



NOTAT

5. januar 2011

Høringsnotat vedrørende forslag til ændring af søloven, lov om sikkerhed til søs og sømandsloven (Pligt til forsikring for søretlige krav, gennemførelse af konventionen om arbejdsforhold i fiskerisektoren m.v.)

1. Indledning

Lovforslaget indeholdt oprindeligt 3 hovedelementer:

- 1) Implementering af direktivet om forsikring for søretlige krav og det reviderede direktiv om havnestatskontrol (PSC-direktivet).
- 2) Gebyr for overrapporteringer fra skibe og rederier.
- 3) Gennemførelse af ILO-konvention nr. 188 om arbejdsforhold i fiskerisektoren, herunder hjemmel til gebyr for certifikatudstedelse og kontrol.

Derudover indeholder lovforslaget enkelte mindre justeringer af overvejende lovteknisk karakter.

Forslaget er sendt i høring den 31. august 2010 med høringsfrist den 27. september 2010 til i alt 47 myndigheder, organisationer m.v.

Der er modtaget høringssvar fra 25 myndigheder, organisationer m.v. Heraf har 11 haft bemærkninger til udkastet til lovforslag.

2. Generelle bemærkninger

Høringssvarene har overvejende været positive.

3. Kommentarer til de enkelte emner

3.1. Implementering af direktivet om forsikring for søretlige krav

Søfartens Ledere udtrykker støtte til forslaget om en ansvarsforsikring for skibe.

Danmarks Rederiforening, Rederiforeningen af 1895, Rederiforeningen for mindre skibe og Bilfærgernes Rederiforening (herefter: Rederiforeningerne) udtrykker i et samlet høringssvar ligeledes støtte til forslaget om en ansvarsforsikring for skibe.

Rederiforeningerne peger dog på, at bemærkningerne til forslaget til § 153, stk. 3, i søloven bør præciseres. I henhold til lovbemærkningerne skal forsikringens dækningssum beregnes efter sølovens § 175, der gen-

nemfører Globalbegrænsningskonventionen¹. Rederiforeningerne peger på, at de sædvanlige P&I-forsikringer², der er tilstrækkelige under forsikringsdirektivet, har en dækningssum, der giver mulighed for at opnå erstatninger svarende til, hvad de forskellige lande kræver. I Danmark giver de traditionelle P&I-forsikringer således mulighed for at opnå erstatning i henhold til Globalbegrænsningskonventionen med den seneste forhøjelse, mens dette ikke vil være gældende i lande, der ikke har tiltrådt Globalbegrænsningskonventionen.

Endvidere foreslår rederiforeningerne, at der i bemærkningerne til § 153, stk. 1, hvori det beskrives hvad forsikringen skal dække, ikke medtages ”kollisionsskader”, da disse skader ikke, eller kun i begrænset omfang, vil være dækket af en P&I-forsikring.

Grønlands Selvstyre er positiv over for, at kravet om forsikring af skibe med en bruttotonnage på 300 eller derover kan sættes i kraft for Grønland. Dette betyder, at man vil kunne afvise udenlandske skibe uden fornødent forsikringscertifikat, ligesom det sikres, at grønlandske skibe vil kunne sejle til EU-havne, f.eks. i forbindelse med værftsbesøg.

Grønlands Selvstyre finder dog, at det vil være et problem, hvis forsikringscertifikatet kun kan udstedes, såfremt skibet lever op til reglerne i konventionen om søfarendes arbejdsforhold, idet de grønlandske skibe ikke kan leve op til reglerne i konventionen p.t.

Endvidere rejser Selvstyret spørgsmål om, hvorledes forsikringscertifikatet udstedes og endelig peges på, at det bør overvejes, hvorledes der skal føres kontrol med kravet om forsikringscertifikat, idet der kun i begrænset omfang foretages havnestatskontrol i Grønland.

Kommentar

For så vidt angår beregningen af forsikringens dækningssum bemærkes, at det fremgår af direktivets art. 4, stk. 3, 2. pkt., at ”Forsikringsbeløbet (...) er det samme som det relevante maksimumsbeløb for begrænsning af ansvaret, som fastsat i konventionen af 1996”. Det fremgår således af direktivet, at forsikringens dækningssum skal beregnes efter de grænser, der er fastsat i Globalbegrænsningskonventionen som ændret ved 96-protokollen. Disse grænser er gennemført i sølovens § 175.

Med lovforslaget indføres der krav om forsikring med et forsikringsbeløb beregnet efter sølovens § 175. Dette vil være gældende for samtlige EU-lande. Denne beregning har ingen indvirkning på opgørelsen af erstat-

¹ Globalbegrænsningskonventionen sætter bl.a. en øverste ansvarsgrænse for rederiers økonomiske ansvar. Transport af tung olie i tankskibe er ikke omfattet.

² P&I-forsikring: ”Protection & Indemnity”. Forsikringen er den ansvarsforsikring, som de fleste større handelsskibe vælger. Forsikringen dækker det ansvar, som en reder kan ifalde ved driften af sin virksomhed.

ningsbeløbet i en konkret situation. Såfremt et dansk skib forvolder skade i et land, der ikke har tiltrådt Globalbegrænsningskonventionen, vil en evt. erstatning kun blive beregnet efter dette lands bestemmelser, herunder det pågældende lands fastsatte ansvarsbegrænsningsregler, såfremt sagen anlægges i det pågældende land. I den situation kan en forsikringsudbetaling ligge under det beløb, der beregnes efter lovforslaget.

Rederiforeningerne foreslår endvidere en teknisk ændring i bemærkningerne til § 153, stk. 1, vedrørende forsikringens omfang. Det nævnes i bemærkningerne til lovforslaget, at forsikringen eksempelvis skal dække "skader på andre skibe eller kajanlæg i forbindelse med kollision". Kollision er en bred betegnelse, hvorfor ikke alle "kollisionsskader", vil være omfattet af en P&I-forsikring, men dækkes af en anden forsikring. Dette er nu præciseret i lovforslagets bemærkninger.

For så vidt angår bemærkningerne fra Grønlands Selvstyre bemærkes, at forsikringscertifikatet ikke er relateret til konventionen om søfarendes arbejdsforhold. Der er derimod tale om en ansvarsforsikring, som skal beskytte skadelidte bedre.

Vedrørende udstedelsen af forsikringscertifikatet bemærkes, at det er forsikringsselskabet, som skal udstede certifikatet som bevis på, at forsikringen er tegnet. Hvilke procedurer, forsikringsselskabet vil iværksætte i denne forbindelse, reguleres ikke i lovforslaget. Formentlig vil forsikringsselskabet dog i langt de fleste tilfælde kunne udstede certifikatet på skriftligt grundlag, idet der blot er tale om et bevis for, at der er tegnet forsikring for skibet.

Spørgsmålet om kontrol med overholdelsen af kravet om forsikring vil blive drøftet nærmere med Grønlands Selvstyre i forbindelse med udarbejdelsen af den kongelige anordning, hvorved kravet sættes i kraft for Grønland.

Søfartsstyrelsen har orienteret Grønlands Selvstyre om det anførte.

3.2. Det reviderede direktiv om havnestatskontrol (PSC-direktivet)

Danske Havne anfører, at der allerede er et udmærket ramme for samarbejdet om at sikre plads til tilbageholdte skibe. Et egentligt krav om samarbejde er derfor unødvendigt.

Danske Havne og Transportministeriet (herunder Kystdirektoratet) anfører, at der skal tages højde for de økonomiske konsekvenser for havnen, når der skal skaffes plads til et tilbageholdt skib, og at der skal tages hensyn til plads- og sikringsmæssige hensyn. Danske Havne anfører i den forbindelse, at der skal være den fornødne sikkerhed for, at havnen ikke lider økonomiske tab.

Kommentar

I henhold til det reviderede EU-direktiv om havnestatskontrol skal havnene samarbejde med myndighederne om at lette modtagelsen af tilbageholdte skibe.

Selvom havnene allerede i dag på uproblematisk grundlag reelt samarbejder herom med Søfartsstyrelsen, er det af hensyn til en korrekt, regelbaseret gennemførelse af direktivet nødvendigt at indsætte en egentlig bestemmelse om, at havnene kan forpligtes til at samarbejde om at lette modtagelsen af tilbageholdte skibe.

Tilbageholdelse af et skib sker typisk som følge af skibets ringe standard eller pga. manglende internationale certifikater. Det fremgår direkte af direktivet, at havnestatsmyndigheden ikke må tage hensyn til risikoen for ophobning af skibe i havnen, når der træffes beslutning om at tilbageholde et skib. Hensigten er naturligvis, at det alene er hensyn til søsikkerheden og havmiljøet – og ikke havnenes kommercielle interesser – som må være afgørende for, om et skib tilbageholdes. Hensynet til havnene er så vidt muligt indarbejdet ved, at det i tilknytning til bestemmelsen om samarbejde er præciseret, at havnestatskontrolmyndigheden kan tillade forhaling af et tilbageholdt skib til en anden plads i havnen, hvis sikkerheden tillader det. Det bemærkes, at samarbejdet således også forpligter Søfartsstyrelsen

Antallet af tilbageholdte skibe i Danmark er i øvrigt af begrænset størrelse og har været faldende i de seneste år.

3.3. Gebyr for overrapporteringer fra skibe og rederier

Rigsrevisionen henleder opmærksomheden på, at et gebyr for overrapportering fra skibe skal fastsættes således, at der opnås fuld dækning for omkostningerne, men således at der tilstræbes en balance over 4 år.

Danske Havne anfører, at hjemlen bør udnyttes til også at give havnene mulighed for at opnå refusion for de udgifter, som havnene har i forbindelse med, at havnene skal varetage indberetninger fra skibene til Safe-SeaNet.

Justitsministeriet har i forbindelse med den lovtekniske gennemgang af lovforslaget anført, at der ikke er tale om et gebyr, men derimod en skat, idet rederen ikke får nogen modydelse for sin betaling. I henhold til grundlovens § 43 kan skatter ikke pålægges administrativt, og den foreslåede bestemmelse vil derfor være grundlovsstridig.

Kommentar

Opkrævningerne fra Det Europæiske Søfartsagentur (EMSA) er endnu ikke sat i værk, idet EMSA indtil videre blot har varslet, at man agter at gøre dette. Dette sammenholdt med Justitsministeriets afgørende indven-

dingen imod forslaget bevirker, at det findes mest hensigtsmæssigt at tage elementet om betaling for overrapporteringer ud af lovforslaget.

For så vidt angår havnenes indberetning til SafeSeaNet-systemet bemærkes, at kravet herom følger af bekendtgørelse nr. 1021 af 26. august 2010 om et trafikovervågnings- og trafikinformationssystem i danske farvande og havne. Der er ikke noget til hinder for, at udgifterne i lighed med andre udgifter, som havnene måtte have, indgår i havnenes brugerbetaling. Der er i øvrigt tale om forhold, der som udgangspunkt er fælles for alle havne i EU.

3.4. Gennemførelse af ILO-konvention nr. 188 om arbejdsforhold i fiskerisektoren (fiskerikonventionen)

3F udtrykker varm støtte til en dansk ratifikation af konventionen og til de lovændringer, som er nødvendige herfor.

3F anfører, at udstedelsen af de certifikater, som er nødvendige i henhold til konventionen, bør indebære færrest mulige omkostninger for erhvervet.

3F anfører endelig, at en ratifikation af fiskerikonventionen vil fremme dansk fiskeris konkurrenceevne, og at det af samme årsag er vigtigt at gennemføre havnestatskontrol af fremmede fiskeskibe i dansk havn. På den måde sikres det, at fiskeskibe fra lande, som ikke tiltræder konventionen, ikke behandles mere gunstigt end skibe fra konventionslande.

Danmarks Fiskeriforening støtter generelt ensartede, høje standarder for arbejdsforholdene i fiskerisektoren og har derfor ingen bemærkninger til det konkrete lovforslag. Dog er foreningen imod, at certificeringen og kontrollen af danske skibe finansieres ved brugerbetaling. Den ekstra brugerbetaling bør ikke kunne pålægges, før fiskerikonventionen er endeligt ratificeret, og før det kan påvises, at kontrollen også finansieres ved brugerbetaling i andre lande.

Kommentar

Søfartsstyrelsens kontrol med danske fiskeskibes overholdelse af fiskerikonventionen vil ske samtidig med de periodiske syn. Da nogle af elementerne fra konventionen, f.eks. arbejdsmiljø og uddannelse, i forvejen indgår i de periodiske syn, vil kontrollen med de øvrige elementer alene medføre et mindre tillæg til synet. Arbejdet vil – i lighed med hvad der i øvrigt er hjemmel til, når Søfartsstyrelsen foretager periodiske syn på fiskeskibe – blive gebyrbelagt, således at der sker brugerbetaling. Dette gælder også for selve certificeringen. Det betyder, at der betales for arbejdet med syn af skibene ud fra de almindelige takster for syn af skibe.

Der opkræves i dag en fast, omkostningsbestemt timepris for syn på skibe, hvor der betales for syns- og sagsbehandlingstid. Prisen på et syn afhæ-

ger således af, hvor lang tid det tager at gennemføre synet og den tilhørende sagsbehandling.

Tilsynet med skibenes overholdelse af fiskerikonventionen vil ske samtidig med de øvrige periodiske syn på fiskeskibene, således at det sker hvert 5. år for så vidt angår de mindre fiskeskibe, dvs. skibe under 15 m, og hvert 4. år for så vidt angår de større, dvs. skibe på 15 m og derover. Et certifikat vil lette kontrollen ved anløb af f.eks. andre EU-lande, som tilslutter sig konventionen. Den nye kontrol vil først træde i kraft kort tid før, at fiskerikonventionen træder i kraft, så danske skibe kan have det krævede certifikat, når konventionen træder i kraft.

I dag foretages ikke en regelmæssig kontrol af udenlandske fiskeskibe, der anløber danske havne, og fiskerikonventionen indeholder heller ikke direkte krav om regelmæssig kontrol af udenlandske fiskeskibe. Havnestatskontrollen vil være en stikprøvekontrol og vil blive koncentreret om de skibe, der skal være i besiddelse af et konventionscertifikat, dvs. skibe som er på havet i mere end tre dage, og som enten har en længde på 24 m eller derover, eller som normalt sejler i en afstand af 200 sømil fra flagstatens kystlinje eller videre end flagstatens kontinentalsokkels kant. Der vil dog også kunne foretages kontrol af andre skibe, f.eks. hvis der foreligger en klage, der vedrører relevante mangler. I disse tilfælde vil kontrollen tage udgangspunkt i konventionens minimumskrav.

I øvrigt må det antages, at en stor del af de udenlandske fiskeskibe, som anløber danske havne, også i fremtiden vil komme fra EU-lande. En Råds-afgørelse fra juni 2010, der bemyndiger EU-landene til at ratificere fiskerikonventionen, henstiller tillige, at medlemsstaterne ratificerer konventionen inden udgangen af 2012. Det må derfor forventes, at en del af EU-landene vil tiltræde konventionen, hvorved fiskeskibe fra disse lande vil blive omfattet af konventionens krav og dermed blive undergivet kontrol i flagstaten.

4. Tekniske tilpasninger

Ud over ovenstående er der er foretaget enkelte mindre ændringer i lovforslaget af teknisk og sproglig karakter, bl.a. som følge af Justitsministeriets lovtekniske gennemgang.

5. Oversigt over hørte myndigheder og 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 Arbejds miljøråd, 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 og 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.

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

Bilfærgernes Rederiforening
Danmarks Fiskeriforening
Danmarks Rederiforening
Danske Havne
3F
Grønlands Selvstyre
Rederiforeningen af 1895
Rederiforeningen for mindre skibe
Rigsrevisionen
Søfartens Ledere
Transportministeriet