fandt anvendelse på det i sagen omhandlede skib og tilkendte mandskabet ret til bjærgeløn

Retten begrundede kort afgørelsen med, at de i sagen foreliggende oplysninger om skibet ikke kunne føre til, at skibet blev anset som "et skib, der driver bjærgningsvirksomhed og er særlig

udrustet hertil". Retten valgte således ikke at lægge vægt på, at skibet var udstyret som bjærgningsfartøj, og at rederen havde oplyst, at bjærgningsoperationen derfor var en naturlig og ufarlig del af skibets opgaver, hvorfor det arbejde, der var udført af skibets besætning faldt ind under, hvad der var venteligt efter ansættelsesforholdet.

§ 451, stk. 4, er som nævnt identisk i de øvrige nordiske lande, men retspraksis har været forskellig.

I den norske højesterets dom af 24. oktober 1980, ND 1980.190 (NH) fandt retten, at mandskabet om bord på det bjærgende fartøj ikke havde krav på andel i bjærgeløn. Retten begrundede resultatet med den udvikling, der var sket inden for bjærgningsområdet, siden bestemmelsen havde fået sin nuværende formulering i den norske sølov i 1964. Retten fandt, at idet der ikke længere var økonomisk grundlag for at drive ren bjærgningsvirksomhed, måtte bestemmelsen fortolkes i lyset af den ændrede situation, hvor der inden for supply- og slæbevirksomhed var udviklet skibstyper, som også var velegnede til bjærgningsformål.

Retten fandt endvidere, at loven måtte anses som opfyldt, når et skib var velegnet til bjærgningsformål og indgik som et integrerende led i en større flåde, der også omfattede rene bjærgningsfartøjer og blev drevet af et professionelt bjærgningsselskab, der kunne tilføre skibet det ekstra udstyr og den nødvendige ekspertise. Der var ikke i den konkrete sag indgået en forudgående aftale om frafald af bjærgeløn for mandskabet. Retten fandt imidlertid, at en fraskrivelse af andel i bjærgeløn ikke behøvede at være udtrykkelig, men måtte som regel ses som underforstået ved forhyring på et fartøj af den type, der var beskrevet i § 451, stk. 4, 2. pkt.

Den finske højesteret kom ved dom af 31. maj 1995, ND 1995.68 (FH), til samme resultat som den norske med hensyn til fortolkning af § 451, stk. 4. Domstolen udtalte, med direkte henvisning til ovennævnte dom fra Norges Højesteret, at det i nordisk retspraksis blev antaget, at såfremt et besætningsmedlem blev forhyret hos en arbejdsgiver, der ved siden af øvrig søfartsvirksomhed drev bjærgningsvirksomhed, havde han afstået fra sin ret til at få andel i bjærgeløn. Domstolen henviste til, at der ikke i finsk retspraksis var forhold med hensyn til bjærgeløn, der gav anledning til at afvige fra den nordiske retsenhed.

Med den gældende bestemmelse kan der opstå problemer for danske skibe, fx supply-skibe, der udchartres (udlejes) med vilkår om, at der ikke kan gøres krav om bjærgeløn gældende. Dette vil være problematisk, hvis skibets besætning over for rederiet har et ufravigeligt krav på bjærgeløn i henhold til § 451, stk. 4, som rederen ikke bliver kompenseret for. Til en vis grad kan der tages højde for disse situationer ved, at rederiets afkald på bjærgeløn sker med forbehold for de rettigheder, besætningen måtte have med hensyn til andel i bjærgelønnen, således at rederiet holdes skadeløs. Sådanne vilkår accepteres midlertidig ikke altid af befragterne (dem, der benytter skibet), idet nogle udenlandske skibe ikke er bundet af samme krav om mandskabets ret til andel af bjærgelønnen. Dette medfører, at danske skibes konkurrenceevne forringes.

Der er derfor behov for at præcisere § 451, stk. 4, således at andre skibe end de, der driver ren bjærgningsvirksomhed, vil være omfattet af undtagelsesbestemmelsen. Det afgørende er, at bjærgningsopgaver indgår eller kan indgå som en naturlig del af skibets drift, og dette er forudsigt for mandskabet.

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

kunne kræve bjærgeløn. Baggrunden herfor er, at det er fundet rimeligt at tage højde for udviklingen inden for bjærgningsvirksomhed, hvor denne virksomhed i dag udøves ikke kun af traditionelle bjærgningsfartøjer, men også af en række skibe, som kan udføre andre opgaver, og hvor det kan forventes af mandskabet, at der i den normale drift vil kunne indgå bjærgningsopgaver. Hvorvidt et skib falder ind under den præciserede bestemmelse beror på en konkret vurdering. 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.

Ændringen skal sikre, at danske skibe med hensyn til reglerne om bjærgeløn ikke er dårligere stillet end udenlandske skibe. For ikke at bryde den nordiske retsenhed lægger ændringen af den danske bestemmelse sig tæt op af retspraksis i de øvrige nordiske lande. De andre nordiske lande er bekendt med det danske forslag om en præcisering af bestemmelsen, således at dette kan indgå i deres vurdering i forbindelse med fremtidige ændringer af deres sølov.

### 3. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

Lovforslaget har ingen økonomiske konsekvenser for stat, amt og kommuner.

### 4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet

Forslaget om hjemsted for skibe vil kunne lette enkelte rederiers markedsføringsmæssige tiltag, men har derudover ingen økonomiske konsekvenser for erhvervslivet.

Da formålet med forslaget om bjærgeløn er at tillade en større fleksibilitet med hensyn til spørgsmålet om fordeling af bjærgeløn, kan forslaget forbedre konkurrenceevnen for danske skibe, idet omkostningerne vil være på niveau med skibe fra de øvrige nordiske lande. Det skønnes, at ca. 70 skibe potentielt kan blive berørt af lovændringen, således at de fremover vil blive omfattet af definitionen i § 451, stk. 4, 2. pkt.

Forslaget om bjærgeløn 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.

### 5. Administrative konsekvenser for borgerne

Lovforslaget har ingen administrative konsekvenser for borgerne.

## 6. Miljømæssige konsekvenser

Lovforslaget har ingen miljømæssige konsekvenser.

## 7. Forholdet til EU-retten

Lovforslaget indeholder ikke EU-retlige aspekter.

## 8. Høring

Et udkast til dette lovforslag har været i høring hos følgende myndigheder, organisationer og virksomheder:

## 9. Vurdering af konsekvenser af lovforslaget

	Positive konsekvenser/Mindre udgifter (hvis ja, angiv omfang)	Negative konsekvenser/merudgifter (hvis ja, angiv omfang)
<i>Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og amtskommuner</i>	Ingen	Ingen
<i>Administrative konsekvenser for stat, kommuner og amtskommuner</i>	Ingen	Ingen
<i>Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet</i>	Forslaget om hjemsted vil kunne lette enkelte rederiers markedsføringsmæssige tiltag, men har derudover ingen økonomiske konsekvenser for erhvervslivet.  Forslaget om bjærgeløn kan forbedre konkurrenceevnen for danske skibe. Ca. 70 skibe kan forventes at blive berørt af lovændringen.	Ingen
<i>Administrative konsekvenser for erhvervslivet</i>	Ingen	Ingen
<i>Administrative konsekvenser for borgerne</i>	Ingen	Ingen
<i>Miljømæssige konsekvenser</i>	Ingen	Ingen
<i>Forholdet til EU-retten</i>	Lovforslaget indeholder ikke EU-retlige aspekter	

## *Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser*

Til § 1

Til nr. 1

Muligheden for at vælge en by uden havn som hjemsted omfatter alle skibe i handelsflåden og fritidsfartøjer. Fiskeskibe skal fortsat have hjemsted i en havn.

Til nr. 2

Bestemmelsen i § 451, stk. 1 og 2, medfører en udvidelse af, hvor der kan aftales en fravigelse af krav på bjærgeløn. Det omfatter foruden de hidtidige situationer - hvor bjærgningen udføres af egentlige skibe, eller skibe der driver bjærgningsvirksomhed - tillige skibe, der bliver udrustet til bjærgning eller skibe, der på anden måde er egnet til bjærgning, og dette indgår eller kan indgå som en del af skibets normale drift. Hermed tages der højde for udviklingen på bjærgningsområdet, samtidig med, at ændringen lægger sig tæt op af de øvrige nordiske landes retspraksis på området. Som hidtil kan en aftale om afkald på bjærgeløn, eller en ændret fordeling heraf, desuden indgå i forbindelse med forhyring om en bestemt sag.

Ændringen medfører for det første, at et skib, for at være omfattet af bestemmelsen, ikke behøver at drive "ren" bjærgningsvirksomhed, men at bjærgning kan være en af flere opgaver, som skibet udfører. Dette kommer til udtryk ved formuleringen "eller på anden måde er egnet til bjærgning, og dette indgår eller kan indgå som en del af skibets normale drift".

Ændringen medfører endvidere, at et skib, der bliver udrustet til bjærgning, i form af en ombygning, tilpasning eller montering af særligt udstyr, efter forhyringen er sket, også kan være omfattet af bestemmelsen i § 451, stk. 4. For at en forudgående aftale om afkald på bjærgeløn kan komme på tale i denne situation, skal ombygningen af skibet have en varig karakter, med henblik på at bjærgning fremover vil være en naturlig del af skibets opgaver.

Et afgørende element i vurderingen af, hvorvidt bestemmelsen kan anvendes, er, om ombygningen eller lignende sker med henblik på en mere permanent bjærgningsvirksomhed. Hvis skibet kun udrustes med henblik på en enkeltstående bjærgningsopgave, vil betingelserne ikke være opfyldt.

Et andet afgørende element er, at det er forudsigeligt for mandskabet, at fartøjet kan udføre bjærgningsopgaver, og at det kan indgå som en naturlig del af skibets drift. Er skibet allerede udrustet til bjærgningsvirksomhed og har det fx udført bjærgningsopgaver, inden forhyringen sker, kan det næppe give anledning til tvivlsspørgsmål om, hvorvidt skibet kan udføre bjærgningsopgaver. Sker ombygningen/udrustningen af skibet derimod efter forhyringen, vil det være af betydning for vurderingen af, hvorvidt forholdet falder ind under bestemmelsen, om skibsføreren og mandskabet ved forhyringen har kunne påregne, at skibet ville blive brugt til bjærgning, og at bjærgningsvirksomhed ville blive en naturlig del af skibets opgaver. Dette vil typisk være tilfældet, såfremt rederiet, der ejer det pågældende skib, driver bjærgningsvirksomhed og har lignende skibe, som er blevet udrustet til bjærgning, og hvor bjærgningsvirksomhed er en naturlig del af driften. Ved vurderingen af dette, kan det tillige tillægges betydning, om rederiet ved forhyringen har tilkendegivet, hvad skibet skal anvendes til. En aftale om frafald af bjærgeløn

indgået ved forhyringen vil naturligvis ikke i sig selv kunne medføre, at betingelserne for frafald af bjærgeløn er opfyldt, men vil afhænge af om de øvrige betingelser i § 451, stk. 4, er opfyldt.

En aftale efter § 451, stk. 4, kan indgås som led i en individuel ansættelseskontrakt eller i en kollektiv overenskomst.

Til § 2

Loven træder i kraft dagen efter bekendtgørelse i Lovtidende. Ifølge lovforslaget får ændringen af § 451, stk. 4, kun virkning for forhyringer, der finder sted efter lovens ikrafttræden.

Til § 3

Bestemmelsen fastslår, at ændringsloven ikke gælder for Færøerne og Grønland. Bestemmelserne om skibes hjemsted kan sættes i kraft for Grønland, med de afvigelser, som de særlige grønlandske forhold tilsiger. Skibsregistrering er færøsk særanliggende. Bestemmelserne om bjærgeløn kan sættes i kraft for Grønland og Færøerne med de afvigelser, som de særlige grønlandske eller færøske forhold tilsiger.

*Lovforslaget sammenholdt med gældende lov*

Gældende formulering	Lovforslaget
	§ 1 I søloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 538 af 15. juni 2004, som ændret ved lov nr. 1172 af 19. december 2003 og lov nr. 599 af 24. juni 2005, foretages følgende ændringer:
§ 5 Stk. 1. Danske skibe skal have hjemsted i en havn i riget.	§ 5, stk. 1, affattes således: ”§ 5. Danske skibe skal have hjemsted i riget. For fiskeskibe skal hjemstedet være en havn, for andre skibe kan hjemstedet være enten en havn eller en by.”
§ 451. --- Stk. 4. Bestemmelserne i stk. 1 og 2 om bjærgelønnens fordeling kan ikke ved forudgående aftale fraviges til ugunst for skibsfører eller mandskab. Dette gælder dog ikke, hvis de pågældende er forhyret med et fartøj, der driver bjærgningsvirksomhed og er særlig udrustet hertil, eller aftalen er indgået i forbindelse med forhyringen og gælder udførelsen af et bestemt bjærgningsforetagende.	§ 451. --- Stk. 4. ”Bestemmelserne i stk. 1 og 2, om bjærgelønnens fordeling kan ved forudgående aftale fraviges til ugunst for skibsfører eller mandskab, når aftalen er indgået i forbindelse med forhyringen og gælder udførelsen af et bestemt bjærgningsforetagende. Bestemmelserne i stk. 1 og 2, kan ligeledes fraviges, når de pågældende er forhyret med et fartøj, der er særlig udrustet til eller varigt bliver udrustet til bjærgningsvirksomhed, eller på anden måde er egnet til bjærgning, og at dette indgår, eller kan indgå som en del af skibets normale drift.”

