



NOTAT

29. januar 2016

1. Indledning

Hovedformålene med lovforslaget er dels at styrke den økonomiske sikkerhed for søfarende i situationer, hvor rederiet har misligholdt de væsentligste kontraktvilkår så som betaling af løn, og dels at styrke sikkerheden til søs i forbindelse med større maritime anlægsprojekter. Formålet er desuden at gennemføre lettelser og effektiviseringer for de maritime erhverv i relation til ansvar for vragsjernelse ved bugsering af skibe og mulighed for at lade private virksomheder udføre syn på dykkermateriel. Lovforslaget gennemfører endvidere andre mindre justeringer på søfartsområdet, herunder justering af bestemmelserne om skibsofficerers fratrædelsesgodtgørelser.

Lovforslagets bestemmelser vedrørende styrkelse af den økonomiske sikkerhed for søfarende ved rederens misligholdelse blev forud for den offentlige høring drøftet på et møde med søfartserhvervets parter. I mødet deltog repræsentanter for rederiforeningerne, sammenslutningen af Mindre Erhvervsfartøjer, CO-Søfart, Dansk Industri Transport, Maskinmestrenes Forening, Søfartens Ledere, samt Assuranceforeningen SKULD, der repræsenterede P&I klubberne, rederierhvervets særlige forsikringselskaber.

Forslaget er sendt i høring den 26. oktober 2015 med høringsfrist den 24. november 2015 hos i alt 70 myndigheder, organisationer m.v. Der er modtaget høringssvar fra 15 af de 70 hørte myndigheder, organisationer m.v. Der er alene kommet bemærkninger fra 6 af de hørte parter. De væsentligste bemærkninger gennemgås og kommenteres nedenfor.

2. Generelle bemærkninger

Efter høringen tegner der sig overordnet et billede af, at myndigheder og organisationer er positive over for lovforslaget. Der var også på mødet med søfartserhvervets parter om styrkelse af de søfarendes finansielle sikkerhed generel tilslutning til den del af forslaget.

Danmarks Rederiforening, Rederiforeningen af 2010 og Bilfærgernes Rederiforening (herefter Rederiforeningerne), er overordnet set tilfredse med lovforslaget, men påpeger i deres høringssvar enkelte forbehold og bemærkninger, som er omtalt nedenfor.

Grønlands Selvstyre har indsendt høringssvar fra henholdsvis a) Departementet for Erhverv, Arbejdsmarked og Handel og Råstofdepartementet,

b) Departementet for Bolig, Byggeri og Infrastruktur samt c) Nautisk Udvalg, der er et rådgivende udvalg i Grønland. Selvstyret er generelt positivt indstillet over for lovforslaget. Høringssvaret indeholder dog en række bemærkninger af teknisk karakter. Det har givet anledning til unøjagtigheder i høringssvaret, at begrebet ”danske skibe” også omfatter skibe, som er hjemhørende i Grønland, når begrebet anvendes i rigslovgivningen. I høringssvaret fra Departementet for Erhverv, Arbejdsmarked og Handel og Råstofdepartementet rejses desuden et principielt spørgsmål om, hvorvidt der gennem danske regler om sikkerhed til søs kan pålægges koncessionsindehavere på Grønland pligt til at medvirke til at sikre at de skibe, der anvendes ved indvinding og transport af råstoffer, opfylder gældende krav.

CO-Søfart kan fuldt ud tilslutte sig lovforslaget og dets formål om styrkelse af sikkerheden for efterladte søfarende og styrkelse af sikkerheden ved større maritime anlægsprojekter mv.

3. Bemærkninger til de enkelte emner

3.1 Styrkelse af den økonomiske sikkerhed for søfarende ved rederens misligholdelse af ansættelsesforholdet

Rederiforeningerne hæfter sig ved, at dansk lovgivning allerede i høj grad lever op til de ændringer af MLC, som lovforslaget gennemfører. Rederierne byrder ved de nye regler forventes derfor ikke at blive væsentlige.

Den internationale gennemførelse af konventionsændringerne forventes at medføre en styrkelse af det danske rederierhvervs konkurrenceevne, idet udenlandske rederier vil skulle følge en standard, der i vidt omfang svarer til den, som de danske rederier allerede følger. Rederiforeningerne udtrykker dog bekymring for, om forudsætningerne om en styrkelse af det danske rederierhvervs konkurrenceevne også gælder på lang sigt.

For det tilfælde at lovforslaget måtte vise sig at svække dansk rederierhvervs konkurrenceevne, havde Rederiforeningerne foretrukket, at det også rummede en mulighed for, at den finansielle sikkerhed kunne tegnes uafhængigt af og i stedet for den eksisterende danske lovregulerede ordning under Lønmodtagernes Garantifond. Desuden havde man gerne set, at de danske regler tog højde for den situation, at den søfarende allerede efter den pågældendes eget hjemland måtte have tilstrækkelig økonomisk dækning. Foreningerne foreslår, at bestemmelserne om den finansielle sikkerhed (§ 73a, stk. 3, 2. pkt.) justeres, ved, at henvisningen til Lønmodtagernes Garantifond udgår, således at dækningen alternativt kan ske gennem andre landes tilsvarende ordninger, som den søfarende måtte være omfattet af.

Rederiforeningerne finder det i øvrigt uklart, hvor mange certifikater, der er nødvendige for at dokumentere den finansielle sikkerhed, som både

skal dække hjemsendelse og lønkrav m.v. De foreslår, at det overvejes at give Søfartsstyrelsen adgang til - uden udgift for rederierne - at udstede fællescertifikater for den sikkerhedsstillelse, som følger af eksisterende lovpligtige ordninger. Herud rejses spørgsmål omkring dokumentation for krav.

Rederiforeningerne peger endelig på, at den usikkerhed, der i dag knyttes til afgrænsningen af, hvilken personkreds der omfattes af Lønmodtagernes Garantifond, må forventes afspejlet i forsikringsselskabernes prissætning. Denne usikkerhed vil efter foreningernes opfattelse gøre det vanskeligt at fastsætte regler om muligheden for at gøre kravet gældende direkte over for stilleren af den finansielle sikkerhed. Rederiforeningerne peger derfor på, at der fra myndigheds side bør udarbejdes tilstrækkelig information herom.

Rederiforeningerne kan fuldt ud tilslutte sig, at den hidtil eksisterende puljeordning vedr. bl.a. hjemsendelsesudgifter videreføres.

DI Transport forudsætter, at der for deres medlemmer ikke er behov for yderligere sikkerhed end den sikkerhed, der allerede følger af overenskomstdækningen og Lønmodtagernes Garantifond m.v., og at der med lovændringerne ikke lægges op til at overimplementere regler. Baggrunden herfor er, at foreningens medlemmer alene udøver kajnære aktiviteter lokalt i Danmark, hvor arbejdet påbegyndes og afsluttes lokalt, og hvor medarbejderen har sit livsgrundlag. Det er derfor DI Transports opfattelse, at de situationer, som konventionen taler om, ikke opstår for dem.

Nautisk Udvalg i Grønland anfører, at lov om søfarendes ansættelsesforhold ikke gælder for Grønland, men at den ved kongelig anordning kan sættes i kraft. De opfordrer til, at der bliver igangsat den nødvendige proces for, at loven i sin helhed, inklusiv det fremsatte lovforslag, sættes i kraft i Grønland.

Kommentar

Lovforslagets bestemmelser om styrkelse af den økonomiske sikkerhed for søfarende ved rederens misligholdelse gennemfører de seneste ændringer til den internationale konvention om søfarendes arbejdsforhold (MLC). Disse ændringer er vedtaget på baggrund af et fælles forslag fra rederne og de søfarendes organisationer.

Det vurderes, at den internationale gennemførelse af MLC-ændringerne generelt vil styrke det danske rederierhvervs konkurrenceevne, da de danske regler og danske rederier således allerede i dag i vidt omfang opfylder de nye krav. Den internationale gennemførelse af MLC-reglerne vil indebære, at MLC kravene vil skulle opfyldes af skibe fra de 68 lande, som har ratificeret konventionen, herunder en række EU-lande og store søfartsnationer. Kravene vil også omfatte skibe, der kommer fra ikke-konventionslande, når de anløber en havn i et konventionsland.

Bl.a. for at begrænse merudgifterne for danske rederier er forslaget opbygget således, at den eksisterende ordning i Lønmodtagernes Garantifond opretholdes. Denne ordning suppleres med krav om yderligere sikkerhedsstillelse for de få søfarende, som ikke er omfattet af fondens dækning, og på de områder, hvor fondens dækning ikke fuldt ud lever op til konventionens krav. Derved opretholdes den ordning, der er kendt af danske fagforeninger og lønmodtagere, i videst muligt omfang.

Som en konsekvens af reglerne om Lønmodtagernes Garantifond vil de rederier, der anvender søfarende med ansættelsesretlig tilknytning til Danmark, og som derfor er dækket af ordningen, skulle stille en mindre omfattende sikkerhed, end den sikkerhed, der skal stilles af rederier, der anvender søfarende uden ansættelsesretlig tilknytning til Danmark, som ikke er omfattet af Lønmodtagernes Garantifond.

Derudover er en række andre udgifter, som skal dækkes af den finansielle sikkerhed, f.eks. udgifter til lægebehandling, allerede helt eller delvist dækket af eksisterende danske sociale ordninger. Der er i lovforslaget åbnet mulighed for, at Søfartsstyrelsen kan fastsætte nærmere regler om den finansielle sikkerhed. Herved vil der kunne tages højde for disse ordninger med henblik på at undgå dobbeltdækning.

Danmark er efter EU-retten forpligtet til at tage hensyn til de ordninger, som andre EU/EØS-lande har etableret i overensstemmelse med EU-direktiv om beskyttelse af arbejdstagere i tilfælde af arbejdsgiverens insolvens (Direktiv2008/94/EF). Derfor indeholder den foreslåede § 74 a, stk. 4 hjemmel til at fastsætte regler om, at krav, der er dækket af EU/EØS-landes ordninger, ikke skal omfattes af den finansielle sikkerhed, svarende til, det der gælder ved den danske LG ordning.

Lønmodtagernes Garantifond er en velkendt ordning for de søfarendes organisationer. Under drøftelserne forud for høringen ønskede arbejdstagerorganisationerne ikke en løsningsmodel, hvor søfarende ville blive undtaget fra dækning fra Lønmodtagernes Garantifond, hvis de i stedet måtte være omfattet af en tilsvarende ordning i udlandet eller en privat forsikring.

Det er usikkert om, hvorvidt en privat forsikring vil kunne give samme sikkerhed for den ansatte. Fonden dækker således, uanset om arbejdsgiveren har tilmeldt sig ordningen, og uanset om der er betalt bidrag til fonden. En privat ordning vil derimod kunne bringes til ophør, hvis leverandøren af den finansielle sikkerhed med mindst 30 dages varsel giver underretning herom til flagstatens myndigheder. Herefter vil skibet kunne tilbageholdes, men tilbageholdelsen vil ikke sikre den søfarendes krav på løn.

Der er på danske skibe ansat personer af mange forskellige nationaliteter. Skal der, som ønsket af rederne, tages hensyn til ordninger fra andre lande, bortset fra de få situationer, der følger af EU reglerne, kan det føre til en forskellig dækning afhængig af de pågældendes hjemland/opholdsland. Det vurderes ikke at være muligt for Danmark som flagstat at kontrollere, om de forskellige udenlandske ordninger stiller tilstrækkelig sikkerhed, og det vil kunne give anledning til kritik.

Rederiforeningernes ønske om, at andre ordninger skulle kunne træde i stedet for Lønmodtagernes Garantifond er derfor ikke imødekommet.

Til spørgsmålet om, hvorvidt der i forsikringsselskabernes præmiefastsættelse vil blive taget tilstrækkeligt højde for garantifondens dækning bemærkes, at der her er tale om et privatretligt aftaleforhold mellem de berørte parter.

Efter høringen er lovforslaget udbygget, så der kan fastsættes regler om dokumentation for de krav, som der rejses over for udbyderen af den finansielle sikkerhed. Det er hensigten, at de søfarende skal kunne vælge enten at give udbyderen af den finansielle sikkerhed ret til at indhente oplysninger om garantifondens dækning af den pågældende eller selv indhente disse oplysninger. Rederiforeningernes bemærkninger om mulige udfordringer i forhold til at gøre kravene gældende direkte over for forsikringsgiveren, er således imødekommet.

For så vidt angår certifikater bemærkes, at det følger af konventionen, at der på skibet skal opslås et certifikat eller anden dokumentation fra udbyderen af den finansielle sikkerhed om dækningen for lønkrav mv. Hvis sikkerheden stilles af flere, skal der foreligge dokumentation fra hver af udbyderne. Bortset fra fx oplysninger om den danske Lønmodtagersgarantiordning, som Søfartsstyrelsen vil udforme i standardiseret form med henblik opslag på danske skibe, er der for så vidt angår forsikring, som udgangspunkt tale om private dokumenter, som de enkelte forsikringsselskaber eller andre udbydere af den finansielle sikkerhed skal udstede med de af konventionen krævede oplysninger. De større skibe, der sejler internationalt, skal derudover have et såkaldt "MLC-certifikat", som udstedes af myndighederne eller af klassifikationsselskaberne på myndighedernes vegne. Med udstedelsen af dette certifikat indestår myndighederne i skibets flagstat for, at man har kontrolleret en række forhold, herunder at rederierne har tegnet de nødvendige forsikringer mv. Denne ordning er velkendt. For så vidt angår det såkaldte MLC-certifikat, indebærer de nye konventionsbestemmelser alene, at der skal føjes endnu et punkt til de forhold, som skal kontrolleres, før certifikatet udstedes. Det skal ske i forbindelse med fornyelsen/udstedelsen.

Det vil ikke være muligt for myndighederne at udstede et nyt fælles certifikat, som omfatter de lovpligtige ordninger. Et sådant certifikat ville indebære, at myndighederne skulle indhente oplysninger og dokumentati-

on fra de enkelte forsikringsselskaber. Dette er ikke påkrævet efter konventionen, og der findes ikke behov for at indføre en sådan national særordning for danske skibe. Rederiforeningernes bemærkninger på dette punkt, er derfor ikke imødekommet.

Søfartsstyrelsen er opmærksom på behovet for information, og vil udstede en vejledning om de danske regler.

Den eksisterende puljeordning, der følger af lov om søfarendes ansættelsesforhold m.v. § 10 a, stk. 3, indebærer, at der på finansloven afsættes en pulje til dækning af udgifter til bl.a. hjemsendelse af efterladte søfarende. Denne pulje har gjort det muligt at suspendere den pligt til at stille sikkerhed for hjemsendelsesudgifter, som rederierne har efter den gældende lovgivning. Puljen udgjorde på finansloven for 2014 1,2 mio. kr. og for 2015 0,5 mio. kr. Der er ikke planer om at forøge puljen. Derfor vil det blive drøftet med søfartserhvervets parter, om der uden andre initiativer fortsat er tilstrækkelige midler til rådighed til at sikre puljens formål. Hvorvidt suspensionen af rederens forpligtelse til selv at stille sikkerhed kan opretholdes, vil afhænge af disse drøftelser.

For så vidt angår DI Transports hørings svar angående efterladte, bemærkes, at konventionens definition af efterladte søfarende omfatter alle tilfælde, hvor rederen i strid med sine forpligtelser "ensidigt og uberettiget har afbrudt forbindelsen med den søfarende, herunder hvis den søfarende ikke har modtaget løn i mindst 2 måneder". Det indebærer en udvidelse af de eksisterende ordninger, som indebærer, at Lønmodtagerens Garantifond(LG) skal suppleres. Dette opstår, da LG ordningen kun dækker, hvis der er tale om konkurs eller endelig standsning af virksomheden. Herudover kan MLC reglerne også i andre situationer gå videre end Lønmodtagernes Garantifond, idet bestemmelsen indeholder krav om dækning af 4 måneders løn – mens Lønmodtagernes Garantifond opererer med en øvre beløbsgrænse. Uanset det formentlig vil være få tilfælde, hvor denne ekstra dækning vil blive aktuel, vil der således også for medlemmerne af DI Transport være tale krav, om ordninger, der skal dække gældende ordninger. Lovforslaget er dog ikke til hinder for, at denne dækning sker fx via en fælles ordning for foreningens medlemmer.

For så vidt angår Nautisk Udvalg i Grønlands ønske om en ikraftsættelse af lov om søfarendes ansættelsesforhold for Grønland, kan det oplyses, at der ikke er modtaget et tilsvarende ønske fra Grønlands Selvstyre. Lov om søfarendes ansættelsesforhold er først og fremmest en lov, der omhandler en række ansættelsesretlige spørgsmål i lighed med fx Funktionsnærloven, og der er derfor tale om forhold, som er selvstyreanliggende, og hvor Selvstyret selv skal lovgive. Bortset fra de nye bestemmelser omkring beskyttelse af lønkrav, hvis det vedrører konkurs og insolvens, som i dag via lovgivningen om lønmodtagernes garantifond er et fælles anliggende, er der kun en enkelt bestemmelse omkring arbejdsskadeforsikring, som hidrører fra den danske gennemførelse af MLC og som ikke er selv-

styreanliggende. Det gælder for begge forhold, herunder også de nye MLC regler om beskyttelse af efterladte søfarende, at regulering heraf bliver relevant, såfremt det grønlandske selvstyre ønsker at gennemføre MLC.

3.2. Styrkelse af sikkerheden til søs i forbindelse med større maritime anlægsprojekter og grønlandsk råstofindvinding

Rederiforeningerne anfører, at det er uklart, hvad bygherrens ansvar er, når der også henses til arbejdsmiljølovens bestemmelser. Det anføres også, at afgrænsningen mellem søsikkerhedslovgivningen og henholdsvis arbejdsmiljø- og off-shoresikkerhedslovgivningen er uklar, og der spørges til, om anlægsarbejder, der er omfattet af off-shoresikkerhedslovgivningen, påtænkes inddraget under reguleringen. Endvidere spørges til råstoflovgivningen i Grønland. Det anbefales, at grænsedragningen mellem lovgivningerne og indholdet af de kommende forpligtelser tydeliggøres i lovforslaget bl.a. at undgå dobbeltregulering på området.

Departementet for Erhverv, Arbejdsmarked og Handel og Råstofdepartementet i Grønland, har rejst en række spørgsmål om afgrænsningen mellem Selvstyrets kompetence på råstofområdet og statens kompetence på søfartsområdet. Selvstyret foreslår i lyset heraf en ændring af lovforslaget, så de bestemmelser, som giver erhvervs- og vækstministeren adgang til at fastsætte krav over for indehavere af råstoffilladelser, udgår.

Departementet for Bolig, Byggeri og Infrastruktur finder også, at denne del af lovforslaget bør ændres og ovennævnte bestemmelser bør udgå.

Kommentar

Afgrænsningen imellem arbejdsmiljøloven og lov om sikkerhed til søs fremgår af arbejdsmiljølovens § 3, stk. 2. Der har været bestemmelser med identisk formulering siden 1975. Lignende bestemmelser var også indeholdt i de tidligere arbejdsmiljølove ("fabrikslove"). I lyset heraf findes der ikke behov for yderligere præcisering af lovforslaget på dette punkt.

Lovforslaget udelukker ikke, at der også kan fastsættes regler for anlægsarbejder, som er omfattet af off-shoresikkerhedsloven, men der findes ikke noget behov herfor. Dette skyldes, at off-shoresikkerhedslovens dækningsområde er meget bredt. Den omfatter alle aktiviteter i forbindelse med offshore indvinding af olie og gas, og det fremgår allerede af loven, at rettighedshaveren skal sikre, at sikkerheds- og sundhedsmæssige risici i forbindelse med disse aktiviteter er identificeret, vurderet og nedbragt så meget, som det er muligt.

Der er indledt en dialog med Grønlands Selvstyre om den del af lovforslaget, som vedrører øget sikkerhed i forbindelse med råstofudvikling i Grønland. Udkastets bestemmelser vedr. råstofindvinding i Grønland

ville ikke ændre ikke på de sikkerhedsmæssige krav, som skibene skal leve op til, men indebære en forpligtelse for tilladelsesindehavere til at medvirke til at sikre, at de gældende krav overholdes. Dialogen er endnu ikke afsluttet, men Selvstyret har fundet at det materielle indhold af bestemmelserne lægger sig så tæt op af spørgsmålet om afgrænsningen af dets kompetence på råstofområdet, at det kræver en overordnet politisk beslutning i Inatsisartut.

Der er ingen aktuelle projekter om storskalaprojekter i Grønland, og sagen har derfor ikke en sådan hast, at det er fundet nødvendigt at fremme den nu i lyset af de grønlandske bekymringer. Bestemmelserne, som retter sig imod indehavere af tilladelser til råstofudnyttelse på Grønland, er derfor taget ud af lovforslaget med henblik på en fortsat dialog med Selvstyret om, hvorledes sikkerheden til søs bedst varetages.

3.3. Lettelser og effektiviseringer for de maritime erhverv vedr. vragsfjernelse

Rederiforeningerne og Forsikring & Pension finder det positivt, at man med indsættelsen af § 170 a begrænser bugseringsfirmaets ansvar til et subsidiært ansvar samt begrænser ansvaret til det bugserede skibs ansvarsgrænse efter kapitel 9. Rederiforeningernes holdning er dog afhængig af, hvorvidt ansvaret kan forsikringsdækkes. Forsikring og Pension bekræfter i deres høringssvar, at dette vil være tilfældet.

Rederiforeningerne stiller sig dog tvivlende over for behovet for dansk særlovgivning med ansvar for den, som slæber, da det strider imod internationale principper inden for slæbebådsbranchen. De finder, at hvis det er intentionen, at § 170a ligeledes skal finde anvendelse på udenlandske transportere, så vil det reelt betyde, at rederierne/slæberen ved disse transportere får det fulde ansvar. De peger på vanskelighederne med at retsfølge en udenlandsk bestiller, og rederierne/slæberen bliver således mere eksponeret i disse situationer med et nationalt særkrav om ansvar og forsikring. Dette vil endvidere være konkurrenceforvridende i og med, at danske skibe vil løbe en langt større risiko. Det vil reelt betyde, at danske rederier vil være nødsaget til at afstå fra jobs i nærområdet, når bestilleren ikke er forpligtet til at dække eventuelle bjærgningsomkostninger, eller benytte udenlands flaget tonnage.

Grønlands Selvstyre anfører, at det er en praktisk ændring, at pligten til forsikring flyttes fra det slæbende skib over til ejeren af skibet. Ændringen bringer således lovgivningen i overensstemmelse med international praksis. Det er rekvisitenten af slæbeopgaven, der under alle omstændigheder skal udrede omkostningen, hvorfor forslaget ikke har økonomiske konsekvenser, mens risici principielt bør være de samme.

Forsikring & Pension og Rederiforeningerne rejser et lovteknisk spørgsmål om ophævelse af § 166, stk. 6, som ikke er sat i kraft. Bestemmelsen

erstattes af § 170a, og pålægger bugseringsfirmaet ansvaret for omkostningerne forbundet med det bugseredes lokalisering, afmærkning, fjernelse og bjærgning.

Kommentar

Lovforslaget drejer sig om den situation, hvor et skib eller en anden genstand tabes under bugseringen og senere kræves flyttet eller fjernet, fordi den ligger til fare for fx andre skibe eller fiskeri. Reglerne skal i lighed med den hidtidige lov nr. 1384 af 23. december 2012 om ændring af søloven m.v. sikre, at det offentlige får dækket omkostningerne ved flytning/fjernelse af genstanden, hvor de i sagen involverede parter ikke gør det.

Med lovforslaget sker der i høj grad en imødekommelse af de bekymringer, som Danmarks Rederiforening gav udtryk for efter vedtagelsen af lov nr. 1384 af 23. december 2012. Denne bekymring vedrørte kravet om, at den, der udfører en bugsering, umiddelbart blev ansvarlig for vragfjernelse m.v., og fik pligt til at forsikre sig for dette ansvar.

Det foreslås derfor, at reglerne i højere grad end hidtil åbner mulighed for, at slæberen også kan fastholde det underliggende aftalte kontraktforhold om fordelingen af ansvar mellem det slæbte og slæberen dvs. det som følger de internationale kontraktlige kutymmer ved bugsering. Udgangspunktet efter lovforslaget bliver herefter, at den, der bestiller bugseringen, har ansvaret for vragfjernelse m.v. Kan bestilleren ikke betale, herunder evt. via sin forsikring, pålægges den, der udfører bugseringen, et ansvar. Dette er i højere grad i overensstemmelse med den kontraktretlige ansvarsfordeling.

Såfremt man fuldt ud fulgte Rederiforeningernes ønsker om yderligere at friholde bugseringsfirmaet for ansvar, ville vragfjernelse efter sådanne bugseringer skulle finansieres af offentlige midler. Lovforslaget undtager derfor ikke danske og udenlandske skibe, der udfører bugsering gennem dansk territorium uden at anløbe danske anløbssteder, fra ansvar. Hvad angår udenlandske skibe skal det særligt bemærkes, at der ikke vil være tale om uskadelig passage, hvis slæbet forliser eller lignende på dansk søterritorium, og der som følge deraf skal afholdes udgifter til vragfjernelse/afmærkning. Omkostninger hertil vil i givet fald søges dækket. Har de pågældende ikke en forsikring, må de selv dække skaden.

Det forhold, at det kunne blive problematisk for bugseringsselskabet at gennemføre deres kontraktretlige krav mod bestilleren eller at der i givet fald kunne opstå problemer for staten at gennemføre sit krav i de få situationer, hvor et udenlandsk firma er involveret, findes ikke at være tilstrækkelig grund til at vende tilbage til den retstilstand, som blot efterlader problemet og udgiften til staten.

Hertil kommer, at Forsikring & Pension har tilkendegivet, at det er muligt at forsikre det ansvar, som lovforslaget pålægger slæberen. Hermed er der også taget højde for denne del af Rederiforeningernes bekymring.

For så vidt angår ophævelsen af § 166, stk. 6, er der her tale om en ændring af ren lovteknisk karakter. Således som § 166, stk. 6, blev affattet ved lov nr. 1384 af 23. december 2012 om ændring af søloven m.v., er den aldrig trådt i kraft og derfor ikke blevet en del af søloven, og det har heller ikke været hensigten, at den skulle sættes i kraft efter de ændringer, som lovforslaget indebærer. For at imødekomme den rejste bekymring er lovforslaget ændret, således at der er indsat en nyaffattelse af § 166 uden bestemmelsen i stk. 6.

3. 4. Skibsofficerers fratrædelsesgodtgørelse

Rederiforeningerne finder ikke, at der er et EU-retligt behov for at ændre § 42, og der henvises til en nyere dom fra EU-domstolen. Rederiforeningerne fremhæver, at det forhold, at en lignende bestemmelse i funktionærloven er ændret, ikke i sig selv kan begrunde en tilsvarende ændring i lov om søfarendes ansættelsesforhold, idet denne lov i langt højere grad er inspireret af den internationale regeludvikling. Foreningerne finder derfor, at denne ændring skal udgå af lovforslaget.

Kommentar

Ændringen af reglerne om fratrædelsesgodtgørelse har til formål dels at sikre, at reglerne om skibsofficerers fratrædelsesgodtgørelse bringes i overensstemmelse med ændringen af funktionærlovens § 2 a, dels at sikre at der er overensstemmelse med EU-retten også for så vidt angår skibsofficerernes fratrædelsesgodtgørelser.

Det er korrekt, at EU-Domstolen i sagen C-505/13 har godkendt de danske regler om bortfald af fratrædelsesgodtgørelse, som tidligere var indeholdt i funktionærloven, og som var enslydende med de gældende bestemmelser i lov om søfarendes ansættelsesforhold, for så vidt angår personer, som har ret til folkepension. Den gældende bestemmelse medfører dog også bortfald af retten til fratrædelsesgodtgørelse i tilfælde, hvor skibsofficerer har mulighed for at oppebære en alderspension fra rederen, og denne retstilstand kan ikke opretholdes efter EU-Domstolens dom i den tidligere sag C-499/08.

Ændringen af reglerne om fratrædelsesgodtgørelse for personer, der har mulighed for at oppebære folkepension gennemføres således for at skabe parallelitet mellem reglerne om skibsofficerers fratrædelsesgodtgørelse og funktionærlovens § 2a, mens ændringen af reglerne om fratrædelsesgodtgørelse for personer, der har mulighed for at oppebære alderspension, tillige gennemføres for at sikre overensstemmelse med EU-retten. På

denne baggrund er rederiforeningernes ønske om, at bestemmelsen tages ud af lovforslaget, ikke imødekommet.

5. Oversigt over hørte organisationer, myndigheder m.v.

Myndigheder m.v.:

Beskæftigelsesministeriet
DanPilot
Erhvervsstyrelsen
Finansministeriet
Forsvarsministeriet
Justitsministeriet
Energi-, Forsynings- og Klimaministeriet
Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen
Miljø- og Fødevareministeriet
Rigsrevisionen
Statsministeriet
Skatteministeriet
Transport- og Bygningsministeriet
Udenrigsministeriet
Social- og Indenrigsministeriet

Færøernes Hjemmestyre
Grønlands Selvstyre

Erhverv og organisationer:

Advokatrådet
Assuranceforeningen SKULD
Bilfærgernes Rederiforening
Brancheforeningen for Dykkermateriel
CO-Søfart
Dansk Byggeri
Dansk Erhverv
Danmarks Fiskeriforening
Danmarks Rederiforening
Danmarks Skibskredit A/S
Danske Maritime
Dansk Navigatorforening
Dansk Industri
Dansk Metals Maritime Afdeling
Dansk Rib Charterforening
Danske Advokater
Dansk Sejlunion
Danmarks Fritidssejlerunion
Danske Havne
Danske Lodser
Danske Regioner

Dykkerfirmaernes Brancheforening
Energi- og Olieforum
Fag og Arbejde (FOA)
Fagligt Fælles Forbund (3F)
3F Sømændene
Foreningen Danske Olieberedskabslagre
Finansrådet
Fiskeriets Arbejdsmiljøråd
Fiskernes Forbund
Forbrugerrådet
Foreningen af Småøernes Færgeselskaber
Forsikring & Pension
Funktionærernes og Tjenestemændenes Fællesråd
Færgesekretariatet
HORESTA
KL
Landsorganisationen i Danmark
Lønmodtagernes Garantifond
Maskinmestrenes Forening
Offentligt Ansattes Organisationer
Oil Gas Denmark
Radiotelegrafistforeningen af 1917
Rederiforeningen af 2010
Sammenslutningen af Mindre Erhvervsfartøjer
Skibsmæglerforeningen
Småøernes Færgeselskaber
Statstjenestemændenes Centralorganisation II
Søfartens Arbejdsmiljøråd
Søfartens Ledere
Søværnets Dykkerskole
Dansk Navigatørforening
Træskibssammenslutningen.

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

Forsikring & Pension
Rederiforeningerne (Danmarks Rederiforening, Rederiforeningen af 2010 og Bilfærgernes Rederiforening)
CO-Søfart
DI Transport
Grønlands Selvstyre (Råstofdepartementet og Departement for Erhverv, Arbejdsmarked og Handel i Grønland, Departementet for Bolig, Byggeri og Infrastruktur i Grønland og Nautisk Udvalg i Grønland)