



Til lovforslag nr. L 154

Folketinget 2012-13

Betænkning afgivet af Erhvervs-, Vækst- og Eksportudvalget den 16. maj 2013

Betænkning

over

Forslag til lov om ændring af søloven og forskellige andre love

(Skærpede sejladsikkerhedsmæssige krav i arktiske farvande, styrkelse af søfarendes retsstilling ved sørøveri, modernisering af skibsregistreringsreglerne, gennemførelse af konventionen om aftaler for international transport af gods helt eller delvis til søs, gennemførelse af ændringsprotokol til konventionen om ansvar for forureningsskade opstået i forbindelse med søtransport af farlige og forurenende stoffer og nedlæggelse af Dykkerrådet)

[af erhvervs- og vækstministeren (Annette Vilhelmsen)]

1 Ændringsforslag

Der er stillet 20 ændringsforslag til lovforslaget. Enhedslistens medlemmer af udvalget har stillet ændringsforslag nr. 1, 2, 16, 17, 19 og 20, herunder om deling af forslaget. Erhvervs- og vækstministeren har stillet ændringsforslag nr. 3-15 og 18.

2. Udvalgsarbejdet

Lovforslaget blev fremsat den 27. februar 2013 og var til 1. behandling den 12. marts 2013. Lovforslaget blev efter 1. behandling henvist til behandling i Erhvervs-, Vækst- og Eksportudvalget.

Møder

Udvalget har behandlet lovforslaget i 3 møder.

Høring

Et udkast til lovforslaget har inden fremsættelsen været sendt i høring, og erhvervs- og vækstministeren sendte den 12. december 2012 dette udkast til udvalget, jf. ERU alm. del – bilag 85. Den 27. februar 2013 sendte erhvervs- og vækstministeren de indkomne høringssvar og et notat herom til udvalget.

Skriftlige henvendelser

Udvalget har i forbindelse med udvalgsarbejdet modtaget 1 skriftlig henvendelse fra Bjarne Rasmussen, Aalborg.

Erhvervs- og vækstministeren har over for udvalget kommenteret den skriftlige henvendelse til udvalget.

Spørgsmål

Udvalget har stillet 22 spørgsmål til erhvervs- og vækstministeren til skriftlig besvarelse, som denne har besvaret.

3. Indstillinger og politiske bemærkninger

Udvalget vil stemme for ændringsforslag nr. 1 om en deling af lovforslaget.

Et *flertal* i udvalget (udvalget med undtagelse af EL og LA) indstiller de under A og B nævnte lovforslag til *vedtagelse* med de af erhvervs- og vækstministeren under nr. 3-15 og 18 og de af EL under nr. 2, 17, 19 og 20 stillede ændringsforslag. Flertallet vil stemme imod det af EL under nr. 16 stillede ændringsforslag.

Et *mindretal* i udvalget (EL) indstiller det under A nævnte lovforslag til *vedtagelse* med de af erhvervs- og vækstministeren under nr. 3-15 og de af EL under nr. 2 og 16 stillede ændringsforslag. Mindretallet indstiller det under B nævnte lovforslag til *forkastelse* ved 3. behandling. Mindretallet vil stemme for de af EL under nr. 17, 19 og 20 stillede ændringsforslag og imod det af erhvervs- og vækstministeren under nr. 18 stillede ændringsforslag.

Enhedslistens medlemmer af udvalget udtaler, at EL anerkender, at der med lovforslaget indføres »skærpede sejladsikkerhedsmæssige krav i arktiske farvande og styrkelse af søfarendes retsstilling ved sørøveri«.

EL udtrykker dog bekymring for, om lovforslaget helt lever op til sit formål, hvad angår de skærpede krav til sikkerheden for sejlads i arktiske farvande. Således mener EL, at havnestatskontrollen med krydstogtskibe, der besejler grønlandsk farvand, i det omfang den ikke forinden har været gennemført i dansk havn, bør udføres på ankerpladserne i de grønlandske havne, når skibene ankrer op her for ilandsætning af passagerer.

De danske regler for isklassificering forhindrer ikke, at der i dag sejler krydstogtskibe uden isforstærkning – med flere tusinde passagerer – rundt i grønlandsk farvand. Det er efter EL's mening ikke acceptabelt. Hensynet til menneske-

liv og havmiljø burde tilsige, at kun krydstogtskibe med isforstærkning efter de nationale danske regler skal have adgang til grønlandsk farvand, indtil IMO's nye polarkode foreligger – tidligst i 2017.

EL mener at kunne læse »mellem linjerne« på de svar, som ministeren/Søfartsstyrelsen har givet på de mange spørgsmål, EL har stillet, at der ved udarbejdelsen af lovforslaget og den senere udarbejdelse af bekendtgørelse er blevet/vil blive skelet for meget til de angiveligt kommercielle interesser, som det grønlandske hjemmestyre har med hensyn til udviklingen af turismen i Grønland.

EL har stillet ændringsforslag om oprettelse af et uafhængigt piratråd, som skal sikre en hurtig afslutning på en gidselaffære, hvor danske søfolk og søfolk ombord på danske skibe er blevet taget som gidsler. EL lægger ikke skjul på, at den netop overståede gidselaffære, hvor søfolk fra det danske rederi Shipcrafts skib »Leopard« blev holdt som gidsler i Somalia i 838 dage, har dannet baggrund for forslaget om et uafhængigt piratråd. EL finder det uacceptabelt, at et rederi – af økonomiske årsager – kan få lov til at trække en gidselaffære i langdrag.

EL stemmer imod lovforslag B. EL kan ikke tilslutte sig en modernisering af skibsregistreringsreglerne, som har til formål at gøre det lettere for rederier fra tredjelande at få skibe registreret i DIS-registeret.

EL har hele tiden været imod oprettelse af DIS-registeret. DIS-loven indebærer forbud mod eksisterende overenskomsters gyldighed, begrænser rækkevidden af overenskomster indgået af danske forbund, så udlændinge ikke omfattes, forhindrer personer i overenskomstmæssigt at lade sig repræsentere af et dansk forbund og tillader arbejde af samme karakter og værdi at blive udført til forskellig løn. EL finder, at sådanne forhold kun er en bananrepublik værdige.

Den internationale arbejderorganisation ILO har siden DIS-lovens vedtagelse i sine årlige rapporter til generalforsamlingen udtalt, at DIS-loven strider mod konventionerne 87 og 98 og har hvert år siden henstillet til den danske regering at ændre loven, så den kommer i overensstemmelse med konventionerne.

EL kan heller ikke tilslutte sig lovforslagets svækkelse af nationalitetskravet for partsrederier, da det udelukkende har til formål at gøre det lettere for udenlandske interesser at drive rederivirksomhed i Danmark, hvilket alt andet lige svækker kontrollen med den pågældende virksomhed.

Et *andet mindretal* i udvalget (LA) indstiller de under A og B nævnte lovforslag til *vedtagelse* med de af erhvervs- og vækstministeren under nr. 3-15 og de af EL under nr. 2, 17, 19 og 20 stillede ændringsforslag. Mindretallet vil stemme imod det af EL under nr. 16 og det af erhvervs- og vækstministeren under nr. 18 stillede ændringsforslag.

Inuit Ataqatigiit, Siumut, Sambandsflokkurin og Javnaðarflokkurin var på tidspunktet for betænkningens afgivelse ikke repræsenteret med medlemmer i udvalget og havde dermed ikke adgang til at komme med indstillinger eller politiske udtalelser i betænkningen.

En oversigt over Folketingets sammensætning er optrykt i betænkningen.

4. Ændringsforslag med bemærkninger

Ændringsforslag

Af et *mindretal* (EL), tiltrådt af et *flertal* (det øvrige udvalg):

a

Ændringsforslag om deling af lovforslaget

1) Lovforslaget deles i to lovforslag med følgende titler og indhold:

A. »Forslag til lov om ændring af søloven og forskellige andre love (Skærpede sejladssikkerhedsmæssige krav i arktiske farvande, styrkelse af søfarendes retsstilling ved sørøveri, justering af skibsregistreringsreglerne, gennemførelse af konventionen om aftaler for international transport af gods helt eller delvis til søs, gennemførelse af ændringsprotokol til konventionen om ansvar for forureningsskade opstået i forbindelse med søtransport af farlige og forurenende stoffer og nedlæggelse af Dykkerrådet)« omfattende § 1, nr. 1 og 3-35, og §§ 2-12.

B. »Forslag til lov om ændring af søloven (Modernisering af skibsregistreringsreglerne)« omfattende § 1, nr. 1 og 2, § 10, stk. 1, og § 12, stk. 1 og 2.

[Forslag om deling af lovforslaget]

b

Ændringsforslag til det under A nævnte forslag

Til § 1

2) *Nr. 1* affattes således:

»1. § 1, stk. 2, affattes således:

»Stk. 2. Som dansk ejer anses:

- 1) Danske statsborgere.
- 2) Danske statsinstitutioner og kommuner.
- 3) Juridiske personer, som er oprettet i medfør af dansk lovgivning eller registreret som danske selskaber, stiftelser eller foreninger her i landet.«

[Konsekvens af ændringsforslag nr. 1]

Af *erhvervs- og vækstministeren*, tiltrådt af *udvalget*:

3) *Nr. 4* affattes således:

»4. I § 17 indsættes efter stk. 4 som nyt stykke:

»Stk. 5. Et skib, der er optaget i medfør af § 1, udslettes på ejerens skriftlige begæring, såfremt skibet ønskes optaget i et udenlandsk register og skibet administreres, kontrolleres og dirigeres effektivt fra Danmark, jf. dog § 20, stk. 3. Et skib, som er optaget i medfør af § 1, kan også udslettes på ejerens skriftlige begæring, såfremt skibet optages i registeret i et andet land, der er tilsluttet Den Europæiske Union eller er omfattet af aftalen om Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde, og drives derfra eller har anden reel tilknytning til det pågældende land, jf. dog § 20, stk. 3.«

Stk. 5 bliver herefter stk. 6.

[Præcisering]

4) I nr. 9 ændres i den indledende tekst »Kapitel 11 af-fattes således« til: »Efter kapitel 10 indsættes«.

[Lovteknisk justering]

5) I det under nr. 9 foreslåede § 211 ændres i stk. 3, nr. 4, »de er uforenelige« til: »reglerne er uforenelige«.

[Præcisering]

6) I det under nr. 9 foreslåede § 218 ændres i stk. 2 »og denne faktisk er tilgængelig for denne« til: »og denne faktisk er tilgængelig for fordringshaveren«.

[Præcisering]

7) I det under nr. 10 foreslåede § 255 ændres i stk. 3 »bestemmelser, som afviger sådanne bestemmelser« til: »bestemmelser, som fraviger konventionen«.

[Præcisering]

8) I det under nr. 10 foreslåede § 256 indsættes i stk. 7, 2. pkt., efter »aftalens«: »og oplysningernes«.

[Præcisering]

9) I det under nr. 10 foreslåede § 265 ændres i stk. 1, 2. pkt., »denne« til: »containeren eller køretøjet«, og »den« til: »containeren eller køretøjet«.

[Præcisering]

10) I det under nr. 10 foreslåede § 276 ændres i stk. 1, nr. 1, »en maritim udførende part« til: »den maritime udførende part«.

[Præcisering]

11) I det under nr. 10 foreslåede § 301 ændres i stk. 5 »til godsets tilstand« til: »forstås godsets tilstand«.

[Præcisering]

12) I nr. 32 ændres i den indledende tekst »nr. 6 og 7« til: »nr. 5 og 6«, og numrene betegnes som nr. 5 og 6.

[Lovteknisk justering]

13) I det under nr. 35 foreslåede § 504 indsættes i stk. 1 som 3. pkt.:

»Fristen afbrydes ved anlæggelse af søgsmål.«

[Præcisering]

Til § 5

14) Efter nr. 3 indsættes som nyt nummer:

»01. I § 10 a, stk. 3, der bliver stk. 4, ændres »den i stk. 2 nævnte« til: »den i stk. 3 nævnte«.

[Konsekvensændring]

15) Nr. 6-8 udgår, og i stedet indsættes:

»6. §§ 18 c og 18 d med tilhørende overskrifter ophæves, og i stedet indsættes:

»§ 18 c. Hvis et skib anløber farvande eller havne, hvor der er fare for sørøveri, har rederen pligt til at drage omsorg for de søfarende. Rederen skal, i overensstemmelse med hvad der må anses som god rederipraksis, træffe foranstaltninger med henblik på at forberede skibet og besætningen på mulige overfald, forebygge overfald og håndtere tilfælde, hvor skibet angribes, herunder hvis besætningsmedlemmer tages som gidsler.

3 b. Søfarendes fritagelse for tjeneste m.v. i forbindelse med graviditet og barsel

§ 18 d. Erhvervs- og vækstministeren fastsætter nærmere regler om søfarendes fritagelse for tjeneste om bord på grund af graviditet og barsel.

Stk. 2. En søfarende, der fratræder på grund af graviditet, eller som kræver afsked efter § 9, har ret til graviditets-/barselshyre. Dette gælder kun, så længe hun ikke har andet arbejde, og højst 2 måneder fra fratrædelsestidspunktet.

Stk. 3. Er den søfarendes tjenesteaftale tidsbegrænset, kan rederens pligt til at betale hyre efter stk. 2 dog ikke strækkes ud over det tidspunkt, hvor ansættelsesforholdet i henhold til aftalen ophører.

3 c. Søfarendes ret til tjenestefrihed som følge af tvingende familiemæssige årsager

§ 18 e. En søfarende har ret til tjenestefrihed uden hyre, når tvingende familiemæssige årsager gør sig gældende i tilfælde af sygdom eller ulykke, som gør den søfarendes umiddelbare tilstedeværelse påtrængende nødvendig i hjemmet (force majeure).

Stk. 2. Under tjenestefriheden kan den søfarende, uanset hvad der er bestemt i § 6 om fratrædelseshavn, opsige tjenesteforholdet med det aftalte eller det i § 5 eller § 37 nævnte opsigelsesvarsel.«

[Lovtekniske justeringer]

Af et mindretal (EL):

16) Efter nr. 9 indsættes som nyt nummer:

»01. Efter § 20 indsættes:

»5. a. Piratrådet

§ 20 a. Erhvervs- og vækstministeren nedsætter et uafhængigt piratråd, der har til formål at rådgive rederier og andre, der udsættes for sørøveri og gidselstagning. Rådet består af 1 formand, et ligeligt antal medlemmer indstillet af redernes og de søfarendes organisationer og et antal medlemmer, der repræsenterer indsigt i sikkerhedsmæssige spørgsmål, jura og andre forhold i relation til gidselstagning m.v.

Stk. 2. Rådet samarbejder med eventuelle lignende råd i andre lande og skal til stadighed holde sig ajour med aktuelle trusler og løsninger i forbindelse med sørøveri.

Stk. 3. Rederier, der rammes af sørøveri, er forpligtede til at lade sig rådgive af Piratrådet.

Stk. 4. Såfremt der ikke inden 6 måneder efter en gidselstagning er sket frigivelse, lader Piratrådet en forhandlergrup-

pe forestå forhandlingerne med gidseltagere på rederiets vegne.

Stk. 5. Alle udgifter i forbindelse med forhandling og løsning af en gidselsag, som en forhandlergruppe efter stk. 4 forestår på et rederis vegne, påhviler det pågældende rederi. Skyldige beløb inddrives i overensstemmelse med de almindelige regler om inddrivelse af gæld til det offentlige.««
[Oprettelse af piratråd]

c

Ændringsforslag til det under B nævnte forslag

Til § 1

Af et *mindretal* (EL), tiltrådt af et *flertal* (det øvrige udvalg):

17) Nr. 1 affattes således:

»**1.** § 1, stk. 3, affattes således:

»*Stk. 3.* Partrederier anses for dansk ejede, hvis mindst halvdelen af partsrederiet ejes af fysiske eller juridiske personer, som er omfattet af stk. 2, og den bestyrende reder opfylder betingelserne i stk. 2.««
[Konsekvens af ændringsforslag nr. 1]

Af *erhvervs- og vækstministeren*, tiltrådt af et *flertal* (udvalget med undtagelse af EL og LA):

18) Nr. 2 affattes således:

»**2.** § 2 affattes således:

»§ 2. For handelsskibe, der ikke kan anses for danske, jf. § 1, kan erhvervs- og vækstministeren fastsætte regler om betingelserne for registrering som dansk skib, herunder krav om, at skibet skal administreres, kontrolleres og dirigeres fra Danmark. For handelsskibe, som tilhører juridiske personer, som ikke er omfattet af Den Europæiske Unions regler om etableringsret og udveksling af tjenesteydelser, kan erhvervs- og vækstministeren fastsætte regler om, at selskabet skal foretage sekundær etablering i Danmark gennem oprettelse af et datterselskab, en filial eller et agentur. For handelsskibe, som tilhører personer, selskaber el.lign., som er omfattet af Den Europæiske Unions regler om etableringsret, arbejdskraftens frie bevægelighed og udveksling af tjenesteydelser, kan erhvervs- og vækstministeren fastsætte regler om, at ejeren skal udpege en enhed i Danmark, der kan rettes henvendelse til i kontroløjemed og lign., og som kan stævnes på ejerens eller på rederens vegne.

Stk. 2. For andre skibe end handelsskibe, der ikke kan anses for danske, jf. § 1, men som tilhører personer, selskaber el.lign., som er omfattet af Den Europæiske Unions regler om etableringsret, arbejdskraftens frie bevægelighed og udveksling af tjenesteydelser, kan erhvervs- og vækstministeren fastsætte regler om betingelserne for registrering som dansk skib, herunder krav om, at skibet skal administreres, kontrolleres og dirigeres fra Danmark.

Stk. 3. Skibe optaget i skibsregisteret i medfør af stk. 1 og 2 sidestilles i enhver henseende med danske skibe og er berettigede til at føre dansk flag.««

[Ændring vedrørende registrering af udenlandske skibe i de danske skibsregistre]

Af et *mindretal* (EL), tiltrådt af et *flertal* (det øvrige udvalg):

Til § 10

19) I stk. 1 udgår », jf. dog stk. 2«.
[Konsekvens af ændringsforslag nr. 1]

Til § 12

20) Paragraffen affattes således:

»§ 12

Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland, men kan ved kongelig anordning sættes helt eller delvis i kraft for Grønland med de ændringer, som de grønlandske forhold tilsiger.«

[Konsekvens af ændringsforslag nr. 1]

B e m æ r k n i n g e r

Til nr. 1, 2, 17, 19 og 20

Det foreslås at dele lovforslaget i to forslag (A og B), således at bestemmelserne om partsrederiernes sammensætning (mindst halvdelen af dansk herkomst) udskilles til det under B nævnte forslag.

Til nr. 3

Der er tale om en teknisk justering samt præcisering af, hvilke landes registre skibet kan optages i med udsletning i dansk register som følge, når skibet drives fra eller har anden reel tilknytning til det pågældende land.

Til nr. 4, 8, 12 og 15

Der er alene tale om lovtekniske og sproglige justeringer.

Til nr. 5

Der er tale om en præcisering af, at det foreslåede kapitel 11 i søloven ikke vil finde anvendelse, i det omfang reglerne i kapitlet er uforenelige med den lovgivning om erstatning til arbejdstagere eller sociale sikringsordninger, som finder anvendelse.

Til nr. 6

Der er alene tale om en præcisering af, at den foreslåede § 218, stk. 1, i søloven finder tilsvarende anvendelse, når ejeren i overensstemmelse med HNS-konventionen har oprettet en begrænsningsfond i en fremmed konventionsstat, forudsat at fordringshaveren har adgang til den domstol eller anden myndighed, der administrerer fonden, og denne faktisk er tilgængelig for fordringshaveren.

Til nr. 7

Der er tale om en præcisering af, at for transportaftaler omfattet af konventionen om aftaler for international transport af gods helt eller delvis til søs skal det i transportdokumentet oplyses, at bestemmelser, som afviger fra konventionen, er ugyldige, i den udstrækning de direkte eller indirekte udelukker, begrænser eller forøger afsenderens, modtagerens, rådighedshaverens, ihændehaverens, den kontraktbestemte afsenders, transportørens eller den maritime udførende parts forpligtelser eller ansvar for manglende opfyldelse af sine forpligtelser efter sølovens kapitel 13 i strid med den foreslåede § 255, stk. 1, i søloven.

Til nr. 9

Der er tale om en præcisering af, at transportøren ved levering af gods i container eller på køretøj ikke er forpligtet til at undersøge hverken containeren eller køretøjet indvendigt, medmindre der er grund til at tro, at containeren eller køretøjet er mangelfuldt pakket.

Til nr. 10

Der er tale om en præcisering af, at den konkrete maritime udførende parts tjenesteydelser for transportøren skal have en nærmere tilknytning til en kontraherende stat for at være omfattet af de i stk. 1 nævnte rettigheder og pligter i det foreslåede kapitel 13.

Til nr. 11

Der er alene tale om en sproglig præcisering.

Til nr. 13

Der er tale om en præcisering af, at den 2-årige frist for anlæggelse af søgsmål afbrydes ved anlæggelse af søgsmål, hvilket er i overensstemmelse med sølovsudvalgets anbefalinger i betænkning om aftaler om transport af gods helt eller delvist til søs.

Til nr. 14

Der er alene tale om en konsekvensændring som følge af § 5, nr. 2.

Til nr. 16

Det foreslås at oprette et uafhængigt piratråd, hvis opgave det er at rådgive rederier og andre, der udsættes for sørøveri og gidseltagning.

Til nr. 18

Moderne international skibsfart og finansieringen heraf sker i stigende omfang ved nye ejerkonstruktioner, hvor banker og andre finansielle virksomheder og ikke egentlige rederier ejer skibe og overgiver driften til andre uden deltagelse i eller indflydelse på den tekniske eller kommercielle drift.

Det er derfor regeringens opfattelse, at lovforslagets formål om øget aktivitet, vækst og jobskabelse kan tilgodeses i endnu højere grad ved at erstatte det gældende etableringskrav for personer, selskaber el.lign., der er hjemmehørende i et land, der er tilsluttet Den Europæiske Union eller er omfattet af aftalen om Det Europæiske Økonomiske Samar-

bejdsområde (EU/EØS-lande), med et krav om, at der blot skal udpeges en enhed i Danmark, som danske myndigheder kan rette henvendelse til i kontroløjemed m.v., og som kan stævnes på ejerens eller rederens vegne.

Efter gældende ret, jf. bekendtgørelserne nr. 1044 og nr. 1046 af 6. december 1996 om registrering i henholdsvis Skibsregistret og DIS af skibe, hvis ejer ikke opfylder nationalitetsbetingelserne i sølovens § 1, kan et selskab hjemmehørende i EU/EØS-landene registrere skibe i de danske skibsregistre, hvis følgende to betingelser er opfyldt:

Selskabet foretager sekundær etablering i Danmark gennem oprettelse af et datterselskab, en filial eller et agentur (etableringsbetingelsen).

Skibet administreres, kontrolleres og dirigeres effektivt fra Danmark (aktivitetsbetingelsen).

Det følger af den gældende bestemmelse i sølovens § 17, stk. 1, sammenholdt med § 20, stk. 3, at skibet mister retten til at føre dansk flag og kan slettes af registeret, hvis ejeren ikke længere opfylder betingelserne for registreringen.

For at stimulere og fastholde aktivitet i rederiernes danske landorganisationer skønnes det endvidere hensigtsmæssigt at fastholde aktivitetsbetingelsen kombineret med et krav om, at der skal udpeges en enhed, der kan rettes henvendelse til i kontroløjemed og lign., og som kan stævnes på ejerens eller på rederens vegne.

Endelig vurderes det, at justeringen kun bør omfatte handelsskibe, men ikke fiske- og fritidsfartøjer.

Ved ændringsforslaget til § 2, stk. 1, foreslås det herefter, at erhvervs- og vækstministeren bemyndiges til at fastsætte regler om, at handelsskibe ejet af juridiske personer (selskaber m.v.) fra tredjelande kan registreres i skibsregistret på samme vilkår, som i dag gælder for skibe, som tilhører personer, selskaber eller lignende fra EU/EØS-lande. Etableringsbetingelsen fastholdes således i bestemmelsens 2. pkt. ved registrering af handelsskibe ejet af selskaber fra tredjelande, hvilket betyder, at skibets ejer, på samme måde som det i dag er tilfældet ved registrering af skibe fra EU/EØS-lande, skal oprette et datterselskab, en filial eller et agentur i Danmark. Der åbnes alene op for registrering af skibe fra tredjelande, som er ejet af selskaber. Skibe, der ejes af personer fra tredjelande, omfattes således ikke af de nye regler.

For så vidt angår registrering af skibe ejet fra rederier fra EU/EØS-lande, fraviges den gældende etableringsbetingelse i forslaget til stk. 2, 3. pkt., idet erhvervs- og vækstministeren bemyndiges til at stille krav om, at der i forbindelse med registreringen udpeges en enhed i Danmark, der kan rettes henvendelse til i kontroløjemed og lign., og som kan stævnes på ejerens eller på rederens vegne.

Forslaget indebærer desuden, at erhvervs- og vækstministeren fastsætter regler om, at aktivitetsbetingelsen skal være opfyldt i forbindelse med registrering af handelsskibe fra både EU/EØS-lande og tredjelande, jf. stk. 2, 1. pkt. Der ændres dermed ikke på gældende ret i forhold til kravet om aktivitet i Danmark (aktivitetsbetingelsen) eller i de eksisterende retningslinjer for vurderingen af, hvorvidt aktivitetsbetingelsen er opfyldt. Efter de gældende retningslinjer tages der udgangspunkt i en vurdering af følgende aktiviteter, som indgår i driften af et skib:

- *Teknisk drift og vedligeholdelse*, herunder implementering af det særlige sikkerhedsstyringssystem til opfyldelse af IMO's søsikkerheds- og miljøbeskyttelsesregler.
- *Bemanding*, f.eks. kontraktindgåelse, uddannelse og certificering.
- *Kommerciel drift*, f.eks. kontraktforhandlinger, certepartiindgåelse, indgåelse af strategiske alliancer, tilrettelæggelse af skibenes sejlplaner, instrukser til skibets officerer, bunkersindkøb og proviantering.
- *Finansiel drift*, f.eks. køb og salg, forhandlinger med finansieringskilder, tegning af forsikringer, håndtering af erstatningskrav, lønregnskab og økonomistyring.

Aktivitetsbetingelsen anses for at være opfyldt, hvis alle disse aktiviteter udføres fra Danmark. Aktivitetsbetingelsen kan imidlertid også anses for at være opfyldt, hvis kun nogle eller dele af aktiviteterne udføres fra Danmark. I sådanne tilfælde foretages en helhedsvurdering. F.eks. indgår det med en vis tyngde, hvis det overordnede ansvar for implementering og vedligeholdelse af det særlige sikkerhedsstyringssystem til opfyldelse af IMO's søsikkerheds- og miljøbeskyttelsesregler i kombination med en vis del af skibets kommercielle drift er placeret i Danmark. På samme måde vil placering af skibets overordnede kommercielle og finansielle ledelse – eller større dele heraf – i Danmark typisk indebære, at aktivitetsbetingelsen kan anses for opfyldt. Deri-

mod anses aktivitetsbetingelsen almindeligvis ikke for at være opfyldt, hvis kun den bemandingsmæssige ledelse af skibet er placeret i Danmark.

Ændringsforslaget ændrer ikke på kriterierne for at opnå tonnageskat eller sømandsbeskatning. Ændringsforslaget ændrer desuden ikke gældende regler og ordninger om social sikring af søfarende på danske skibe og således heller ikke kriterierne for, at søfarende om bord på skibene kan få socialsikring i Danmark. De søfarende om bord vil blive omfattet af reglerne i lov om søfarendes ansættelsesforhold m.v. (sømandsloven).

Det foreslåede § 2, stk. 2, svarer til den gældende sølovs § 2, stk. 1, med den ene forskel, at den nye bestemmelses anvendelsesområde er begrænset til andre skibe end handelsskibe. Handelsskibe dækkes således af det nye stk. 1. Begrebet handelsskibe vil blive fortolket i overensstemmelse med §§ 1 og 2 i lov om skibes besætning. Med denne ene forskel vil § 2, stk. 2, blive anvendt i overensstemmelse med den praksis, der er udviklet i forhold til den tilsvarende bestemmelse i den gældende sølovs § 2, stk. 1.

Den foreslåede § 2, stk. 3, i søloven er identisk med den gældende § 2, stk. 2, i søloven og vil blive administreret i overensstemmelse med den praksis, der er udviklet i forhold til denne bestemmelse.

Benny Engelbrecht (S) Julie Skovsby (S) Jan Johansen (S) Mette Reissmann (S) Karin Gaardsted (S) fmd.

Trine Bramsen (S) Simon Kollerup (S) Andreas Steenberg (RV) Nadeem Farooq (RV) Lone Loklindt (RV) Uffe Elbæk (RV)

Mette Boye (SF) Steen Gade (SF) Frank Aaen (EL) Henning Hyllested (EL) Kim Andersen (V) Michael Aastrup Jensen (V)

Anne-Mette Winther Christiansen (V) nfmd. Preben Bang Henriksen (V) Torsten Schack Pedersen (V) Mads Rørvig (V)

Hans Christian Schmidt (V) Hans Christian Thoning (V) Hans Kristian Skibby (DF) Dennis Flydtkjær (DF)

Mette Hjermind Dencker (DF) Kim Christiansen (DF) Mette Bock (LA) Brian Mikkelsen (KF)

Inuit Ataqatigiit, Siumut, Sambandsflokkurin og Javnaðarflokkurin havde ikke medlemmer i udvalget.

Venstre, Danmarks Liberale Parti (V)	47	Liberal Alliance (LA)	9
Socialdemokratiet (S)	45	Det Konservative Folkeparti (KF)	8
Dansk Folkeparti (DF)	22	Inuit Ataqatigiit (IA)	1
Radikale Venstre (RV)	17	Siumut (SIU)	1
Socialistisk Folkeparti (SF)	15	Sambandsflokkurin (SP)	1
Enhedslisten (EL)	12	Javnaðarflokkurin (JF)	1

Oversigt over bilag vedrørende L 154

Bilagsnr.	Titel
1	Høringssvar og høringsnotat, fra erhvervs- og vækstministeren
2	Tidsplan for udvalgets behandling af lovforslaget
3	1. udkast til betænkning
4	Henvendelse af 26/4-13 fra Bjarne Rasmussen, Aalborg
5	Ændringsforslag fra erhvervs- og vækstministeren
6	2. udkast til betænkning
7	3. udkast til betænkning

Oversigt over spørgsmål og svar vedrørende L 154

Spm.nr.	Titel
1	Spm. om, hvorfor Søfartsstyrelsen ikke foretager havnestatskontrol i grønlandske havne, til erhvervs- og vækstministeren, og ministerens svar herpå
2	Spm. om, hvor mange havnestatskontroller af udenlandske passagerskibe i dansk havn Søfartsstyrelsen planlægger at gennemføre i 2013, til erhvervs- og vækstministeren, og ministerens svar herpå
3	Spm., om ministeren vil pålægge Søfartsstyrelsen at gennemføre havnestatskontroller af udenlandske passagerskibe, som ikke forinden har anløbet dansk havn, men som anløber grønlandsk havn, til erhvervs- og vækstministeren, og ministerens svar herpå
4	Spm., om en kommende lodspligt for krydstogtskibe med over 250 passagerer, der besejler grønlandsk farvand, vil omfatte pligt til at anvende havnelodser ved anløb af/afgang fra de grønlandske havne, til erhvervs- og vækstministeren, og ministerens svar herpå
5	Spm., om ministeren kan oplyse status på forhandlingerne i IMO om en ny Polar Code, til erhvervs- og vækstministeren, og ministerens svar herpå
6	Spm. om, hvilke krav til isklasse der påtænkes indført, til erhvervs- og vækstministeren, og ministerens svar herpå
7	Spm., om der i landene ved Arktis – eller i nogle af dem – stilles krav til isklasse for at kunne besejle de pågældende landes søterritorium, til erhvervs- og vækstministeren, og ministerens svar herpå
8	Spm. om en redegørelse for de ikkeobligatoriske retningslinjer, som fremgår af STCW-konventionens kapitel B-V/g, til erhvervs- og vækstministeren, og ministerens svar herpå
9	Spm. om bemærkningerne til § 3, nr. 1, til erhvervs- og vækstministeren, og ministerens svar herpå
10	Spm., om ministeren vil stille ændringsforslag, som giver udenlandske ejere mulighed for at registrere skibe i Danmark uden etablering i Danmark, men med en danske repræsentant og eventuelt med krav om en vis løbende drift af skibet fra Danmark, til erhvervs- og vækstministeren, og ministerens svar herpå
11	Spm., om der vil kunne stilles krav om begrænsninger i antallet af krydstogtpassagerer, som det enkelte skib må medbringe ved sejlads i

-
- grønlandsk søterritorium, til erhvervs- og vækstministeren, og ministerens svar herpå
- 12 Spm., om der vil kunne stilles krav til typen af brændstof, som skibe, der besejler grønlandsk søterritorium, anvender, til erhvervs- og vækstministeren, og ministerens svar herpå
- 13 Spm. om teknisk bistand til udformning af ændringsforslag, til erhvervs- og vækstministeren, og ministerens svar herpå
- 14 Spm. om teknisk bistand til udformning af ændringsforslag, til erhvervs- og vækstministeren, og ministerens svar herpå
- 15 Spm. om kommentar til henvendelsen af 26/4-13 fra Bjarne Rasmussen, Aalborg, til erhvervs- og vækstministeren, og ministerens svar herpå
- 16 Spm. om, hvorfor Søfartsstyrelsen ikke opererer med den mulighed at foretage havnestatskontroller på ankerpladserne i de grønlandske havne, som anløbes af krydstogtskibe, og hvorfra passagererne sættes i land i små medbragte både, til erhvervs- og vækstministeren, og ministerens svar herpå
- 17 Spm. om, hvor mange havnestatskontroller Søfartsstyrelsen rent faktisk agter at gennemføre på baggrund af de 20 anløb af krydstogtskibe i dansk havn, som planlægger at sejle i grønlandsk farvand i 2013, til erhvervs- og vækstministeren, og ministerens svar herpå
- 18 Spm. om, hvornår det er hensigten at indføre lodspligt for store passagerskibe ved anløb til og afgang fra grønlandsk havn, til erhvervs- og vækstministeren, og ministerens svar herpå
- 19 Spm. om, hvor lang tid der vil gå med at få polarkoden godkendt efter færdiggørelse i foråret 2014, til erhvervs- og vækstministeren, og ministerens svar herpå
- 20 Spm. om, hvor mange isklasser der indgår i forhandlingerne om polarkoden, til erhvervs- og vækstministeren, og ministerens svar herpå
- 21 Spm. om de danske regler i henhold til bekendtgørelse om teknisk forskrift om skibes sikre sejlads i grønlandsk søterritorium er på linje med de regler om isklasse, som nu forhandles i IMO, til erhvervs- og vækstministeren, og ministerens svar herpå
- 22 Spm. om ministerens holdning til, at der i dag sejler store passagerskibe rundt i arktiske farvande – herunder grønlandsk søterritorium – uden nogen form for isforstærkning af skroget, selv om det er velkendt, at der året rundt forekommer hård drivende gletsjeris i disse farvande, til erhvervs- og vækstministeren, og ministerens svar herpå