

Fremsat den 22. december 2010 af økonomi- og erhvervsministeren (Brian Mikkelsen)

Forslag

til

Lov om ændring af søloven, lov om sikkerhed til søs og sømandsloven¹⁾

(Forsikring for søretlige krav, gennemførelse af konventionen om arbejdsforhold i fiskerisektoren m.v.)

§ 1

I søloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 856 af 1. juli 2010, foretages følgende ændringer:

1. *Fodnoten* til lovens titel affattes således: »1) Loven indeholder bestemmelser, der gennemfører dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2005/36/EF af 7. september 2005 om anerkendelse af erhvervsmæssige kvalifikationer (EU-Tidende 2005 nr. L 255, side 22) og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/20/EF af 23. april 2009 om reders forsikring mod søretlige krav (EU-Tidende nr. L 131 af 28. maj 2009, side 128-131).«

2. Efter § 152 indsættes som nyt kapitel:

»Kapitel 7 a

Om forsikring for søretlige krav

§ 153. Rederen for et skib, som fører dansk flag og har en bruttotonnage på 300 eller derover skal have en forsikring, der dækker søretlige krav. Skibet må ikke gå i fart, medmindre det har et certifikat, som bekræfter, at der foreligger en sådan forsikring.

Stk. 2. Stk. 1 finder tilsvarende anvendelse på et skib, der ikke fører dansk flag, og som anløber eller forlader dansk havn eller andet last- og lossested i Danmark eller på den danske kontinentalsokkel eller ønsker at udføre opgaver på dansk søterritorium, hvis skibet har en bruttotonnage på 300 eller derover.

Stk. 3. Den i stk. 1 og 2 nævnte forsikring skal give mulighed for at opnå en erstatning inden for den ansvarsgrænse, der er anført i § 175.

Stk. 4. Søfartsstyrelsen kan fastsætte regler om certifikatet nævnt i stk. 1, herunder om de oplysninger, som certifikatet skal indeholde.

Stk. 5. Certifikatet skal opbevares om bord og på forlangende forevises myndighederne.

§ 154. Hvis et skib ikke har det i § 153 påbudte certifikat, kan Søfartsstyrelsen eller andre myndigheder, som af økonomi- og erhvervsministeren er bemyndiget hertil, bortvise skibet.

¹⁾ Loven indeholder bestemmelser, der gennemfører dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/20/EF af 23. april 2009 om reders forsikring mod søretlige krav (EU-Tidende nr. L 131 af 28. maj 2009, side 128-131) samt Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/16/EF af 23. april 2009 om havnestatskontrol (EU-Tidende nr. L 131 af 28. maj 2009, side 57-100).

Stk. 2. Et skib, der på grund af manglende certifikat er bortvist fra en havn i et land, der er medlem af EU, må ikke anløbe dansk havn, før skibet har et gyldigt certifikat.

§ 155. Dette kapitel finder ikke anvendelse på krigsskibe eller andre skibe, som ejes eller benyttes af en stat og som anvendes i statsligt ikke-kommercielt øjemed.

Stk. 2. Dette kapitel berører ikke de krav, der er til forsikring i kapitel 9 a og kapitel 10.

Stk. 3. Dette kapitel berører heller ikke de krav, der er til forsikring i kapitel 11.

Stk. 4. Dette kapitel berører ikke retten til ansvarsbegrænsning efter kapitel 9.

Stk. 5. Dette kapitel berører heller ikke retten til ansvarsbegrænsning efter offshoresikkerhedslovens § 69.«

3. I § 181, *stk. 2*, ændres »flytbare havanlæg gælder særlige ansvarsgrænser, jf. loven om visse havanlæg, medens boreskibene eller havanlæggene« til: »mobile offshoreanlæg gælder særlige ansvarsgrænser, jf. offshoresikkerhedsloven, mens boreskibene eller offshoreanlæggene«.

4. I § 514, *stk. 1*, indsættes efter »§ 25, stk. 1-2,«: »§ 153, stk. 1, 2 og 4,«.

5. I § 515 *b* indsættes efter »overholdelsen af §§«: »153,«.

§ 2

I lov om sikkerhed til søs, jf. lovbekendtgørelse nr. 654 af 15. juni 2010, foretages følgende ændringer:

1. I *fodnoten* til lovens titel ændres »og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/21/EF af 23. april 2009 om opfyldelse af kravene til flagstater (EU-Tidende nr. L 131 af 28. maj 2009, side 132-135)« til: », Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/21/EF af 23. april 2009 om opfyldelse af kravene til flagstater (EU-Tidende nr. L 131 af 28. maj 2009, side 132-135) og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/16/EF af 23. april 2009 om havnestatskontrol (EU-Tidende nr. L 131 af 28. maj 2009, side 57-100)«.

2. I § 3, *stk. 2*, indsættes efter »konvention om søfarendes arbejdsforhold«: »eller konvention om arbejdsforhold i fiskerisektoren«.

3. I § 17, *stk. 9*, indsættes efter »med andre offentlige myndigheder«: »og havne«.

4. I § 20 *a*, *stk. 1*, indsættes efter »og §§«: »153,«.

5. Overskriften til *kapitel 9* affattes således:

»*Betaling og sikkerhedsstillelse i forbindelse med afholdelse af syn, tilbageholdelser m.v.*«

6. Efter § 25 indsættes i *kapitel 9*:

»§ 25 **a.** Økonomi- og erhvervsministeren kan fastsætte regler om betaling for skibes og rederiers indberetninger og afrapporteringer.«

§ 3

I sømandsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 742 af 18. juli 2005, som ændret ved § 2 i lov nr. 547 af 8. juni 2006, § 14 i lov nr. 1563 af 20. december 2006, § 2 i lov nr. 349 af 18. april 2007, § 1 i lov nr. 511 af 17. juni 2008 og § 2 i lov nr. 493 af 12. maj 2010 foretages følgende ændringer:

1. § 18, stk. 2, affattes således:

»Stk. 2. Den søfarende har endvidere ret til fri rejse med underhold til sin bopæl for rederens regning. Er et bestemt fratrædelsessted aftalt, omfatter retten til rejse også underhold i forbindelse hermed.«

2. I § 65, stk. 1, ændres »eller § 55« til: »§ 55, § 74 b, stk. 1, eller § 74 c«.

3. I § 65, stk. 2, ændres »eller § 55« til: », § 55, § 74 b, stk. 1, eller § 74 c«.

4. Efter § 74 b indsættes:

»§ 74 c. Økonomi- og erhvervsministeren kan fastsætte regler om, at fiskeskibe ikke må sejle, medmindre de har et certifikat vedrørende fiskernes arbejdsforhold, herunder om hvilke forhold certifikatet skal omfatte.

Stk. 2. Certifikatet skal opbevares om bord og på forlangende forevises myndighederne.«

§ 4

Stk. 1. Økonomi- og erhvervsministeren fastsætter tidspunktet for ikrafttrædelsen af § 1, § 2, nr. 2, og nr. 4, og § 3. Ministeren kan herunder fastsætte, at bestemmelserne træder i kraft på forskellige tidspunkter.

Stk. 2. § 2, nr. 1, nr. 3, og nr. 5-6, træder i kraft den 1. april 2011.

§ 5

Stk. 1. Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland, jf. dog stk. 2 og 3.

Stk. 2. § 1 kan ved kongelig anordning helt eller delvis sættes i kraft for Færøerne med de ændringer, som de færøske forhold tilsiger.

Stk. 3. §§ 1 og 2 kan ved kongelig anordning helt eller delvis sættes i kraft for Grønland med de ændringer, som de grønlandske forhold tilsiger.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

Indholdsfortegnelse

1. Lovforslagets baggrund og indhold
2. Lovforslagets hovedindhold
 - 2.1. EU's 3. søsikkerhedspakke
 - 2.1.1. Forsikringsdirektivet
 - 2.1.1.1. Gældende ret
 - 2.1.1.2. Lovforslaget
 - 2.1.2. PSC-direktivet
 - 2.2. Betaling for indberetninger og afrapporteringer på søfartsområdet
 - 2.2.1. Gældende ret
 - 2.2.2. Lovforslaget
 - 2.3. Konventionen om arbejdsforhold i fiskerisektoren
 - 2.3.1. Fiskerikonventionens indhold
 - 2.3.2. Dansk lovgivnings overensstemmelse med fiskerikonventionen – gældende ret
 - 2.3.3. Tilsyn med overholdelse af fiskerikonventionen
3. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige
4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet
5. Administrative konsekvenser for borgerne
6. Miljømæssige konsekvenser
7. Forholdet til EU-retten
8. Hørte myndigheder, organisationer m.v.
9. Sammenfattende skema

1. Lovforslagets baggrund og indhold

I 2009 vedtog EU en række retsakter på søfartsområdet, ”den 3. søsikkerhedspakke”. Pakken består af 6 direktiver og 2 forordninger, som tilsammen skal sikre en fortsat beskyttelse af miljøet og forbedre sikkerheden til søs. Lovforslaget indeholder en række ændringer, som er nødvendige for, at Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/20/EF af 23. april 2009 om reders forsikring mod søretlige krav (EU-Tidende nr. L 131 af 28. maj 2009, side 128-131) samt Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/16/EF af 23. april 2009 om havnestatskontrol (EU-Tidende nr. L 131 af 28. maj 2009, side 57-100), der er dele af pakken, kan gennemføres i dansk ret.

Samtidig gennemføres en mindre ændring af lov om sikkerhed til søs med henblik på refusion af det offentliges udgifter ved indberetninger og afrapporteringer på søfartsområdet.

Rådet har den 7. juni 2010 som politisk erklæring henstillet, at EU-medlemsstaterne ratificerer FN's Internationale Arbejdstagerorganisations konvention fra 2007 om arbejdsforhold i fiskerisektoren (nr. 188) inden udgangen af 2012. Med henblik på dansk ratifikation af konvention nr. 188 (fiskerikonventionen) gennemføres med lovforslaget mindre ændringer i lov om sikkerhed til søs og sømandsloven, således at der bl.a. bliver hjemmel til at stille krav om kontrol og certificering i overensstemmelse med konventionen.

2. Lovforslagets hovedindhold

2.1. EU's 3. søsikkerhedspakke

2.1.1. Forsikringsdirektivet

Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/20/EF af 23. april 2009 om rederes forsikring mod søretlige krav (forsikringsdirektivet) – EU-Tidende nr. L 131 af 28. maj 2009, side 128-131 – skal gennemføres inden 1. januar 2012. Forsikringsdirektivet er gengivet i lovforslagets bilag 2. Formålet med forsikringsdirektivet er at beskytte skadelidte bedre ved at kræve, at alle skibe, uanset anvendelse, med en bruttotonnage på 300 eller derover, som anløber en havn i et land, der er medlem af EU, skal have en ansvarsforsikring. Lovforslaget vil dermed supplere de eksisterende regler i dansk ret, der stammer fra gennemførelsen af internationale konventioner, hvori der stilles krav om forsikring. Skibe, der er omfattet af lovforslaget, skal desuden via et certifikat, der skal medbringes om bord, kunne dokumentere, at de har den påkrævede forsikring, uanset om skibet kommer fra et land uden for EU.

2.1.1.1. Gældende ret

Søloven indeholder allerede i dag krav om forsikring og certifikat for bl.a. forureningsskader forårsaget af skibes bunkersolie og forureningsskader i forbindelse med transport af tung olie i tankskibe. Lovforslaget berører ikke disse krav til forsikring og certifikat, men supplerer disse bestemmelser og er en generel ordning, der gælder for alle skibe. Ligeledes findes der krav om forsikring og certifikat i kapitel 11 om gennemførelse af HNS-konventionen om ansvar og erstatning ved ulykker til søs forårsaget af farlige og skadelige stoffer, der ikke er trådt i kraft endnu. Indtil disse bestemmelser træder i kraft, vil lovforslagets forsikrings- og certifikatkrav også dække rederens ansvar for skader forvoldt af HNS-stoffer.

2.1.1.2. Lovforslaget

Lovforslaget indeholder en ændring af søloven således, at direktivets forsikrings- og certifikatkrav gennemføres i dansk ret. Der indføres endvidere hjemmel til, at de nærmere bestemmelser vedrørende certifikatets indhold og gyldighed kan fastsættes i en bekendtgørelse.

Det følger af direktivets artikel 5, stk. 1, at medlemsstaterne skal sikre, at inspektion af et skib i forbindelse med havnestatskontrol skal omfatte kontrol af, om skibet har forsikringscertifikatet om bord. Kontrol af certifikater vil for udenlandske skibe, der anløber dansk havn, blive gennemført i forbindelse med den almindelige havnestatskontrol, mens kontrol af certifikater på danske skibe vil blive gennemført i forbindelse med de almindelige lovpligtige syn.

Hvis et skib uden et certifikat anløber en dansk havn, kan den kompetente myndighed i henhold til forsikringsdirektivet bortvise skibet. Bortvisningen skal meddeles EU-Kommissionen, den berørte flagstat samt de øvrige medlemsstater. Herefter skal medlemsstaterne nægte skibet adgang til deres havne, indtil skibet medbringer et gyldigt certifikat. Lovforslaget indeholder derfor hjemmel til at bortvise skibe, som ikke har det påkrævede certifikat om bord, fra dansk havn. Herudover indeholder lovforslaget hjemmel til at nægte et skib at anløbe dansk havn, hvis skibet er blevet bortvist af et andet land i EU på grund af manglende certifikat og fortsat ikke er i besiddelse af et gyldigt certifikat. Udover muligheden for bortvisning kan myndighederne også anvende de almindelige, eksisterende sanktionsmuligheder som f.eks. tilbageholdelse. Hvilken sanktionsmulighed der anvendes, vil afhænge af omstændighederne i den konkrete situation.

2.1.2. PSC-direktivet

Det følger af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/16/EF af 23. april 2009 om havnestatskontrol (PSC-direktivet) – EU-Tidende nr. L 131 af 28. maj 2009, side 57-100 –, at havnene skal samarbejde med myndighederne om at ”lette modtagelsen af tilbageholdte skibe”, dvs. skibe, som myndighederne på grund af f.eks. skibets tilstand eller manglende internationale certifikater har tilbageholdt. Havnene samarbejder reelt allerede med Søfartsstyrelsen om modtagelsen af tilbageholdte skibe, og håndteringen af tilbageholdte skibe har ikke hidtil voldt problemer. Der forventes ingen ændringer i den hidtidige praksis. Af hensyn til en korrekt, regelbaseret, gennemførelse af direktivbestemmelsen foretages dog en lille ændring i § 17, stk. 9, i lov

om sikkerhed til søs, således at økonomi- og erhvervsministeren efter aftale med transportministeren, som er ressortansvarlig for havnene, kan udstede regler, som forpligter havnene til at samarbejde om at lette modtagelsen af tilbageholdte skibe.

2.2. Betaling for indberetninger og afrapporteringer på søfartsområdet

2.2.1. Gældende ret

Et system til modtagelse af skibes positionsmeldinger via satellit (Long Range Identification and Tracking of Ships – LRIT) blev udviklet efter terrorangrebet 11. september 2001. Der er tale om et globalt dækkende system til overvågning af erhvervsskibe. Systemet blev vedtaget i FN's søfartsorganisation, International Maritime Organisation (IMO) i 2006, og skibene har siden 2009 skullet opfylde kravene i systemet.

2.2.2. Lovforslaget

Udgifterne i forbindelse med modtagelse af skibenes 6 daglige positionsmeldinger betales af Det Europæiske Agentur for Søsikkerhed (EMSA), som driver den europæiske LRIT-database. EMSA kræver imidlertid, at medlemslandene selv betaler, hvis skibe under deres flag overrapporterer, dvs. sender positionsmeldinger oftere end foreskrevet.

Årsagen til overrapporteringen er først og fremmest fejl i udstyret eller fejl ved installationen om bord på skibene.

Søværnets Operative Kommando (SOK) er ansvarlig for modtagelsen af positionsmeldingerne i Danmark og vil derfor automatisk modtage eventuelle fakturaer fra EMSA. Da rederen er ansvarlig for udstyret om bord, bør det være rederen, som skal betale for skibenes overrapportering. Dette vil også være et incitament for rederne til at have udstyret i orden. Det foreslås derfor, at der indsættes en hjemmel i lov om sikkerhed til søs til, at der administrativt kan fastsættes regler om, at rederen kan opkræves betaling for overrapporteringen, så en eventuel regning fra EMSA kan viderefaktureres til rederen.

2.3. Konventionen om arbejdsforhold i fiskerisektoren

FN's Internationale Arbejdsorganisation (ILO) vedtog den 14. juni 2007 på den årlige internationale arbejdskonference en konvention om arbejdsforhold i fiskerisektoren (konvention nr. 188).

Formålet med konventionen er at etablere internationale minimumsstandarder for arbejdsforholdene i fiskerisektoren. Den er bl.a. en revision af fire eksisterende konventioner på fiskeriområdet.

Fiskerikonventionen skal ses i sammenhæng med ILO's konvention om søfarendes arbejdsforhold. De to konventioner dækker stort set de samme emner, men gælder for henholdsvis fiskeskibe og handelsskibe. Fiskerikonventionen er dog ikke så omfattende og langt mindre detaljeret end konventionen om søfarendes arbejdsforhold. I modsætning til konventionen om søfarendes arbejdsforhold indeholder fiskerikonventionen således ikke en kode med meget udførlige krav til en række forhold.

Den danske lovgivning opfylder i dag stort set fiskerikonventionen, jf. nedenfor, men det er dog nødvendigt at foretage enkelte, mindre ændringer i lov om sikkerhed til søs og sømandsloven, således at der bliver hjemmel til at stille krav om kontrol og certificering i overensstemmelse med konventionen.

2.3.1. Fiskerikonventionens indhold

Fiskerikonventionen omfatter alle fiskeskibe, men indeholder skærpede regler for de lidt større fiskeskibe, navnlig for fiskeskibe på 24 meter og derover. Konventionens indhold kan i korte træk beskrives som følger:

Kapitel 1 og 2 omfatter definitioner, anvendelsesområde og generelle principper, sidstnævnte vedrørende rederens, skibsførerens og fiskerens ansvar.

Kapitel 3 vedrører mindstekravene for arbejde om bord i fiskeskibe, herunder krav til mindstealder og lægeundersøgelse.

Kapitel 4 regulerer betingelserne for tjenesten, som omfatter forhold vedrørende besætning, hviletid, besætningsliste, ansættelsesaftale, hjemsendelse, formidling og forhyring samt betaling af løn.

Kapitel 5 vedrører opholdsrum og kost. På dette særlige område findes mulighed for at leve op til reglerne ved substantiel ækvivalens. Herved forstås regler, der tilgodeser samme formål som den konkrete bestemmelses indhold. Men hvor den valgte løsning kan være forskellig.

Kapitel 6 omhandler sundhedsforhold, sygdomsbehandling og social sikring, der dækker sygdomsbehandling, arbejdsmiljø samt forebyggelse mod ulykker, social sikring og beskyttelse i forbindelse med arbejdsbettinget sygdom, arbejdsskade og død.

Kapitel 7 indeholder bestemmelser om overholdelse og håndhævelse og omfatter flagstatskontrol, certifikat, krav til syn, skibsinspektørers kvalifikationer, klager fra fiskere i udenlandske fiskeskibe og havnestatskontrol. Det fremgår bl.a. af artikel 41 i kapitel 7, at fiskeskibe, der er på havet i mere end 3 dage, skal have et særligt certifikat. Det kræver dog, at skibet enten har en længde på 24 meter eller derover eller normalt sejler i en afstand af 200 sømil fra flagstatens kystlinje eller videre end flagstatens kontinentalsokkels kant, idet den største afstand fra kystlinjen finder anvendelse.

Kapitel 8 vedrører ændringsprocedurer for bilag I og III, jf. nedenfor.

Kapitel 9 indeholder regler om konventionens ikrafttræden mv.

Bilag I indeholder en omregningstabel for forholdet mellem et fiskeskibs længde og bruttotonnage. Baggrunden herfor er, at konstruktionen af østasiatiske fiskeskibe er længere og smallere end den konstruktion, der anvendes for europæiske fiskeskibe, der er kortere og bredere. Det har konsekvenser for kravene til opholdsrumms størrelse og indretning.

Bilag II knytter sig til kapitel 4 vedrørende indholdet af ansættelsesaftalen.

Bilag III knytter sig til kapitel 5 og indeholder detaljereguleringen for opholdsrum.

For at medvirke til konventionens udbredelse samt for at mindske konkurrencemæssige fordele ved ikke at ratificere konventionen indeholder konventionen i kapitel 7 en særlig bestemmelse om "ikke gunstigere behandling" af fiskeskibe fra ikke-ratificerende lande. Princippet medfører, at der kan stilles krav til fiskeskibe fra lande, der ikke har ratificeret konventionen, om, at de skal overholde konventionens bestemmelser, når de anløber en havn i et land, som har ratificeret konventionen. En dansk ratifikation betyder således, at alle fiskeskibe, som anløber dansk havn, vil kunne blive underlagt konventionens krav. Herudover åbner konventionen mulighed for, at en havnestat kan undersøge klager fra fiskere, som arbejder på udenlandske fiskeskibe, under et fiskeskibs havneophold. I særlige tilfælde kan det indebære en inspektion af det pågældende fiskeskib.

Konventionens tekst i dansk oversættelse kan ses i Beskæftigelsesministeriets "Beretning om den 96. Internationale Arbejdskonference i Genève 2007", som blev oversendt til Folketinget i april 2008.

Fiskerikonventionen træder i kraft 12 måneder efter, at 10 medlemslande til ILO har ratificeret, heraf 8 kyststater.

Der er generelt blandt EU-landene en positiv holdning til ratifikation af konventionen, og Rådet gav den 7. juni 2010 medlemsstaterne bemyndigelse til ratifikation. Bemyndigelsen er nødvendig for, at medlemsstaterne kan ratificere konventionen, idet bestemmelserne om koordinering af sociale sikringsordninger i konventionen berører udøvelsen af EU's kompetence. Bemyndigelsen indeholder også en politisk ikke-bindende henstilling til medlemsstaterne om at tage de nødvendige skridt til ratifikation inden udgangen af 2012.

Ratifikation af internationale konventioner vedrørende fiskeskibe går traditionelt trægt på internationalt plan og det tager derfor tid, førend konventioner træder i kraft. Det er endnu usikkert, hvornår fiskerikonventionen vil træde i kraft. Danmark tilstræber generelt at være på forkant med hensyn til ratifikation af internationale konventioner vedrørende fiskeskibe. Nærværende lovforslag skal ses i lyset heraf, idet lovændringerne skaber grundlaget for dansk ratifikation af fiskerikonventionen.

2.3.2. Dansk lovgivnings overensstemmelse med fiskerikonventionen – gældende ret

En række EU-regler, der omfatter krav, der følger af konventionen, gælder allerede for fiskerisektoren. Det gælder f.eks. kravet til hviletid og krav om skriftlig ansættelseskontrakt. Efter vedtagelsen af lov nr. 493 af 12. maj 2010 (L 100, Folketingssamlingen 2009/2010), som indebar en række ændringer af bl.a. lov om sikkerhed til søs og sømandsloven, lever dansk lovgivning stort set op til fiskerikonventionens krav.

Det følger dog af bemærkningerne til lovforslaget L 100, at fiskeskibe, så vidt det er muligt efter lovens opbygning, vil blive undtaget fra de bestemmelser i lov nr. 493 af 12. maj 2010, der gennemfører konventionen om søfarendes arbejdsforhold, og som går videre end den hidtidige regulering i sømandsloven. Baggrunden er, at den nye konvention om de søfarendes forhold netop tager højde for de særlige forhold i handelsflåden, herunder at den søfarende ofte er om bord i en længere periode og ofte arbejder langt væk. Sømandslovens § 75 åbner allerede mulighed for, at økonomi- og erhvervsministeren kan fastsætte regler, der fraviger bestemmelserne i sømandsloven for skibe til fiskeri og andet særligt formål.

Der vil naturligvis ikke ske fravigelser for fiskeskibe i forhold til reguleringen i lov nr. 493 af 12. maj 2010 i det omfang tilsvarende regulering følger af fiskerikonventionen. Som eksempel herpå kan nævnes fiskerikonventionens krav om, at aflønnede fiskere, skal modtage månedlig eller anden regelmæssig betaling

Som et eksempel på en kommende fravigelse kan nævnes, at retten til kur og pleje for rederens regning, der blev udvidet som følge af konventionen om de søfarendes forhold, og hvor en sådan udvidelse ikke følger af fiskerikonventionen, fortsat vil forblive højst 12 uger og retten til sygehyre som hovedregel fortsat 2 måneder (og dermed ikke følge den vedtagne udvidelse til 16 uger på de 2 nævnte områder). Begge udvidelserne til 16 uger blev indført ved lov nr. 493 af 12. maj 2010 (L 100, Folketingssamlingen 2009/2010), og de europæiske organisationer, der repræsenterer arbejdstagere og arbejdsgivere i handelsflåden, har været enige herom. Skulle fiskerisektoren ønske tilsvarende regler, er dette muligt gennem kollektive overenskomster eller individuelle aftaler.

2.3.3. Tilsyn med overholdelse af fiskerikonventionen

I forbindelse med behandling af lovforslaget L 100 i Folketingssamlingen 2009/2010 (lov nr. 493 af 12. maj 2010) blev Folketinget orienteret om, at regeringen ville indføre periodiske syn for mindre fiskeskibe. En tilsvarende synsforpligtelse eksisterede i forvejen for større fiskeskibe. Det bliver samme segmenter af fiskeskibe, som tænkes omfattet af fiskerikonventionen ved en dansk kontrol af gennemførelsen af konventionen. Søfartsstyrelsens kontrol med overholdelse af konventionen vil ske samtidig med de periodiske syn. Således vil Søfartsstyrelsen ikke kun syne de fiskeskibe, som i henhold til konventionen skal certificeres, men også de mindre fiskeskibe, der i dag er underlagt periodisk syn. Hermed bliver de fiskeskibe, hvor der er ansat arbejdstagere, omfattet af kontrollen. Da nogle af elementerne fra konventionen, f.eks. arbejdsmiljø og uddannelse, i forvejen indgår i de periodiske syn, vil kontrollen med de øvrige elementer af konventionen alene medføre et mindre tillæg til synet. Arbejdet vil – i lighed med hvad der i øvrigt er praksis på Søfartsstyrelsens område – blive gebyrbelagt således, at der sker brugerbetaling.

Konventionen indeholder ingen direkte krav om regelmæssig kontrol af udenlandske fiskeskibe. Der findes ingen internationale samarbejdsorganer om havnestatskontrol for fiskeskibe, som det er tilfældet for handelskibe ved Paris Memorandummet om Havnestatskontrol eller en EU-regulering, der gennemfører dette samarbejde. Det er således op til de enkelte havnestatsmyndigheder selv at fastlægge inspektionens omfang, der typisk vil afhænge af, hvilke forhold som udløser beslutningen om inspektionen. Det skønnes, at der på årsbasis er under 1.000 anløb af udenlandske fiskeskibe i danske havne. Der er dog tale om, at nogle udenlandske fiskeskibe anløber danske havne op til flere gange, hvorved det reelle tal for anløb af udenlandske fiskeskibe (det såkaldte individuelle anløbstal) formentlig ligger et stykke under 500.

En havnestatskontrolinspektion tager typisk udgangspunkt i skibets certifikater. Skulle der være uorden i skibets certifikater, eller skulle observationer give anledning dertil, foretages typisk en mere dybgående inspektion. Af samme grund vil kontrolindsatsen, der i øvrigt kun vil være en stikprøvekontrol, blive koncentreret om de skibe, der er i besiddelse af et konventionscertifikat. For fiskeskibe, der ikke skal have et konventionscertifikat, vil en inspektion dog kunne komme på tale, hvis der foreligger en klage, der vedrører relevante mangler. Inspektionen vil her tage udgangspunkt i konventionens minimumskrav. Konventionen indeholder en fleksibilitet, der dels muliggør undtagelsen af visse fiskeskibe fra konventionens anvendelses-

område, dels åbner mulighed for gradvis national gennemførelse, ligesom konventionens manglende detaljeringsgrad i praksis vil gøre det vanskeligt for andre end flagstaten at fastlægge de præcise krav. Skibsinspektøren vil derfor skulle træffe afgørelser på grundlag af den pågældendes professionelle bedømmelse af forholdene om bord. I særlige grelle forhold vil udenlandske fiskeskibe blive tilbageholdt, efter at de observerede forhold har været drøftet med flagstatens administration.

Følges Rådets henstilling om at tiltræde konventionen af omkringliggende nabostater, vil mindre danske fiskeskibe uden konventionscertifikat, men med dansk synsrapport om opfyldelse af konventionen, samt større danske fiskeskibe med konventionscertifikat forholdsvis nemt kunne dokumentere opfyldelse af konventionen over for fremmede havnestatsmyndigheder.

Søfartsstyrelsens arbejde med certifikatudstedelse og kontrol med fiskerikonventionens overholdelse er væsentligt mindre omfattende end det kommende arbejde vedrørende handelsskibe, som følger af konventionen om søfarendes arbejdsforhold.

3. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

Forslaget vedrørende brugerbetaling for afrapporteringer m.v. indebærer, at det offentlige undgår en merudgift til dækning af omkostninger, som typisk skyldes fejl på skibenes/rederiernes udstyr.

Forslaget vedrørende fiskerikonventionen vil have administrative konsekvenser for det offentlige i forbindelse med kontrol og certificering. Certifikatudstedelsen og kontrollen forventes finansieret ved brugerbetaling og forventes derfor ikke at have økonomiske konsekvenser for det offentlige. Kontroller af fiskeskibe, som anløber dansk havn, vil dog i begrænset omfang kunne indebære merudgifter til havnestatskontrol.

Forslaget skønnes ikke herudover at have økonomiske eller administrative konsekvenser for det offentlige af betydning.

4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet

Langt størstedelen af de skibe, der er omfattet af forsikringsdirektivet, vil i praksis allerede have en P&I ansvarsforsikring, der dækker de krav, som skal forsikres i henhold til direktivet. Da rederne i stort omfang kan benytte sig af de eksisterende forsikringsordninger, skønnes lovforslaget ikke at medføre væsentlige konsekvenser for søfarterhvervet. Kontrollen af, hvorvidt et skib under dansk flag har det fornødne certifikat om bord, vil ske samtidig med gennemførelsen af andre kontroller, således at udgifterne minimeres. Kontrol af udenlandske skibes certifikater vil ske i forbindelse med havnesatskontrol. Forslaget forventes derfor ikke at have økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet af betydning.

PSC-direktivet har en bestemmelse, der pålægger rederen eller operatøren at afholde alle udgifter forbundet med en tilbageholdelse af et skib, som ikke lever op til reglerne. I ekstreme tilfælde kan udgiften forbundet med skibets ophold dog – ligesom i dag – i sidste ende komme til at påhvile havnen – eksempelvis hvis rederiet er gået konkurs, og der ikke er tilstrækkelig sikkerhed i det pågældende skib. Forslaget kan desuden have mindre administrative konsekvenser for havnene som følge af arbejdet med at anvise kaj- eller ankerplads til tilbageholdte skibe.

Forslaget vedrørende betaling for afrapporteringer vil indebære merudgifter for erhvervet i det omfang, der skal betales for afrapporteringen/indberetningen. Disse forventes imidlertid at blive meget begrænsede, da der kun undtagelsesvis forventes at ske overrapportering som følge af fejl i det udstyr på skibene, som afgiver indberetninger til LRIT-systemet.

Forslaget vedrørende fiskerikonventionen vil i begrænset omfang have økonomiske og administrative konsekvenser for fiskerierhvervet særligt i forbindelse med kontrol og certificering af fiskefartøjer. Kontrolindsatsen vil ske sammen med gennemførelsen af andre kontroller, så udgifterne minimeres. Betalingen for kontrolindsatsen vil blive fastsat i overensstemmelse med Finansministeriets regler om priskalkulation ved gebyrberegning.

Forslaget skønnes ikke herudover at have økonomiske eller administrative konsekvenser for erhvervet af betydning.

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

5. Administrative konsekvenser for borgerne

Forslaget indebærer ikke administrative konsekvenser for borgerne.

6. Miljømæssige konsekvenser

Lovforslaget har ingen miljømæssige konsekvenser.

7. Forholdet til EU-retten

Med lovforslaget skabes hjemmel til at gennemføre Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/20/EF af 23. april 2009 om reders forsikring mod søretlige krav (EU-Tidende nr. L 131 af 28. maj 2009, side 128-131). Endvidere skabes hjemmel til at gennemføre Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/16/EF af 23. april 2009 om havnestatskontrol (EU-Tidende nr. L 131 af 28. maj 2009, side 57-100).

Ved en afgørelse af 7. juni 2010 bemyndigede Rådet EU-medlemsstaterne til at ratificere Den Internationale Arbejdsorganisations 2007-konvention om arbejdsforhold i fiskerisektoren (konvention nr. 188), (EU-Tidende nr. L 145 af 11. juni 2010, side 12). Bemyndigelsen er nødvendig for, at medlemsstaterne kan ratificere konventionen, idet bestemmelserne om koordinering af sociale sikringsordninger i konventionen berører udøvelsen af EU's kompetence. Bemyndigelsen indeholder også en politisk ikke-bindende henstilling til medlemsstaterne om at tage de nødvendige skridt til ratifikation inden udgangen af 2012.

8. Hørte myndigheder, organisationer m.v.

[Advokatrådet, Beskæftigelsesministeriet, Bilfærgernes Rederiforening, Danmarks Fiskeriforening, Danmarks Rederiforening, Danmarks Statistik, Dansk Sø-Restaurations Forening, Danske Advokater, Danske Havne, Danske Regioner, Datatilsynet, Erhvervs- og Byggestyrelsen, Erhvervs- og Selskabsstyrelsen, Fag og Arbejde, Fagligt Fælles Forbund (3F), Finansministeriet, Finanstilsynet, Fiskeriets Arbejdsmiljøråd, Fiskernes Forbund, Foreningen af Småøernes Færgeselskaber, Forsikring & Pension, Forsvarsministeriet, Funktionærernes og Tjenestemændenes Fællesråd, Færøernes Hjemmestyre, Grønlands Selvstyre, HORESTA, Kommunernes Landsforening, Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen, Landsorganisationen i Danmark, Maskinmestrenes Forening, Metal Søfart, Ministeriet for Fødevarer, Landbrug for Fiskeri, Offentligt Ansattes Organisationer, Patent- og Varemærkestyrelsen, Radiotelegrafistforeningen af 1917, Rederiforeningen af 1895, Rederiforeningen for Mindre Skibe, Rigsrevisionen, Sammenslutningen af Mindre Erhvervsfartøjer, Sikkerhedsstyrelsen, Statsministeriet, Statstjenestemændenes Centralorganisation II, Søfartens Arbejdsmiljøråd, Søfartens Ledere – Dansk Navigatørforening, Sølovsudvalget, Transportministeriet og Træskibs Sammenslutningen.]

9. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser/Mindreudgifter	Negative konsekvenser/Merudgifter
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Forslaget vedr. brugerbetaling for afrapporteringer m.v. indebærer, at det offentlige undgår en merudgift til dækning af omkostninger, som typisk skyldes fejl på skibenes/rederiernes udstyr.	Muligheden for at gennemføre kontroller af fiskeskibe, som anløber dansk havn, kan indebære begrænsede merudgifter til havnestatskontrol.
Administrative konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen.	Forslaget vedrørende fiskerikonventionen vil have administrative konsekvenser for det offentlige i

		forbindelse med kontrol og certificering af fiskefartøjer.
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Ingen.	Forslaget vedrørende betaling for afrapporteringer m.v. vil indebære merudgifter for erhvervet, når der sker overindberetning til LRIT-systemet som følge af fejl eller mangler i skibenes udstyr. Forslaget vedrørende fiskerikonventionen vil have begrænsede økonomiske konsekvenser for erhvervet i forbindelse med kontrol og certificering af fiskefartøjer. Kontrolindsatsen vil ske sammen med gennemførelsen af andre kontroller, så udgifterne minimeres.
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen af betydning.	Forslaget vedrørende fiskerikonventionen vil have begrænsede administrative konsekvenser for erhvervet i forbindelse med kontrol og certificering af fiskeskibe.
Miljømæssige konsekvenser	Ingen.	Ingen.
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen.	Ingen.
Forholdet til EU-retten	Med lovforslaget skabes hjemmel til at gennemføre Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/20/EF af 23. april 2009 om reders forsikring mod søretlige krav (EU-Tidende nr. L 131 af 28. maj 2009, side 128-131). Endvidere skabes hjemmel til at gennemføre Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/16/EF af 23. april 2009 om havnestatskontrol (EU-Tidende nr. L 131 af 28. maj 2009, side 57-100). Rådet har ved afgørelse af 7. juni 2010 bemyndiget medlemsstaterne til at ratificere fiskerikonventionen,	

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1

Lovforslaget skal skabe hjemmel til at gennemføre Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/20/EF af 23. april 2009 om reders forsikring mod søretlige krav (EU-Tidende nr. L 131 af 28. maj 2009, side 128-131). Det foreslås derfor, at dette kommer til at fremgå af fodnoten til sølovens titel.

Til nr. 2

Der foreslås indført et nyt kapitel 7 a i søloven, som skaber hjemmel til at implementere Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/20/EF af 23. april 2009 om reders forsikring mod søretlige krav (EU-Tidende nr. L 131 af 28. maj 2009, side 128-131). Ifølge direktivet skal redere have en forsikring for søretlige krav. Yderligere stilles der krav om et certifikat, der beviser, at der er tegnet en sådan forsikring.

§ 153 medfører, at rederen for et skib, der fører dansk flag, med en bruttotonnage på 300 eller derover, skal sørge for, at skibet har en forsikring for søretlige krav. Begrebet "skib" skal forstås på samme måde som efter bestemmelserne i sølovens kap. 9. Dette betyder, at både handelsskibe, fiskeskibe og fritidsfartøjer er omfattet. Det er således ikke skibets anvendelse, der er afgørende, men dets bruttotonnage. Også mobile offshoreanlæg er omfattet, men kapitel 9 henviser til særlige ansvarsbegrænsningsregler for mobile offshoreanlæg, der foretager efterforsknings eller indvindingsvirksomhed. Forsikringskravet gælder for skibe, der fører dansk flag, herunder også skibe, der er bareboatet ind til dansk register, men ikke for danske skibe, der er bareboatet ud og midlertidigt har fået lov til at føre fremmed flag. Bestemmelsen indebærer, at færøske og grønlandske skibe ikke er omfattet af kravet. Reglerne vil dog kunne sættes i kraft for Færøerne og Grønland med de ændringer, som de særlige færøske og grønlandske forhold tilsiger, jf. lovforslagets § 5, stk. 2.

Det er skibets reder, der er ansvarlig for, at skibet har en forsikring. Søloven indeholder allerede bestemmelser om lovpligtig forsikring for bl.a. skade forvoldt af bunkersolie jf. sølovens kap. 9 a. I henhold til disse bestemmelser påhviler forsikringspligten dog "den registrerede ejer", idet dette følger af de bagvedliggende konventioner, som reglerne gennemfører. Forsikringsdirektivet har ikke valgt denne løsning. Derfor anvendes bestemmelsen også det noget bredere rederbegreb således, at pligten efter forslaget til § 153 påhviler "rederen", dvs. den, der forestår driften af skibet, uanset denne ikke måtte eje skibet. Er skibet eksempelvis bareboatchartret, vil bareboatbefragteren være den, der har ansvaret for skibets drift og dermed anses som reder i bestemmelsens forstand.

Med "forsikring" menes en normal P&I-forsikring (Protection & Indemnity, det vil sige den ansvarsforsikring, som de fleste større handelsskibe vælger. Forsikringen dækker det ansvar, som en reder kan ifalde ved driften af sin virksomhed) eller en anden effektiv form for forsikring eller finansiel sikkerhed til dækning af det ansvar, som rederen kan ifalde for søretlige krav. For de skibe, der skal have en lovpligtig forsikring, men som ikke har en P&I forsikring, skal der tegnes en forsikring, der dækker søretlige krav, eller stilles en garanti herfor f.eks. i en anerkendt bank.

Efter direktivet skal forsikringen dække søretlige krav. Dette fremgår nu af forslaget til § 153, stk. 1. Direktivet indeholder ikke en definition af søretlige krav, men angiver blot, at de nuværende P&I forsikringer kan opfylde direktivets krav om forsikring. Under de søretlige krav henhører tingsskader og personskader.

Forsikringen skal, uanset valg af forsikringstype, dække de tredjemandsskader, som rederen hæfter for i forbindelse med skibets drift. Det omfatter f.eks. krav som følge af en af skibet forårsaget forurening, hvis skaden ikke er omfattet af f.eks. sølovens regler om ansvar for transport af olie. Det kan også være skader på andre skibe eller kajanlæg i forbindelse med kollision. Da søretlige krav også omfatter personskader, skal skader på passagerer eller besætningen, der er forvoldt i forbindelse med skibets drift, også være omfattet af forsikringen.

Søretlige krav dækkes almindeligvis af de P&I-forsikringer, der tegnes af medlemmer af "The International Group of P&I Clubs". Denne forsikringstype er bredt anerkendt og hyppigt anvendt nationalt såvel som internationalt og har et bredt dækningsfelt.

Det forhold, at der er tegnet forsikring for søretlige krav, ændrer ikke ved, at rederens erstatningsansvar afgøres i henhold til de almindelige erstatningsretlige regler.

Som nævnt ovenfor dækker søretlige krav almindeligvis også krav for personskader på besætningen. Det bemærkes dog, at disse skader i henhold til sølovens § 173, nr. 5, der gennemfører en tilsvarende bestemmelse i Globalbegrænsningskonventionen, er undtaget for ansvarsbegrænsning. I henhold til forslaget vil skader på besætningen blive omfattet af forsikringskravet, i det omfang de ikke er dækket af en anden særlig forsikring f.eks. den lovpligtige arbejdsskadeforsikring, som gælder for ansatte på danske skibe jf. lov om arbejdsskadesikring.

Forslagets nye forsikringskrav er en mere generel forsikringsordning. Denne generelle forsikringsordning dækker således heller ikke de specifikke forsikringsordninger, der er indført i søloven, jf. eksempelvis kap. 9 a. Ligeledes vil forslaget forsikringskrav heller ikke omfatte de kommende forsikringsordninger, der indføres med HNS-konventionen (vedr. transport af farlige og forurenende stoffer), Athen-forordningen (vedr. passageransvar) eller Vragfjernelseskonventionen.

Som bevis på at der foreligger en lovpligtig forsikring, skal der udstedes et certifikat, der f.eks. kan udstedes af forsikringsselskabet eller af den, der stiller anden finansiel sikkerhed. Hvis skibet ikke har det påkrævede certifikat, må det ikke gå i fart.

Kravet om forsikring og certifikat vil også gælde for udenlandske skibe, der anløber dansk havn, jf. forslaget til *stk. 2*. Således vil også færøske og grønlandske skibe skulle have forsikring og certifikat, når de anløber danske havne eller havne i EU.

Efter forslaget til *stk. 3* skal forsikringens dækningssum beregnes efter reglerne i kapitel 9 om ansvarsbegrænsning, jf. reglerne i Globalbegrænsningskonventionen, dvs. Londonkonventionen af 1976, som ændret ved 1996-protokollen til konventionen. Bestemmelserne i kap. 9 regulerer det maksimale erstatningsansvar, som rederen normalt kan ifalde i forbindelse med en ulykke til søs. Ansvarsgrænserne reguleres efter skibets størrelse. Således vil forsikringens dækningssum efter forslaget afhænge af skibets størrelse.

Også mobile offshoreanlæg er omfattet af lovforslaget, hvorfor rederen er forpligtet til at have forsikring og certifikat i overensstemmelse med forslaget til det nye kap. 7 a. Forsikringens dækningssum skal i henhold til direktivet og lovforslaget beregnes på samme måde som for skibe i traditionel forstand, dvs. efter sølovens § 175 i henhold til offshoreanlæggets tonnage. Denne beregning af dækningssum gør sig tilsvarende gældende for mobile offshoreanlægs forsikringspligt efter sølovens kap. 9 a om ansvar for skade forvoldt af bunkerolie. Mobile offshoreanlægs dækningssum efter det nye kap. 7 a berører ikke de særlige ansvarsbegrænsningsregler, der er fastsat i offshoresikkerhedsloven, og som finder anvendelse på mobile offshoreanlæg, som foretager efterforsknings- eller indvindingsvirksomhed på dansk søterritorium eller dansk kontinentalsokkelområde.

Hvis rederen i henhold til sølovens § 174 fortaber retten til ansvarsbegrænsning, har dette ingen betydning for forsikringens dækningssum. I de tilfælde hvor retten til ansvarsbegrænsning fortabes, vil rederen hæfte for det beløb, hvormed kravet overstiger forsikringens dækningssum.

Ifølge Globalbegrænsningskonventionen har konventionslandene mulighed for at fastsætte særlige ansvarsgrænser for visse skibe. Denne mulighed er udnyttet ved bekendtgørelse nr. 902 af 12. november 2003 om en særlig ansvarsgrænse for skibe under 300 tons for andre krav end krav, der følger af personskader eller dødsfald. Bekendtgørelsen er udstedt i medfør af sølovens § 175, stk. 6. Lovforslaget har ingen indvirkning på den særlige ansvarsgrænse, som følger af bekendtgørelsen, da den nye forsikringspligt alene omfatter skibe med en bruttotonnage på 300 eller derover, og dermed ikke omfatter de skibe, der er omfattet af bekendtgørelsen.

I henhold til forslaget til *stk. 2*, vil kravet om forsikring og certifikat også gælde for udenlandske skibe, der anløber danske havne. Disse skal således også have en forsikring, der sikrer erstatning op til 1996-protokollen til Globalbegrænsningskonventionen, uanset om det land, hvor skibet er registreret, ikke har tiltrådt 1996-protokollen.

Efter forslaget til *stk. 4*, bemyndiges Søfartsstyrelsen til administrativt at fastsætte de nærmere regler om certifikatets indhold samt gyldighed. Det følger af direktivets art. 6, stk. 2, at certifikatet skal indeholde skibets navn, dets IMO-nr., registreringshavn, rederens navn og hovedforretningssted, forsikringstype og varighed, samt forsikringsselskabets navn og hovedforretningssted.

For de skibe, der allerede har et "Certificate Of Entry", som bevis på medlemskab af en P&I klub, vil dette certifikat anses for at opfylde lovforslagets certifikat krav, forudsat at de formelle oplysninger efter direktivets art. 6 er opfyldt. Dvs. for skibe, der har et P&I Certificate Of Entry, vil der ikke blive tale om udstedelse af nye certifikater, da disse kan benyttes, som de foreligger i dag under forudsætning af, at de opfylder direktivets formelle krav.

Efter forslagens *stk. 5*, skal certifikatet opbevares om bord på skibet og forevises, når myndighederne forlanger det – typisk i forbindelse med, at der i øvrigt gennemføres tilsyn med skibet.

Efter forslaget til § 154, kan Søfartsstyrelsen træffe afgørelse om bortvisning af et skib, hvis dette ikke har det i § 153 påbudte certifikat, eller hvis certifikatet ikke er gyldigt. Herudover kan økonomi- og erhvervsministeren bemyndige andre myndigheder til at træffe afgørelse om bortvisning. Det følger af direktivets artikel 5, stk. 2, at den kompetente myndighed, der træffer afgørelse om bortvisning af et skib, skal meddele denne

afgørelse til EU-Kommissionen, de øvrige medlemsstater og den berørte flagstat. De øvrige EU-medlemsstater skal herefter også nægte skibet adgang til deres havne. Muligheden for bortvisning vil være et supplement til de almindelige beføjelser, som anvendes i forbindelse med havnestatskontrol, og vil derfor ikke berøre den almindelige adgang til at tilbageholde skibe m.v.

Et skib, der på grund af manglende certifikat er blevet bortvist fra et land, der er medlem af EU, skal nægtes adgang til dansk havn, indtil der kan fremvises et gyldigt certifikat i overensstemmelse med § 153, jf. forslaget til § 154, *stk. 2*.

I overensstemmelse med sædvanlig praksis på tilsvarende områder foreslås det med forslaget til § 155, at reglerne i det nye kapitel om forsikring for søretlige krav ikke finder anvendelse på krigsskibe eller andre statsskibe, som anvendes i statsligt ikke-kommercielt øjemed.

I henhold til forslaget til *stk. 2*, berører de nye krav om forsikring og certifikat ikke de krav, der stilles til forsikring og certifikat efter sølovens kapitel 9 a om ansvar for skade forvoldt af bunkersolie og kapitel 10 om ansvar og erstatning for olieskade efter 1992-ansvarskonventionen, 1992-fondskonventionen og 2003-fondsprotokollen. Et skib skal således både have forsikring og certifikat i overensstemmelse med bestemmelserne i det nye kapitel om forsikring for søretlige krav og efter kapitel 9 a eller 10, hvis skibet hører under disse kapitlers anvendelsesområder. De nye regler skal ses som et supplement hertil og som en mere generel forsikringsordning, der dækker de krav, der ikke er omfattet af sølovens øvrige lovpligtige forsikringskrav.

Efter forslaget til *stk. 3*, berører de nye krav om forsikring og certifikat ikke de krav, der vil blive stillet til forsikring og certifikat efter sølovens kapitel 11, om ansvar for skade opstået i forbindelse med søtransport af farlige og forurenende stoffer efter reglerne i HNS-konventionen. Bestemmelserne i kapitel 11 er indført ved lov nr. 599 af 24. juni 2005, men er endnu ikke trådt i kraft. Når kapitel 11 træder i kraft, vil et skib både skulle have forsikring og certifikat i overensstemmelse med bestemmelserne i det nye kapitel om forsikring for søretlige krav og efter kapitel 11, hvis skibet hører under disse kapitlers anvendelsesområder. Indtil kapitel 11 træder i kraft, vil sådanne skader være omfattet af de almindelige bestemmelser om rederens ansvar, og dermed den forsikring, der indføres efter det nye kapitel 7 a.

I takt med at der indføres nye mere specifikke forsikringskrav, f.eks. vedrørende HNS-ansvar og passageransvar, vil sådanne krav blive omfattet af de nye og mere omfattende bestemmelser og ikke af forslaget til det nye kapitel 7 a.

Ifølge forslaget til *stk. 4*, har rederen mulighed for at begrænse sit ansvar efter bestemmelserne i kapitel 9 om ansvarsbegrænsning efter reglerne i Globalbegrænsningskonventionen. Dette betyder, at hele kapitel 9 finder anvendelse, herunder også bestemmelserne om begrænsningsfonde, ligesom også sølovens almindelige bestemmelser om f.eks. forældelse af krav efter kapitel 19 finder anvendelse.

Efter forslaget til *stk. 5*, har rederen for et mobilt offshoreanlæg, der foretager efterforsknings- eller indvindingsvirksomhed på dansk søterritorium eller dansk kontinentalsokkelområde, mulighed for at begrænse sit ansvar efter offshoresikkerhedslovens § 69.

Til nr. 3

Den foreslåede ændring af § 181, *stk. 2*, er en lovteknisk konsekvens af, at lov om visse havanlæg er afløst af lov nr. 1424 af 21. december 2005 med senere ændringer om sikkerhed m.v. for offshoreanlæg til efterforskning, produktion og transport af kulbrinter (offshoresikkerhedslov). Den hidtidige henvisning til lov om visse havanlæg erstattes af en henvisning til offshoresikkerhedsloven, ligesom terminologien ”flytbare havanlæg” ændres til offshoreanlæg.

Til nr. 4

Med forslaget tilpasses § 514, hvorefter overtrædelse af de foreslåede nye bestemmelser om ansvarsforsikring og certifikater herfor er strafbare. Tilsvarende gælder allerede for overtrædelse af de lignende bestemmelser om bunkersforsikring og -certifikater samt olieansvarsforsikring og -certifikater. Det er rederen, som er ansvarlig for, at skibet har en forsikring, jf. forslaget til § 153, og rederen er dermed den, der kan straffes.

Til nr. 5

Forslaget indebærer, at Søfartsstyrelsen som led i tilsynet efter lov om sikkerhed til søs også kan føre tilsyn med overholdelsen af de foreslåede nye bestemmelser om ansvarsforsikring og certifikater. Tilsvarende gælder allerede for bunkers- og olieansvarscertifikater m.v.

Til § 2

Til nr. 1

Lovforslaget skal skabe hjemmel til at gennemføre dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/16/EF af 23. april 2009 om havnestatskontrol (EU-Tidende nr. L 131 af 28. maj 2009, side 57-100).

Det foreslås derfor, at dette kommer til at fremgå af fodnoten til lovens titel.

Til nr. 2

Med den foreslåede ændring af § 3 i lov om sikkerhed til søs sikres, at der inden for rammerne af loven – ligesom det allerede er tilfældet for konventionen om søfarendes arbejdsforhold – er adgang til at foreskrive, at udenlandske fiskeskibe, der anløber dansk havn, skal leve op til konventionen om arbejdsforhold i fiskerisektoren. I særlige tilfælde vil et udenlandsk fiskeskib kunne tilbageholdes i dansk havn, hvis forholdene ved en inspektion viser, at de udgør en fare for de ombordværende fiskere eller miljøet.

Inspektion af udenlandske fiskeskibe fra lande, der har ratificeret konventionen, vil for certifikatpligtige fiskeskibe primært tage udgangspunkt i certificeringen i henhold til konventionen, og for så vidt angår de mindre, ikke-certifikatpligtige fiskeskibe i synsrapporter fra flagstatens administration. Skulle der være uoverensstemmelse eller mangler i dokumenterne, vil en inspektion af forholdene om bord kunne iværksættes efter skibsinspektørens professionelle bedømmelse. Der vil i øvrigt kun være tale om en stikprøvekontrol.

Inspektion af fiskeskibe fra lande, der ikke har ratificeret konventionen, vil ske efter samme omfang og mønster som for fiskeskibe fra lande, som har ratificeret. Dog vil inspektionen af sådanne fiskeskibe for det meste tage udgangspunkt i en rundring, idet det næppe kan tages for givet, at der om bord vil være synsrapporter fra flagstatens administration, som vedrører konventionens hovedelementer.

De af konventionens krav, som det navnlig vil være relevant at kontrollere i henhold til § 20 a i lov om sikkerhed til søs, er bl.a. generelle forhold vedrørende de ombordværendes arbejdsmiljø, herunder lægeundersøgelse, mindstealder, kvalifikationer, hviletidens overholdelse, lægebehandling om bord, ansættelsesforhold og arbejdets udførelse, kostforhold om bord samt generelle tekniske forhold, såsom indretning m.v. af opholdsrum og kabys.

Der foretages ikke i dag systematisk havnestatskontrol af udenlandske fiskeskibe, som anløber danske havne, men der kan udøves kontrol i tilfælde af klager eller andre anmeldelser om kritisable forhold om bord. Kontrollen med overholdelsen af fiskerikonventionen forventes gennemført på samme måde og forventes ikke at føre til en væsentlig stigning i antallet af kontrolbesøg. Konventionen indeholder således ingen forpligtelse til indførelse af en regelmæssig havnestatskontrol af fremmede fiskeskibe i danske havne, men indebærer en forpligtelse til at træffe de nødvendige foranstaltninger med henblik på at undersøge en klage eller et dokumenteret forhold for, at konventionen krænkes i et fiskeskib under ophold i dansk havn. I forbindelse med en sådan undersøgelse kan en havnestatskontrol komme på tale.

Kontrollen med overholdelsen af fiskerikonventionen vil i øvrigt blive udøvet på samme måde som kontrollen med overholdelsen af konventionen om søfarendes arbejdsforhold. jf. bemærkningerne til forslaget (L 100, Folketingssamlingen 2009/2010) til lov nr. 493 af 12. maj 2010.

Til nr. 3

Med forslaget foretages en mindre justering af loven, således, at der – udover de gældende regler om Søfartsstyrelsens samarbejde med andre myndigheder – også kan fastsættes regler om styrelsens samarbejde med havne. Hjemlen vil blive udnyttet til udstedelse af en bekendtgørelse, hvori PSC-direktivets krav om, at

havnene skal samarbejde med myndighederne om at lette modtagelsen af tilbageholdte skibe, vil blive gentaget, således at der sker korrekt implementering af det krav om samarbejde, som allerede i dag i praksis efterleves på frivillig basis.

Til nr. 4

Ved lov nr. 493 af 12. maj 2010 (L 100, Folketingssamlingen 2009/2010) blev § 20 a i lov om sikkerhed til søs ændret, således at Søfartsstyrelsen inden for rammerne af lov om sikkerhed til søs også fik adgang til at føre tilsyn med en række bestemmelser i bl.a. søloven. Ændringen er endnu ikke sat i kraft, da dette vil ske i forbindelse med ikrafttrædelsen af konventionen om søfarendes arbejdsforhold. Tilsynsbeføjelsen udvides med forslaget til også at omfatte de nye, foreslåede regler i søloven om ansvarsforsikring for søretlige krav. De nye regler har store ligheder med de regler, som der ved den tidligere ændring af § 20 a blev adgang til at føre tilsyn med efter lov om sikkerhed til søs.

Til nr. 5

Det foreslås at ændre overskriften til kapitel 9 i lov om sikkerhed til søs. Forslaget er en konsekvens af lovforslagets § 2, nr. 6, hvorefter der foreslås indført hjemmel til betaling for indberetninger og afrapporteringer m.v. på søfartsområdet.

Til nr. 6

Det foreslås, at der skal kunne opkræves betaling for skibes og rederiers indberetninger og afrapporteringer på søfartsområdet.

Hjemlen vil blive udnyttet til udstedelse af en bekendtgørelse, hvorefter rederen vil blive opkrævet betaling for det offentlige udgifter i forbindelse med skibes overrapportering til systemet Long Range Identification and Tracking of Ships. Som anført under afsnit 2.2. i de almindelige bemærkninger skyldes sådan overrapportering typisk fejl i skibenes udstyr, som rederen er ansvarlig for, og det bør derfor være rederen, som hæfter for betalingen.

Til § 3

Til nr. 1

Den gældende bestemmelse i sømandslovens § 18, stk. 2, 1. pkt., pålægger rederen at give den søfarende fri rejse med underhold for rederens regning til et bestemt fratrædelsessted, hvis et sådant er aftalt, hvis den søfarende afskediges, uden at en af de i §§ 16 og 17 nævnte afskedsgrunde foreligger.

Efter bestemmelsen i den gældende § 18, stk. 2, 2. pkt., har søfarende med bopæl i Danmark endvidere ret til fri rejse med underhold for rederens regning til bopælen.

Forslaget til ny § 18, stk. 2, indebærer, at det af lovbestemmelsen udtrykkeligt kommer til at fremgå, at retten til fri hjemrejse med underhold til den søfarendes bopæl også omfatter søfarende med bopæl i udlandet.

Med den foreslåede ændring af bestemmelsen i stk. 2 ligestilles danske og udenlandske søfarende på danske skibe således i relation til retten til hjemrejse med underhold i tilfælde af uberettiget afsked.

Den foreslåede ændring indebærer endvidere, at også en udenlandsk søfarende får ret til fri hjemrejse med underhold for rederens regning, hvis den pågældende kræver afsked efter lovens § 11, fordi skibet er usødygtigt, eller fordi opholdsrum er sundhedsfarlige, skibsføreren undlader at lade skibet syne i overensstemmelse med lovens bestemmelser herom, eller den søfarende har været udsat for mishandling om bord, eller hvis skibet mister retten til at føre dansk flag efter lovens § 14.

Der er tale om en mindre justering, som er nødvendig som følge af kravene i ILO's konvention om søfarendes arbejdsforhold. Retten følger ligeledes af Rådets direktiv 2009/13/EF af 16. februar 2009 om iværksættelse af den aftale, der er indgået mellem European Community Shipowners' Associations (ECSA) og

European Transport Workers' Federation (ETF) om konventionen om søfarendes arbejdsforhold af 2006 og om ændring af direktiv 1999/63/EF (EU-Tidende nr. L 124 af 20. maj 2009, side 30-50). Direktivet gennemfører væsentlige dele af konventionen om søfarendes arbejdsforhold.

Til nr. 2 og 3

Med forslaget gøres overtrædelse af § 74 b eller § 74 c, stk. 1, strafbar. § 74 b fastsætter kravene til certifikat efter konventionen om søfarendes arbejdsforhold, og efter § 74 c, stk. 1, kan der fastsættes lignende certifikatkrav for fiskeskibe, jf. fiskerikonventionen. Overtrædelse af lignende certifikatkrav i søfartslovgivningen er ligeledes strafbelagte.

Til nr. 4

De eksisterende bestemmelser i sømandsloven dækker – efter vedtagelsen af lov nr. 493 af 12. maj 2010 – i meget vidt omfang de krav, som følger af fiskerikonventionen,

Det følger dog af konventionen, at der er krav om certificering af fiskeskibe, som er på havet i mere end 3 døgn, og som enten har en længde på 24 meter eller derover, eller som normalt sejler i en afstand af mere end 200 sømil fra flagstatens kystlinje eller sejler videre end flagstatens kontinentalsokkels kant, idet den største afstand fra kystlinjen finder anvendelse. Derfor foreslås en ændring af sømandsloven, således at der indføres hjemmel til, at der kan fastsættes regler om, at fiskeskibe skal have et certifikat, som viser, at skibet lever op til konventionen om arbejdsforhold i fiskerisektoren. Certificeringen svarer i meget vidt omfang til det, som også vil gælde for så vidt angår konventionen om søfarendes arbejdsforhold, jf. lov nr. 493 af 12. maj 2010.

Der henvises i øvrigt til bemærkningerne til lovforslagets § 2, nr. 1 og 2.

Til § 4

Det foreslås, at økonomi- og erhvervsministeren fastsætter tidspunktet for ikrafttrædelsen af lovforslagets § 1, § 2, nr. 2, og nr. 4, og § 3. Ved ikraftsættelsen af ændringerne i søloven, jf. lovforslagets § 1, vil der blive taget højde for, at det skal være muligt at udstede de fornødne administrative regler inden 1. januar 2012, som er implementeringsfristen for forsikringsdirektivet. Forslaget til § 155, stk. 3, jf. lovforslagets § 1, nr. 2, vil blive sat i kraft, når sølovens kapitel 11, jf. lov nr. 599 af 24. juni 2005, sættes i kraft.

§ 2, nr. 2, og § 3, nr. 3, vil blive sat i kraft, når fiskerikonventionen træder i kraft – dog således at de administrative forhold omkring certificeringen m.v. kan være på plads, når konventionen træder i kraft.

§ 2, nr. 4, vil blive sat i kraft samtidig med ikraftsættelsen af § 20 a som affattet ved lov nr. 493 af 12. maj 2010, i forbindelse med den internationale ikrafttræden af konventionen om søfarendes arbejdsforhold fra 2006. § 3, nr. 1 og 2, vil ligeledes blive sat i kraft i forbindelse med ikrafttrædelsen af konventionen om søfarendes arbejdsforhold, dog således at strafbestemmelsen for så vidt angår overtrædelse af forslaget til § 74 c først får virkning, når § 74 c sættes i kraft.

Lovforslagets § 2, nr. 1, nr. 3, og nr. 5-6, foreslås at træde i kraft den 1. april 2011.

Til § 5

Søloven er fortsat et rigsansliggende for både Færøerne og Grønland, og lovforslagets § 1 vil derfor ved kongelige anordninger kunne sættes i kraft der med de fornødne tilpasninger.

Søsikkerhed er færøsk særanliggende, hvorimod det er dansk lovgivning, som regulerer disse forhold i Grønland. Lovforslagets § 2 kan derfor sættes i kraft for Grønland.

Fiskerikonventionen vedrører bl.a. områder, som er særanliggende på Færøerne, og som er overtaget af Grønland. I forbindelse med Danmarks ratifikation af konventionen vil der derfor blive taget forbehold for Færøerne og Grønland, og disse forbehold vil først blive ophævet, når henholdsvis de færøske og de grønlandske myndigheder har oplyst over for de danske myndigheder, at man har gennemført den fornødne lovgivning med henblik på at leve op til konventionens krav.

Hovedparten af de forhold, som fiskerikonventionen vedrører, er overtaget af Grønland. Dette indebærer, at det som udgangspunkt vil være de grønlandske myndigheder, som skal kontrollere, at grønlandske fiskeskibe samt udenlandske fiskeskibe, som anløber grønlandske havne, lever op til konventionen.

Konventionen vedrører imidlertid også forhold, som er rigsansliggende, og udstedelsen af certifikater i henhold til konventionen til grønlandske fiskeskibe forudsætter derfor et samarbejde mellem de grønlandske og de danske myndigheder. Der vil blive optaget drøftelser mellem de danske og de grønlandske myndigheder om den nærmere tilrettelæggelse heraf.

Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

Gældende formulering

1) Loven indeholder en bestemmelse, der gennemfører dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2005/36/EF af 7. september 2005 om anerkendelse af erhvervsmæssige kvalifikationer (EU-Tidende 2005 nr. L 255, side 22).

§ 152. ...

Lovforslaget

§ 1. I søloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 856 af 1. juli 2010, foretages følgende ændringer:

1. *Fodnoten* til lovens titel affattes således:

»1) Loven indeholder bestemmelser, der gennemfører dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2005/36/EF af 7. september 2005 om anerkendelse af erhvervsmæssige kvalifikationer (EU-Tidende 2005 nr. L 255, side 22) og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/20/EF af 23. april 2009 om reders forsikring mod søretlige krav (EU-Tidende nr. L 131 af 28. maj 2009, side 128-131).«

2. Efter § 152 indsættes som nyt kapitel:

»Kapitel 7 a

Om forsikring for søretlige krav

§ 153. Rederen for et skib, som fører dansk flag og har en bruttotonnage på 300 eller derover skal have en forsikring, der dækker søretlige krav. Skibet må ikke gå i fart, medmindre det har et certifikat, som bekræfter, at der foreligger en sådan forsikring.

Stk. 2. Stk. 1 finder tilsvarende anvendelse på et skib, der ikke fører dansk flag, og som anløber eller forlader dansk havn eller andet last- og lossested i Danmark eller på den danske kontinentalsokkel eller ønsker at udføre opgaver på dansk søterritorium, hvis skibet har en bruttotonnage på 300 eller derover.

Stk. 3. Den i stk. 1 og 2 nævnte forsikring skal give mulighed for at opnå en erstatning inden for den ansvarsgrænse, der er anført i § 175.

Stk. 4. Søfartsstyrelsen kan fastsætte regler om certifikatet nævnt i stk. 1, herunder om de oplysninger, som certifikatet skal indeholde.

Stk. 5. Certifikatet skal opbevares om bord og på forlangende forevises myndighederne.

§ 154. Hvis et skib ikke har det i § 153 påbudte certifikat, kan Søfartsstyrelsen eller andre myndigheder, som af økonomi- og erhvervsministeren er bemyndiget hertil, bortvise skibet.

Stk. 2. Et skib, der på grund af manglende certifikat er bortvist fra en havn i et land, der er medlem af EU, må ikke anløbe dansk havn, før skibet har et gyldigt certifikat.

§ 155. Dette kapitel finder ikke anvendelse på krigsskibe eller andre skibe, som ejes eller benyttes af en stat og som anvendes i statsligt ikke-kommercielt øjemed.

Stk. 2. Dette kapitel berører ikke de krav, der er til forsikring i kapitel 9 a og kapitel 10.

Stk. 3. Dette kapitel berører heller ikke de krav, der er til forsikring i kapitel 11.

Stk. 4. Dette kapitel berører ikke retten til ansvarsbegrænsning efter kapitel 9.

Stk. 5. Dette kapitel berører heller ikke retten til ansvarsbegrænsning efter offshoresikkerhedslovens § 69.«

§ 181. ...

Stk. 2. For boreskibe samt flytbare havanlæg gælder særlige ansvarsgrænser, jf. loven om visse havanlæg, medens boreskibene eller havanlæggene bruges til efterforskning eller indvinding af råstoffer i undergrunden under havbunden på dansk søterritorium eller dansk kontinentalsokkelområde.

3. I § 181, *stk. 2*, ændres »flytbare havanlæg gælder særlige ansvarsgrænser, jf. loven om visse havanlæg, medens boreskibene eller havanlæggene« til: »mobile offshoreanlæg gælder særlige ansvarsgrænser, jf. offshoresikkerhedsloven, mens boreskibene eller offshoreanlæggene«.

4. I § 514, *stk. 1*, indsættes efter »§ 25, stk. 1-2,«: »§ 153, stk. 1, 2 og 4,«.

5. I § 515 *b* indsættes efter »overholdelsen af §§«: »153,«.

§ 2. I lov om sikkerhed til søs, jf. lovbekendtgørelse nr. nr. 654 af 15. juni 2010, foretages følgende ændringer:

1) Loven indeholder bestemmelser, der gennemfører dele af (...) og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/21/EF af 23. april 2009 om opfyldelse af kravene til flagstater (EU-Tidende nr. L 131 af 28. maj 2009, side 132-135).

1. I *fodnoten* til lovens titel ændres » og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/21/EF af 23. april 2009 om opfyldelse af kravene til flagstater (EU-Tidende nr. L 131 af 28. maj 2009, side 132-135)« til: », Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/21/EF af 23. april 2009 om opfyldelse af kravene til flag-

stater (EU-Tidende nr. L 131 af 28. maj 2009, side 132-135) og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/16/EF af 23. april 2009 om havnestatskontrol (EU-Tidende nr. L 131 af 28. maj 2009, side 57-100)«.

§ 3. ...

Stk. 2. Økonomi- og erhvervsministeren kan for udenlandske skibe, der efter regler fastsat i medfør af § 1, stk. 3, er omfattet af loven, fastsætte regler om de forhold, som er omfattet af FN's Internationale Arbejdsorganisations konvention om søfarendes arbejdsforhold.

2. I § 3, *stk. 2*, indsættes efter »konvention om søfarendes arbejdsforhold«: »eller konvention om arbejdsforhold i fiskerisektoren«.

§ 17. ...

Stk. 9. Økonomi- og erhvervsministeren kan iøvrigt efter aftale med vedkommende minister fastsætte regler om Søfartsstyrelsens samarbejde med andre offentlige myndigheder og beslutte, at økonomi- og erhvervsministerens og Søfartsstyrelsens beføjelser efter loven udøves af andre offentlige myndigheder.

3. I § 17, *stk. 9*, indsættes efter »med andre offentlige myndigheder«: »og havne«.

4. I § 20 a, *stk. 1*, indsættes efter »og §§«: »153,«.

Kapitel 9

Betaling og sikkerhedsstillelse i forbindelse med afholdelse af syn og tilbageholdelser

5. Overskriften til *kapitel 9* affattes således:
»*Betaling og sikkerhedsstillelse i forbindelse med afholdelse af syn, tilbageholdelser m.v.*«

§ 25. ...

6. Efter § 25 indsættes i *kapitel 9*:
»§ 25 a. Økonomi- og erhvervsministeren kan fastsætte regler om betaling for skibes og rederiernes indberetninger og afrapporteringer.«

§ 3. I sømandsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 742 af 18. juli 2005, som ændret ved § 2 i lov nr. 547 af 8. juni 2006, § 14 i lov nr. 1563 af 20. december 2006, § 2 i lov nr. 349 af 18. april 2007, § 1 i lov nr. 511 af 17. juni 2008 og § 2 i lov nr. 493 af 12. maj 2010 foretages følgende ændringer:

§ 18. Afskediges en sømand uden sådan grund, som nævnes i § 16 eller § 17, har han ret til hyre for 2 måneder efter tjenesteforholdets ophør, såfremt almindelige erstatningsregler ikke hjemler ret til et større beløb.

Stk. 2. Er et bestemt fratrædelsessted aftalt, har han desuden ret til fri rejse med underhold til dette. Kan tjenesteaftalen efter § 6 kun opsiges til ophør i dansk havn, har han ret til fri rejse med underhold til sådan havn eller, hvis han har bopæl i Danmark, til bopælen.

§ 65. Tilsidesætter rederen sine pligter efter § 55 eller § 73 a eller sin forpligtelse efter § 1 a til at sikre overholdelse af § 12, stk. 2 og 3, § 18 a, stk. 1-4, § 18 b, stk. 4 og 5, § 27, § 49, nr. 16, for så vidt angår § 27, § 49, nr. 20 eller 23, eller § 55, straffes den pågældende med bøde eller fængsel indtil 1 år. Tilsidesætter rederen sine pligter efter § 4, stk. 1 og 2, § 8 a, stk. 2, § 8 c, stk. 1 og 2, § 8 e, § 46, § 49, nr. 3 eller nr. 21, § 57 eller § 64 b, stk. 1, straffes den pågældende med bøde.

Stk. 2. Den, der i øvrigt tilsidesætter sin forpligtelse efter § 1 a til at sikre overholdelse af § 12, stk. 2 og 3, § 18 a, stk. 1-4, § 18 b, stk. 4 og 5, § 27 eller § 55, straffes med bøde eller fængsel indtil 1 år, mens den, der i øvrigt tilsidesætter sin forpligtelse efter § 1 a til at sikre overholdelse af § 4, stk. 1 og 2, § 8 a, stk. 2, § 8 c, stk. 1 og 2, § 8 e, § 32, § 56, stk. 1, 2 og 4, § 57, § 60, § 64 a, stk. 2, § 64 b, stk. 1, § 74 eller regler fastsat i medfør af § 73, straffes med bøde. Tilsvarende straffes den, som ikke opfylder sine forpligtelser efter § 1 a til at sikre, at skibsføreren har mulighed for at opfylde de forpligtelser, der påhviler denne.

Stk. 3. ...

§ 74 b. ...

1. § 18, *stk. 2*, affattes således:

»*Stk. 2.* Den søfarende har endvidere ret til fri rejse med underhold til sin bopæl for rederens regning. Er et bestemt fratrædelsessted aftalt, omfatter retten til rejse også underhold i forbindelse hermed.«

2. I § 65, *stk. 1* ændres »eller § 55« til: »§ 55, § 74 b, stk. 1, eller § 74 c «.

3. I § 65, *stk. 2*, ændres »eller § 55« til: », § 55, § 74 b, stk. 1, eller § 74 c«.

4. Efter § 74 b indsættes:

»**§ 74 c.** Økonomi- og erhvervsministeren kan fastsætte regler om, at fiskeskibe ikke må sejle, medmindre de har et certifikat vedrørende fiskernes arbejdsforhold, herunder om hvilke forhold certifikatet skal omfatte.

Stk. 2. Certifikatet skal opbevares om bord og på forlangende forevises myndighederne.«

§ 4.

Stk. 1. Økonomi- og erhvervsministeren fastsætter tidspunktet for ikrafttrædelsen af § 1, § 2, nr. 2, og nr. 4, og § 3. Ministeren kan herun-

der fastsætte, at bestemmelserne træder i kraft på forskellige tidspunkter.

Stk. 2. § 2, nr. 1, nr. 3, og nr. 5-6, træder i kraft den 1. april 2011.

§ 5.

Stk. 1. Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland, jf. dog stk. 2 og 3.

Stk. 2. § 1 kan ved kongelig anordning helt eller delvis sættes i kraft for Færøerne med de ændringer, som de færøske forhold tilsiger.

Stk. 3. §§ 1 og 2 kan ved kongelig anordning helt eller delvis sættes i kraft for Grønland med de ændringer, som de grønlandske forhold tilsiger.

Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/20/EF af 23. april 2009 om rederes forsikring mod søretlige krav (EØS-relevant tekst)

EU-Tidende nr. L 131 af 28/05/2009 s. 128-131

Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/20/EF af 23. april 2009 om rederes forsikring mod søretlige krav (EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 80, stk. 2,

under henvisning til forslag fra Kommissionen,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg [1],

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget [2],

efter proceduren i traktatens artikel 251 [3],

ud fra følgende betragtninger:

(1) Et af elementerne i Fællesskabets søtransportpolitik er at forbedre handelsskibsfartens kvalitet ved i højere grad at gøre alle erhvervsoperatører ansvarlige.

(2) Der er allerede truffet afskrækkende foranstaltninger ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2005/35/EF af 7. september 2005 om forurening fra skibe og om indførelse af sanktioner for overtrædelser [4].

(3) Den 9. oktober 2008 vedtog medlemsstaterne en erklæring, hvori de enstemmigt anerkendte vigtigheden af samtlige medlemsstaters anvendelse af protokollen af 1996 til konventionen af 1976 om begrænsning af ansvaret for søretlige krav.

(4) Forpligtelsen til at have forsikring bør gøre det muligt at beskytte de skadelidte bedre. Den bør desuden bidrage til at udelukke substandardskibe og gøre det muligt at genskabe konkurrencen mellem operatørerne. Den Internationale Søfartsorganisation har desuden i sin resolution A.898(21) opfordret staterne til at tilskynde redere til at være forsvarligt forsikret.

(5) Hvis bestemmelserne i dette direktiv ikke overholdes, bør der rådes bod herpå. Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/16/EF af 23. april 2009 om havnestatskontrol (omarbejdning) [5] indeholder allerede bestemmelser om tilbageholdelse af skibe, hvis de certifikater, der skal forefindes om bord, mangler. Det er dog hensigtsmæssigt, at der gives mulighed for at bortvise et skib, hvis der ikke forefindes et forsikringscertifikat om bord. De nærmere bestemmelser for bortvisningen bør gøre det muligt at afhjælpe situationen inden for en rimelig frist.

(6) Målene for dette direktiv, nemlig at indføre og iværksætte hensigtsmæssige foranstaltninger inden for søtransportpolitikken, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne og kan derfor på grund af dets omfang og virkninger bedre nås på fællesskabsplan; Fællesskabet kan derfor træffe foranstaltninger i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet, jf. traktatens artikel 5. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går direktivet ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå disse mål —

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

Artikel 1
Formål

Ved dette direktiv fastsættes de regler, der finder anvendelse på visse aspekter af rederes forsikring mod søretlige krav.

Artikel 2
Anvendelsesområde

1. Dette direktiv finder anvendelse på skibe med en bruttotonnage på 300 eller derover.
2. Dette direktiv finder ikke anvendelse på krigsskibe, marinehjelpekibe eller andre skibe, som ejes eller drives af en stat og benyttes i ikke-kommerciel statstjeneste.
3. Dette direktiv berører ikke de ordninger, der er indført ved gældende retsakter i den pågældende medlemsstat, og som er opført på listen i bilaget.

Artikel 3
Definitioner

I dette direktiv forstås ved:

- a) "reder": den registrerede ejer af et søgående skib, eller enhver anden person, som f.eks. bareboat-befragteren, der har ansvaret for skibets drift
- b) "forsikring": forsikring med eller uden selvrisko, som omfatter f.eks. skadesforsikring af den type, der for øjeblikket udbydes af den internationale gruppe af P & I, og andre effektive former for forsikring (herunder dokumenteret selvforsikring) samt finansiel sikkerhed med tilsvarende dækningsbetingelser
- c) "konventionen af 1996": den konsoliderede tekst til konventionen af 1976 om begrænsning af ansvaret for søretlige krav, der er vedtaget af Den Internationale Søfartsorganisation (IMO), som ændret ved 1996-protokollen.

Artikel 4
Forsikring mod søretlige krav

1. Den enkelte medlemsstat stiller krav om, at redere af skibe, der fører dens flag, har forsikring, der dækker sådanne skibe.
2. Den enkelte medlemsstat stiller krav om, at redere af skibe, der fører en anden stats flag, har forsikring, hvis sådanne skibe anløber en havn under denne medlemsstats jurisdiktion. Dette er ikke til hinder for, at medlemsstaterne i overensstemmelse med international ret, kan stille krav om efterlevelse af denne forpligtelse, hvis sådanne skibe sejler i deres territorialfarvande.
3. Den i stk. 1 og 2 nævnte forsikring skal dække søretlige krav, jf. dog begrænsningen i henhold til konventionen af 1996. Forsikringsbeløbet for hvert enkelt skib pr. ulykke er det samme som det relevante maksimumsbeløb for begrænsning af ansvaret, som fastsat i konventionen af 1996.

Artikel 5

Inspektioner, overholdelse, bortvisning fra havne og nægtelse af adgang til havne

1. Den enkelte medlemsstat sikrer, at enhver inspektion af et skib i en havn under dens jurisdiktion i overensstemmelse med direktiv 2009/16/EF omfatter kontrol af, at et certifikat som omhandlet i artikel 6 forefindes om bord.
2. Hvis det i artikel 6 omhandlede certifikat ikke forefindes om bord, og uden at dette berører bestemmelserne i direktiv 2009/16/EF om tilbageholdelse af skibe af sikkerhedsmæssige årsager, kan den kompetente myndighed udstede en afgørelse om bortvisning til skibet, som meddeles Kommissionen, de øvrige medlemsstater og den berørte flagstat. Som følge af udstedelsen af denne afgørelse om bortvisning nægter alle medlemsstater dette skib adgang til deres havne, indtil rederen meddeler det i artikel 6 omhandlede certifikat.

Artikel 6

Forsikringsdokumenter

1. Eksistensen af den forsikring, der er omhandlet i artikel 4, skal attesteres ved et eller flere certifikater, der er udstedt af forsikringsselskabet og som skal forefindes om bord på skibet.
2. De af forsikringsselskabet udstedte certifikater skal indeholde følgende oplysninger:
 - a) skibets navn, dets IMO-nummer og registreringshavn
 - b) rederens navn og hovedforretningssted
 - c) forsikringstype og varighed
 - d) forsikringsselskabets navn og hovedforretningssted, og i givet fald forretningsstedet, hvor forsikringen er tegnet.

3. Er certifikaterne ikke affattet på engelsk, fransk eller spansk, skal teksten indeholde en oversættelse til et af disse sprog.

Artikel 7 **Sanktioner**

Med henblik på artikel 4, stk. 1, fastsætter medlemsstaterne de sanktioner, der skal anvendes ved overtrædelse af nationale bestemmelser, der er vedtaget til gennemførelse af dette direktiv, og træffer alle nødvendige foranstaltninger for at sikre, at disse sanktioner anvendes. Sanktionerne skal være effektive, stå i et rimeligt forhold til overtrædelsen og have afskrækkende virkning.

Artikel 8 **Rapporter**

Kommissionen forelægger hvert tredje år, og første gang inden den 1. januar 2015, Europa-Parlamentet og Rådet en rapport om anvendelsen af dette direktiv.

Artikel 9 **Gennemførelse**

1. Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv før den 1. januar 2012. De underretter straks Kommissionen herom. Disse love og bestemmelser skal ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for henvisningen fastsættes af medlemsstaterne.

2. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen teksten til de vigtigste nationale retsfor skrifter, som de udsteder på det område, der er omfattet af dette direktiv.

Artikel 10 **Ikrafttræden**

Dette direktiv træder i kraft dagen efter offentliggørelsen i Den Europæiske Unions Tidende.

Artikel 11 **Adressater**

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Strasbourg, den 23. april 2009.

På Europa-Parlamentets vegne
H.-G. Pöttering
Formand

På Rådets vegne
P. Nečas
Formand

[1] EUT C 318 af 23.12.2006, s. 195.

[2] EUT C 229 af 22.9.2006, s. 38.

[3] Europa-Parlamentets udtalelse af 29.3.2007 (EUT C 27 E af 31.1.2008, s. 166), Rådets fælles holdning af 9.12.2008 (EUT C 330 E af 30.12.2008, s. 7) og Europa-Parlamentets holdning af 11.3.2009 (endnu ikke offentliggjort i EUT).

[4] EUT L 255 af 30.9.2005, s. 11.

[5] Se side 57 i denne EUT.

BILAG

- Den internationale konvention af 1992 om det privatretlige ansvar for skader ved olieforurening
 - Den internationale konvention af 1996 om ansvar og erstatning for skader opstået i forbindelse med søtransport af farlige og skadelige stoffer (HNS-konventionen)
 - Den internationale konvention af 2001 om det privatretlige ansvar for skader ved bunkerolieforurening (bunkeroliekonventionen)
 - Den internationale Nairobi-konvention af 2007 om fjernelse af skibsvrag (vragfjernelseskonventionen)
 - Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 392/2009 af 23. april 2009 om transportørers erstatningsansvar ved ulykker under søtransport af passagerer.
-