



Til lovforslag nr. L 40

Folketinget 2012-13

Skriftlig fremsættelse (24. oktober 2012)

**Erhvervs- og vækstministeren** (Annette Vilhelmsen):

Herved tillader jeg mig for Folketinget at fremsætte:

*Forslag til lov om ændring af søloven, lov om skibes besætning, lov om tillæg til strandingslov af 10. april 1895 og forskellige andre love samt ophævelse af lov om registreringsafgift for fritidsfartøjer (Gennemførelse af vragsfjernelseskonventionen, tilpasninger som følge af passagerrettighedsforordningen, gebyr for sønærings- og kvalifikationsbeviser, indførelse af en årlig afgift for skibe optaget i skibsregistre og sanktionering af skibsførerens forpligtigelse til at redde de ombordværende m.v.)*

(Lovforslag nr. L 40)

Lovforslaget indeholder en række forskellige elementer, der vedrører skibe i bred forstand. Med lovforslaget gennemføres den internationale konvention om fjernelse af vrage. Det medfører en forsikringspligt for skibsejeren til dækning af udgifterne til fjernelse af vrage. Hermed bliver der bedre muligheder for at få dækket udgifter til vragsfjernelse i danske farvande. Der lægges op til, at vi i Danmark går videre, end konventionen foreskriver, på to områder. Kravet om forsikring udvides til også at gælde for mindre danske skibe under konventionens grænse – det vil sige skibe med en bruttotonnage mellem 20 og 300. Baggrunden for dette er, at det sker, at vrage af sådanne mindre skibe efterlades på dansk område efter en søulykke uden, at ejeren kan eller vil betale. Det findes ikke rimeligt, at det offentlige så skal afholde udgifterne til fjernelse af vrage, der fx ligger til skade for sejladsikkerheden eller fiskeriet. Derudover udvides anvendelsesområdet i forhold til konventionen, så bl.a. reglerne om forsikring ikke kun skal dække den eksklusive økonomiske zone, men også omfatte søterritoriet. Baggrunden for dette er, at hovedparten af de vrage, der skal fjernes i danske farvande, ligger på søterritoriet.

Forslaget forbedrer skibspassagers muligheder for at klage over f.eks. forsinkelser og manglende assistance til perso-

ner med funktionsnedsættelse. Hermed gennemføres EU's passagerrettighedsforordning. Dette betyder, at skibspassagerer får samme forbrugerrettigheder som bus-, tog- og flypassagerer. Finder en forbruger, at forordningens forpligtigelser ikke er opfyldt, kan den pågældende klage til transportøren og herefter myndighederne. De nærmere regler om klageorgan og gebyrer vil blive fastlagt efterfølgende.

Som opfølgning af ulykken med COSTA CONCORDIA foreslås, at skibsføreren kan idømmes straf, hvis den pågældende forsømmer sin forpligtigelse til at hjælpe passagerer ved en søulykke.

Endeligt foreslås to betalingsordninger. Det drejer sig om brugerbetaling for sønærings- og kvalifikationsbeviser og en skibsregistreringsafgift. Brugerbetalingen for sønærings- og kvalifikationsbeviser sker i form af et mindre omkostningsbestemt gebyr.

Ejere af skibe, som er optaget i et af de danske skibsregistre, skal betale en årlig afgift for at have et skib registreret. Afgiften er et led i bestræbelserne på at sikre en effektiv administration og dermed, at vores skibsregistre er ajourført. Afgiften skaber incitament for ejerne til at afmelde skibe, som fx ikke længere eksisterer eller ikke længere anvendes til erhvervsmæssigt brug. En del af afgiften skal også bruges til dækning af udgifter forbundet med Søfartsstyrelsens arbejdsopgaver. Afgiften bliver mellem 800 kr. til 2.400 kr. årligt, afhængigt af skibets størrelse, og er derfor af begrænset størrelse i forhold til det, som det i øvrigt koster at eje og drive et skib. For ikke at forøge omkostningerne til bevarelsen af den maritime kulturarv foreslås, at bevaringsværdige skibe fritages for afgiften. Den nye afgift erstatter den særlige registreringsafgift på 6.000 kr. for fritidsfartøjer, der samtidig hermed ophæves.

Idet jeg i øvrigt henviser til lovforslaget og de ledsagende bemærkninger, skal jeg hermed anbefale lovforslaget til det Høje Tings velvillige behandling.