



Til lovforslag nr. L 40

Folketinget 2012-13

Betænkning afgivet af Erhvervs-, Vækst- og Eksportudvalget den 00. november 2012

## Udkast

til

## Betænkning

over

### Forslag til lov om ændring af søloven, lov om tillæg til strandingsloven af 10. april 1895, lov om skibes besætning og forskellige andre love samt om 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 forpligtelse til at redde de ombordværende m.v.)

[af erhvervs- og vækstministeren (Annette Vilhelmsen)]

#### 1. Ændringsforslag

Erhvervs- og vækstministeren har stillet 6 ændringsforslag til lovforslaget.

#### 2. Udvalgsarbejdet

Lovforslaget blev fremsat den 24. oktober 2012 og var til 1. behandling den 1. november 2012. Lovforslaget blev efter 1. behandling henvist til behandling i Erhvervs-, Vækst- og Eksportudvalget.

#### Møder

Udvalget har behandlet lovforslaget i <> møder.

#### Høring

Et udkast til lovforslaget har inden fremsættelsen været sendt i høring, og erhvervs- og vækstministeren sendte den 6. september 2012 dette udkast til udvalget, jf. folketingsåret 2011-12, ERU alm. del – bilag 345. Den 24. oktober 2012 sendte erhvervs- og vækstministeren de indkomne høringsvar og et notat herom til udvalget.

#### Spørgsmål

Udvalget har stillet 9 spørgsmål til erhvervs- og vækstministeren til skriftlig besvarelse, [som denne har besvaret. ] 3 af udvalgets spørgsmål til erhvervs- og vækstministeren og dennes svar herpå er optrykt som bilag 2 til betænkningen.

#### 3. Indstillinger [og politiske bemærkninger]

<>

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. Der gøres opmærksom på, at et flertal eller et mindretal i udvalget ikke altid vil afspejle et flertal/mindretal ved afstemning i Folketingssalen.

#### 4. Ændringsforslag med bemærkninger

##### Ændringsforslag

Af erhvervs- og vækstministeren, tiltrådt af <>:

Til § 1

1) I den under nr. 4 foreslåede § 165, stk. 9, ændres »eksklusiv zone« til: »eksklusiv økonomisk zone«.  
[Præcisering]

2) I den under nr. 4 foreslåede § 169, stk. 1, udgår »efter ansøgning«.

## [Rettelse]

3) I nr. 6 ændres »Efter § 504 indsættes« til: »Før § 506 indsættes i kapitel 19«.

[Præcisering]

Til § 2

4) I den under nr. 4 foreslåede § 14 a, ændres »§§ 8-9« til: »§ 9«.

[Korrektion som følge af ophævelse af en bestemmelse]

Til § 4

5) Efter nr. 2 indsættes som nye numre:

»01. I § 20, stk. 6, der bliver stk. 5, ændres »jf. stk. 5.« til: »jf. stk. 4«.

02. I § 24, ændres »jf. dog § 20, stk. 4.« til: »jf. dog § 20, stk. 3«.

[Konsekvensrettelse]

Til § 5

6) I den under nr. 2 foreslåede § 20 a, stk. 2, ændres »§ 17, stk. 9 og 10« til: »§ 17, stk. 7 og 8«.

[Korrektion som følge af vedtagelse af en bestemmelse]

## B e m æ r k n i n g e r

Til nr. 1

Der er tale om en sproglig præcisering.

Til nr. 2

Der er tale om en sproglig rettelse.

Til nr. 3

Der er tale om en lovteknisk præcisering.

Til nr. 4

Der er tale om en korrektion som følge af, at § 8 i strandingsloven er ophævet i § 21 i lov nr. 108 af 5. marts 1988.

Til nr. 5

Der er tale om konsekvensrettelser som følge af lovfor­slagets § 4, nr. 1, hvor stk. 1 i § 20 i lov om skibes besætning ophæves.

Til nr. 6

Der er tale om en lovteknisk ændring, som følge af at lov om ændring af forskellige lovbestemmelser om obligatorisk digital kommunikation m.v. er vedtaget den 29. november 2012.

*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) Camilla Hersom (RV)*

*Hans Vestager (RV) Karina Lorentzen Dehnhardt (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 Hjermand 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)	44	Det Konservative Folkeparti (KF)	8
Dansk Folkeparti (DF)	22	Inuit Ataqatigiit (IA)	1
Radikale Venstre (RV)	17	Siumut (SIU)	1
Socialistisk Folkeparti (SF)	16	Sambandsflokkurin (SP)	1
Enhedslisten (EL)	12	Javnaðarflokkurin (JF)	1

### Oversigt over bilag vedrørende L 40

Bilagsnr.	Titel
1	Høringssvar og høringsnotat, fra erhvervs- og vækstministeren
2	Tidsplan for udvalgets behandling af lovforslaget
3	Ændringsforslag fra erhvervs- og vækstministeren
4	Ændringsforslag fra erhvervs- og vækstministeren

### Oversigt over spørgsmål og svar vedrørende L 40

Spm.nr.	Titel
1	Spm. om ministerens overvejelser om klagesystemets indretning og gebyrer for at klage, til erhvervs- og vækstministeren, og ministerens svar herpå
2	Spm. om en redegørelse for de supplerende bestemmelser til passagerrettighedsforordningen om klageadgang, håndhævelse og sanktion, herunder forventede gebyrstørrelser m.v., til erhvervs- og vækstministeren, og ministerens svar herpå
3	Spm., om ministeren vil være indstillet på at dele lovforslaget, så elementet om indførelse af en årlig, fiskal afgift for at have et skib registreret udgår af lovforslaget, til erhvervs- og vækstministeren, og ministerens svar herpå
4	MFU spm. om ministeren vil sikre at lignende regler, som kendes fra andre områder f.eks. færdselsområdet overføres til skibsfarten for så vidt angår ansvar og straf, herunder strafferammer, til erhvervs- og vækstministeren, og ministerens svar herpå
5	MFU spm. om ministerens overvejelse og baggrunden for de foreslåede registreringsafgifter, til erhvervs- og vækstministeren, og ministerens svar herpå
6	MFU spm., om ministeren vil stille ændringsforslag til lovforslaget eller på anden måde sikre, at der kan rejses sigtelse og tiltale for uagtsomt manddrab, til erhvervs- og vækstministeren, og ministerens svar herpå
7	Spm. om teknisk bistand til udarbejdelse af ændringsforslag, som indebærer, at lovforslaget deles, så elementet om indførelse af en årlig, fiskal afgift for at have skibe registreret udgår af lovforslaget, til erhvervs- og vækstministeren, og ministerens svar herpå
8	MFU spm. om, hvornår egen skyld hos tilskadekomne i søulykker fritager andre skibsførere, der har handlet uagtsomt og derved medvirket til ulykken, for strafansvar, til erhvervs- og vækstministeren, og ministerens svar herpå
9	MFU spm. om størrelsen på det forventede samlede nettoprovenuet henset til samtlige elementer i lovforslaget, til erhvervs- og vækstministeren, og ministerens svar herpå

## Bilag 2

### 3 af udvalgets spørgsmål til erhvervs- og vækstministeren og dennes svar herpå

Spørgsmål 1 og 2 og svarene herpå er optrykt efter ønske fra DF og spørgsmål 4 og svaret herpå er optrykt efter ønske fra KF.

#### *Spørgsmål 1:*

Ministeren bedes redegøre nærmere for sine overvejelser om klagesystemets indretning og gebyrer for at klage.

#### *Svar:*

Klagesystemet indebærer, at der skal være klaget til transportøren, inden der klages til en offentlig myndighed. Det betyder, at rederiet får mulighed for at behandle klagen fra deres kunder og ordne sagen i mindelighed, inden klagen går videre. Dette er i overensstemmelse med EU-forordningen og svarer til, hvad der gælder på Forbrugerklagenævnets område og på de øvrige passagerrettighedsområder.

Efter EU-forordningen kan klagerne inddeles i to hovedgrupper – generelle passagerrettigheder og særlige rettigheder til personer med funktionsnedsættelse.

For så vidt angår den første gruppe fortsætter den eksisterende forbrugerklageordning. Det betyder, at Forbrugerklagenævnet behandler klager fra forbrugere, hvis vederlaget for den ydelse, som klagen angår, er mindst 800 kr. Søfartsstyrelsen vil behandle de øvrige klager over transportører, hvor vederlaget er under 800 kr.

Klager vedrørende de særlige rettigheder til personer med funktionsnedsættelse vil også blive behandlet af Søfartsstyrelsen, når det drejer sig om adgang til og fra samt ophold på skibet. Klager over havneterminaloperatørerne behandles derimod af Kystdirektoratet, da terminaler henhører under deres ansvarsområde.

For klager til Forbrugerklagenævnet gælder den nuværende gebyrordning. For klager til Søfartsstyrelsen påtænkes fastsat et gebyr, som afspejler gebyrstrukturen på Forbrugerklagenævnets område. Det betyder, at rederiet skal betale et beløb for dækning af udgifter til sagsbehandlingen, når forbrugeren får medhold, eller sagen forliges. Gebyret forventes at udgøre 9.000 kr. Klageren vil derimod kun skulle betale et gebyr på 160 kr., der betales tilbage, hvis klageren får medhold. Da der er tale om en ny ordning, vil gebyrerne kunne justeres i lyset af erfaringerne med klageordningen. Klager vedrørende personer med funktionsnedsættelses rettigheder forventes at blive gratis. Den nærmere udmøntning af klagemulighederne og klageorganet vil blive fastsat i en bekendtgørelse.

Endelig kan jeg oplyse, at der som led i regeringens forbrugerpolitiske eftersyn vil blive foretaget en mere generel gennemgang af forbrugernes klageadgang. I den forbindelse vil der kunne blive foretaget justeringer, også for så vidt angår klageadgangen efter EU-forordningen om skibspassagerers rettigheder.

#### *Spørgsmål 2:*

Vil ministeren redegøre nærmere for de omtalte supplerende bestemmelser til passagerrettighedsforordningen om klageadgang, håndhævelse og sanktion, herunder forventede gebyrstørrelser m.v.?

#### *Svar:*

For så vidt angår klagesystemets indretning og regeringens overvejelser om gebyrer henvises til besvarelsen af spørgsmål 1.

Med hensyn til håndhævelse og sanktion vil Søfartsstyrelsen og Kystdirektoratet føre tilsyn med forordningens efterlevelse på deres respektive områder.

Det primære tilsyn med forordningens regler vil ske gennem klagesagsbehandlingen, da det vurderes at være den mest relevante og hensigtsmæssige måde at få indsigt i forordningens efterlevelse. Med lovfor-slaget indføres endvidere hjemmel til, at Søfartsstyrelsen - udover gennem klagesagsbehandlingen – kan føre tilsyn med forordningens regler som led i det eksisterende tilsyn af skibe.

I overensstemmelse med forordningen og med hjemmel i søloven forventes det i gennemførelsesbe-stemmelserne at blive fastsat, at overtrædelse af forordningen vil kunne straffes med bøde.

Det kan bl.a. være tilfældet ved gentagne overtrædelser, hvor der fx ikke ydes den efter forordningen krævede assistance til personer med funktionsnedsættelse i havne og om bord på skibe.

#### *Spørgsmål 4:*

Vil ministeren sikre lignende regler som kendes fra andre områder, f.eks. færdselsområdet overføres til skibsfarten for så vidt angår ansvar og straf, herunder strafferammer?

#### *Svar:*

Færdselslovens generelle strafferamme er bøde, men en række overtrædelser, bl.a. spirituskørsel, giver mulighed for straf op til halvandet års fængsel.

Søsikkerhedslovens strafferammer er som hovedregel bøde eller fængsel op til mellem 4 måneder og halvandet år. Det gælder således, at en skibsfører, der forvolder en søulykke ved grov fejl eller forsøm-melse i tjenesten eller ved sejlads groft i strid med godt sømandskab, kan straffes med bøde eller fængsel i op til 4 måneder.

Straffen kan dog stige til fængsel i indtil 1 år, såfremt der foreligger skærpende omstændigheder, og til fængsel i indtil 2 år, såfremt overtrædelsen er begået forsætligt. Straffen kan ligeledes stige til fængsel indtil 2 år, hvis overtrædelsen har medført en ulykke med alvorlig personskade eller dødsfald til følge. Hvilken straf, der pålægges i den enkelte sag, beror på domstolenes vurdering i den konkrete sag.

Søsikkerhedslovens anvendelsesområder er bredere end færdselslovens. Søsikkerhedsloven omfatter ik-ke kun bestemmelser om sikker sejlads, men også bestemmelser om arbejdsmiljø til søs. Lovens straffe-bestemmelser er derfor i vidt omfang udformet i overensstemmelse med arbejdsmiljølovens regler og har derfor andre og højere strafferammer end dem, som i øvrigt gælder på færdselsområdet til lands. Herudo-ver pålægger loven fx rederen et særskilt ansvar, der også vil kunne bringes til anvendelse i forbindelse med søulykker.

Der blev i 2006 gennemført ændringer i søsikkerhedsloven, som bl.a. indebærer, at der blev indført en promillegrænse til søs og en generel skærpelse af sanktionerne for spiritussejlads. Lovændringen indebæ-rer, at spiritussejlads som udgangspunkt straffes efter samme retningslinjer som spirituskørsel efter færd-selsloven.

Der er de senere år sket ændringer af færdselsloven, som indebærer, at straffene for bl.a. særlig hen-synsløs kørsel er blevet skærpet.

Søfartsstyrelsen har oplyst, at der ikke er gennemført tilsvarende ændringer i søsikkerhedsloven.

I lyset heraf er jeg enig i, at der kan være behov for at se på, om der skal ske en justering af straffebe-stemmelserne i forbindelse med søulykker, som den der har givet anledning til nærværende spørgsmål. Jeg har derfor bedt Søfartsstyrelsen om at tage initiativ til, at der sker en nærmere belysning heraf.