

Forslag

til

Lov om ændring af søloven og lov om sikkerhed til søs m.v.

(Justering af reglerne om udenlandske ejeres adgang til at få skibe under dansk flag, forenklet registrering af rettigheder i mellemstore fritidsfartøjer, ansvarsbeløb ved vragfjernelse, gennemførelse af internationale sanktioner vedrørende skibsregistrering, privatretlige havneafgifter m.v.)

§ 1

I søloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 75 af 17. januar 2014, som senest ændret ved § 3 i lov nr. 400 af 2. maj 2016, foretages følgende ændringer:

1. § 2, stk. 1, affattes således:

”For handelsskibe, der ikke kan anses for danske, jf. § 1, kan erhvervsministeren fastsætte regler om betingelserne for registrering som dansk skib, herunder krav om, hvilke aktiviteter der skal udføres i Danmark. Erhvervsministeren kan tillige 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 rederens vegne.”

2. I § 3, stk. 2, udgår »opbevares om bord og«.

3. I § 10, stk. 2, indsættes som 2. pkt.:

»Dette gælder dog ikke fritidsfartøjer.«

4. I § 10, stk. 3, indsættes som 2. pkt.:

»Er skibet under bygning med henblik på brug til fritidsformål, kan det dog kun optages i skibsbygningsregistret, såfremt dets bruttotonnage skønnes at blive målt til mindst 20.«

5. Efter § 11 indsættes:

»§ 11 a. Skibsregistrator kan træffe afgørelse om, at skibe, der er omfattet af restriktive foranstaltninger, eller som er ejet af fysiske eller juridiske personer, der er omfattet af bindende restriktive foranstaltninger besluttet af De Forenede Nationer eller Den Europæiske Union, ikke kan optages i et dansk skibsregister.«

6. I § 12, stk. 4, ændres »§ 10, stk. 3, § 15, stk. 3, og §§ 22-39« til: »§ 10, stk. 3, § 15, stk. 3, 2. pkt., §§ 22-39 og §§ 45-46«.

7. I § 13, stk. 1, udgår: », bortset fra fritidsfartøjer med en bruttotonnage mindre end 20,«.

8. Efter § 17 indsættes:

»§ 17 a. Skibsregistrator kan træffe afgørelse om at udslette et skib af et dansk skibsregister, hvis skibet er omfattet af restriktive foranstaltninger, eller er ejet af fysiske eller juridiske personer, der er omfattet af bindende restriktive foranstaltninger besluttet af De Forenede Nationer eller Den Europæiske Union, jf. dog § 20, stk. 1-3. Skibsregistrator kan nægte at udslette et skib i medfør af § 17, stk. 4, eller stk. 5, 1. pkt., såfremt det enten ifølge rederiets oplysninger eller på anden måde må anses for godtgjort, at skibet skal registreres i et land omfattet af restriktive foranstaltninger.«

9. § 18 affattes således:

»§ 18. Såfremt ejeren af et fiskeskib eller handelsskib eller lignende med en bruttotonnage mindre end 20, som er optaget i skibsregistret, anmelder til skibsregistret, at skibet ikke længere anvendes til erhvervsmæssige formål, udslettes skibet af registret, såfremt der ikke er registreret pant, brugsrettigheder eller andre rettigheder i det.

Stk. 2. Er der registreret pant, brugsrettigheder eller andre rettigheder i skibet, noteres det på skibets blad i skibsregistret, at der ikke kan registreres nye rettigheder eller ændringer til eksisterende rettigheder i skibet. Dog kan der registreres udslettelser, anmeldelser af kreditorskifte, ændret bestemmelse om fuldmagt og modtagelse af retslige meddelelser samt oplysning om konkurs eller offentligt eller privat skifte eller andre forhold, som begrænser den registrerede ejers dispositionsret.

Stk. 3. Anmelder fritidsfartøjets ejer, at skibet er overdraget til en anden, noteres det på skibets blad i skibsregistret, at den registrerede ejer ikke længere er berettiget til at råde over skibet.

Stk. 4. Anmelder den registrerede ejer eller en person, som denne har overdraget skibet til, at det på ny skal anvendes til erhvervmæssige formål, sidestilles det med en anmeldelse om optagelse i skibsregistret. De rettigheder, der er stiftet før registreringen i perioden, hvor rettigheder i skibet ikke kunne registreres i skibsregistret, bevarer deres gyldighed over for tredjemand, såfremt de herom gældende regler er iagttaget.

Stk. 5. Ejeren skal i de tilfælde, der er nævnt i stk. 1, indsende erklæring til skibsregistret om, at kendingsbogstaverne er udhugget af skibet:

Stk. 6. Skibsregistrator kan dispensere fra kravet i stk. 5.«

10. § 19, stk. 2, affattes således:

»Stk. 2. Anmeldelsen skal være ledsaget af de fornødne bevisligheder.«

11. § 20, stk. 3, 4. pkt., ophæves.

12. § 51, stk. 1, nr. 2, affattes således:

»2) Offentligretlige og privatretlige havneafgifter, kanal- og andre vandvejsafgifter samt lodsafgifter.«

13. I § 168, stk. 1, 2. pkt., indsættes efter »§ 175«: », stk. 4«.

14. I § 175 indsættes efter stk. 2 som nyt stykke:

»Stk. 3. Ansvarsgrænsen for krav i anledning af et vrags lokalisering, afmærkning og fjernelse er 2.000.000 SDR for skibe, som ikke er passagerskibe, der udelukkende sejler i fast rutefart mellem danske havne. For sådanne skibe med en tonnage på mere end 1.000 forhøjes ansvarsgrænsen således

- 1) for hvert ton fra 1.001 til 2.000 med 2.000 SDR,
- 2) for hvert ton fra 2.001 til 10.000 med 5.000 SDR, og
- 3) for hvert ton over 10.001 med 1.000 SDR.«

Stk. 3-6 bliver herefter stk. 4-7.

15. I § 175, stk. 4, der bliver stk. 5, ændres »stk. 1-3« til: »stk. 1-4«.

16. I § 175, stk. 6, der bliver stk. 7, ændres »stk. 1-3« til: »stk. 1, 2 og 4«.

17. I § 176, stk. 2, ændres »§ 175, stk. 3« til: »§ 175, stk. 4«.

§ 2

I lov om sikkerhed til søs, jf. lovbekendtgørelse nr. 72 af 17. januar 2014, som ændret senest ved § 3 i lov nr. 463 af 15. maj 2017, foretages følgende ændringer:

1. § 21, stk. 8, ophæves.

§ 3

I lov om afgift af tinglysning og registrering af ejer- og panterrettigheder m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 462 af 14. maj 2007, som senest ændret ved § 8 i lov nr. 474 af 17. maj 2017, foretages følgende ændring:

1. I § 12, stk. 3, ændres »Skibe med en bruttotonnage på 5 tons eller derunder« til: »Fritidsfartøjer med en bruttotonnage under 20 og andre skibe med en bruttotonnage på højst 5 «.

§ 4

Stk. 1. Loven træder i kraft den 1. januar 2018, jf. dog stk. 2.

Stk. 2. § 1, nr. 3, 4, 7, 9, § 3 og § 5 træder i kraft den 1. juli 2018.

Stk. 3. Regler, der er fastsat i henhold til hidtil gældende regler, forbliver i kraft, indtil de ophæves eller afløses af regler fastsat med hjemmel i denne lov.

§ 5

Stk. 1. Fritidsskibe med en bruttotonnage på mindst 5 og mindre end 20, hvori der ved lovens ikrafttræden ikke er registreret pant, brugsrettigheder eller andre rettigheder, udslettes af skibsregistret.

Stk. 2. Er der registreret pant, brugsrettigheder eller andre rettigheder i et fritidsfartøj med en bruttotonnage på mindst 5 og mindre end 20 noteres det i skibsregistret, at der ikke kan ske registrering af nye rettigheder eller ændringer til eksisterende rettigheder i skibet. Dog kan der registreres udslettelser, anmeldelser af kreditorskifte, ændret bestemmelse om modtagelse af retslige meddelelser samt oplysning om konkurs eller offentligt eller privat skifte og andre forhold, som begrænser den registrerede ejers dispositionsret.

Stk. 3. Anmelder skibets ejer, at det er overdraget til en anden, noteres det i skibsregistret, at den registrerede ejer ikke længere er berettiget til at råde over skibet.

Stk. 4. Anmelder den registrerede ejer eller person, som denne har overdraget skibet til, at skibet på ny skal anvendes erhvervsmæssigt, sidestilles dette med en anmeldelse om optagelse i skibsregistret. De rettigheder, der er stiftet før registreringen, bevarer deres gyldighed over for tredjemand, såfremt de herom gældende regler er iagttaget.

§ 6

Stk. 1. Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland.

Stk. 2. § 1, § 2 og § 5 kan ved kongelig anordning sættes helt eller delvis i kraft for Grønland med de ændringer, som de grønlandske forhold tilsiger.

Stk. 3. Skibe hjemmehørende i Grønland er omfattet af § 1 og § 5, hvis skibet helt eller delvist er eller efter lovens ikrafttræden har været ejet af personer, der ikke har bopæl i Grønland, eller af selskaber el.lign., der ikke har hjemsted i Grønland.

Stk. 4. § 1 kan helt eller delvis sættes i kraft for Færøerne med de ændringer, som de færøske forhold tilsiger.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

Indholdsfortegnelse

- 1. Indledning*
- 2. Lovforslagets indhold*
 - 2.1. Justering af reglerne om udenlandske ejeres adgang til at få skibe under dansk flag*
 - 2.1.1. Gældende ret*
 - 2.1.2. Ministeriets overvejelser*
 - 2.1.3. Den foreslåede ordning*
 - 2.2. Forenklet registrering af rettigheder i mellemstore fritidsfartøjer*
 - 2.2.1. Gældende ret*
 - 2.2.2. Ministeriets overvejelser*
 - 2.2.3. Den foreslåede ordning*
 - 2.3. Hævelse af ansvarsbegrænsningsbeløbet ved vragsjernelse m.v.*
 - 2.3.1. Gældende ret*
 - 2.3.1. Ministeriets overvejelser*
 - 2.3.3. Den foreslåede ordning*
 - 2.4. Gennemførelse af FN's og EU's sanktioner på skibsregistreringsområdet*
 - 2.4.1. Gældende ret*
 - 2.4.2. Ministeriets overvejelser*
 - 2.4.3. Den foreslåede ordning*
 - 2.5. Andre justeringer på søfartsområdet*
 - 2.5.1. Gældende ret*
 - 2.5.2. Ministeriets overvejelser*
 - 2.5.3. Den foreslåede ordning*
- 3. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige*
- 4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet*
- 5. Administrative konsekvenser for borgerne*
- 6. Miljømæssige konsekvenser*
- 7. Forholdet til EU-retten*
- 8. Hørte myndigheder og organisationer m.v.*
- 9. Sammenfattende skema*

1. Indledning

Regeringen ønsker, at Danmark kan fastholde og udbygge sin globale position som en stor flagstat. Regeringen nedsatte således blandt andet i maj 2016 et vækstteam for Det Blå Danmark, som skulle komme med anbefalinger til tiltag, der kan fastholde og udbygge Danmarks globale maritime styrkeposition. Vækstteamet afgav i april 2017 en række anbefalinger til regeringen, som bl.a. sigter på at sikre Danmarks rolle som en førende skibsfartsnation ved at tiltrække nye rederier, shipping- og managementvirksomheder til landet gennem fastholdelse og tiltrækning af tonnage under dansk flag.

Det er en forudsætning for yderligere udbygning af den maritime klynge og anden styrkelse af Det Blå Danmark, at det er attraktivt at drive skibe under dansk flag. Regeringen har derfor fundet det hensigtsmæssigt at se på betingelserne for at registrere handelsskibe under dansk flag. Det vurderes, at det er af stor betydning, at reglerne for skibsregistrering er gennemskuelige, nemme at administrere og letforståelige for brugerne. Der lægges derfor op til en justering og klarificering af de gældende regler for, at udenlandske rederier kan registrere skibe i de danske skibsregistre med henblik på at udbygge væksten og fastholde den danske styrkeposition. Samtidig skal de danske skibsregistre – det være sig både det almindelige skibsregister og Dansk Internationalt

Skibsregister – fortsat være kvalitetsregistre kendetegnet ved en høj sikkerhed, således at de internationale konventioner om beskyttelse af sikkerheden til søs og havmiljøet samt konventionen om de søfarendes arbejdsforhold, Maritime Labour Convention, overholdes, uanset hvem der ejer skibet eller disponerer over det.

Derudover ønsker regeringen at fremme markedet for handel med brugte fritidsfartøjer gennem en forenkling af mulighederne for registrering (tinglysning) af pant og andre rettigheder i mellemstore fritidsfartøjer. Der lægges således op til at flytte denne registrering fra Skibsregistret, der føres i Søfartsstyrelsen, til Personbogen, der føres ved Tinglysningsretten. I Personbogen sker registreringen digitalt og med færre krav til dokumentation m.v. Forenklingen skal derved gøre det muligt at nedbringe den tid, som ejere af fritidsfartøjer, banker og finansieringsinstitutter skal bruge på registrering af rettigheder i forbindelse med godkendelse af lån til køb af fritidsfartøjer. Den hurtigere og lettere adgang til registrering af pant forventes at føre til øget omsætning af fritidsfartøjer og øget brug af lånefinansiering med positive økonomiske konsekvenser for banker, finansieringsinstitutter og bådforhandlere til følge. Lovforslaget imødekommer herved en anbefaling fra Virksomhedsforum (rådgivende organ for regeringens arbejde med erhvervsrettet afbureaukratisering).

Efter gældende lovgivning kan staten kræve, at et vrag skal fjernes, hvis det er til fare eller væsentlig ulempe for skibsfart eller fiskeri. Hvis skibets ejer ikke efterkommer statens krav om at fjerne vraget, kan staten lade vraget fjerne for ejerens regning. Der er dog samtidig i søloven bestemmelser, som nærmere præciserer ejerens økonomiske ansvar og fastsætter, at ansvaret normalt kan begrænses til et beløb, der er gradueret efter tonnage. Regeringen ønsker imidlertid at skabe en højere grad af sikkerhed for, at udgifter til fjernelse af vrag efter søulykker m.v. afholdes af rederiet og dettes forsikringsselskab og ikke af offentlige myndigheder. De danske farvande er således stærkt trafikerede og gennemsejles årligt af 60.000-70.000 skibe fra mange lande. Selv om antallet af forlis i danske farvande er yderst begrænset, har erfaringerne med vragfjernelse i Danmark og udlandet vist, at de udgifter, der er forbundet med vragfjernelse efter skibsforslis, kan overstige de ansvarsbegrænsningsbeløb, der i dag er fastsat i medfør af søloven. Det indebærer, at staten kan komme til at afholde betydelige udgifter til vragfjernelse. Uanset at risikoen for forlis ikke er særlig stor, forekommer det ikke hensigtsmæssigt, at den økonomiske risiko påhviler staten. Med lovforslaget foreslås det derfor, at den nuværende ansvarsbegrænsning i forbindelse med vragfjernelse forhøjes.

Der indføres derudover de hjemler, der er nødvendige for at opfylde Danmarks forpligtelser til at gennemføre FN- og EU-sanktioner på skibsregistreringsområdet.

Med forslaget rettes der tillige op på to mindre uhensigtsmæssigheder i sølovens § 12, stk. 4. Bestemmelsen regulerer hvilke dele af loven, som skal finde anvendelse i forbindelse med optagelse i fartøjsfortegnelsen.

Lovforslaget indeholder desuden en ændring af sølovens regler om søpant, hvorved havneafgifter bliver sikret ved søpanteret i skibet, også når havnen er privatejet. I dag har kun havne med offentligt ejerskab denne beskyttelse, og regeringen ønsker at sikre en ligestilling mellem private havne og offentlige havne.

Endelig gennemføres mindre tekniske justeringer af søloven og lov om sikkerhed til søs.

2. Lovforslagets indhold

2.1. Justering af reglerne om udenlandske ejeres adgang til at få skibe under dansk flag

2.1.1. Gældende ret

I registreringsmæssig henseende sondres der i søloven mellem på den ene side skibe, der anses for danske i medfør af sølovens § 1, dvs. typisk skibe ejet af danske statsborgere eller dansk registrerede aktieselskaber, og på den anden side skibe ejet af personer eller selskaber, der ikke opfylder sølovens § 1, og dermed ikke anses som danske. Skibe, som er omfattet af sølovens § 1, kan umiddelbart optages i de danske skibsregistre.

For handelsskibe, der ejes af udenlandske personer, selskaber eller andre juridiske personer, der ikke opfylder sølovens § 1, kan erhvervsministeren i medfør af sølovens § 2, stk. 1, 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 erhvervsministeren 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 erhvervsministeren i medfør af sølovens § 2, stk. 2, 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 rederens vegne.

Bemyndigelsen er udmøntet i bekendtgørelse nr. 1132 af 25. september 2013 om registrering af skibe, som ikke anses for at have dansk ejer.

I relation til etableringsbetingelsen følger det af bekendtgørelsen, at 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, skal ejeren udpege en enhed i Danmark, som danske myndigheder kan rette henvendelse til i kontroløjemed og lign., og som kan stævnes på ejerens eller rederens vegne. For handelsskibe, som tilhører juridiske personer fra tredjelande følger det af bekendtgørelsen, at ejeren skal foretage sekundær etablering i Danmark gennem oprettelse af et datterselskab, en filial eller et agentur.

For så vidt angår kravet om aktivitet i Danmark, herunder økonomisk aktivitet, er der for alle ikke-danske rederier, dvs. rederier fra både EU-/EØS- og tredjelande, krav om, at skibet skal administreres, kontrolleres og dirigeres fra Danmark.

For alle udenlandske ejere skal der på samme måde som for danske personer eller selskaber være den fornødne dokumentation for ejerforhold m.v. i forbindelse med registrering.

2.1.2. Ministeriets overvejelser

De danske skibsregistre er i fortsat konkurrence med andre internationale skibsregistre, og en række forhold kan være udslagsgivende for, om Danmark kan bevare sin status som stor flagstat. Det drejer sig ikke kun om de økonomiske rammebetingelser. Også mulighederne for at etablere sig og drive skibe under dansk flag kan være af betydning for, hvorvidt et udenlandsk rederi ser Danmark som et reelt alternativ til andre lande. Kriterierne for registrering af handelsskibe under dansk flag bør derfor være klare og konkurrencedygtige i forhold til andre internationale registre.

Derfor lægges op til, at kravene til aktivitet i Danmark gøres mere gennemskuelige, ligesom det skal være muligt at opfylde kravene på flere måder. Der lægges dog fortsat vægt på, at de danske registre ikke bliver åbne registre, hvorfor der også efter lovændringen vil blive stillet krav om, at rederiet udøver aktivitet her i landet, herunder en økonomisk aktivitet. De klare og enklere krav til aktiviteter skal gælde for alle rederier, der efter sølovens § 1 ikke er at anse for danske, dvs. både for rederier fra andre EU-/EØS-lande og tredjelande.

Udover kravet om aktivitet i Danmark skal udenlandske ejere, der ønsker skib under dansk flag, være repræsenteret i Danmark. EU-/EØS-ejere kan således i dag registrere et handelsskib under dansk flag, såfremt de udpeger en fysisk eller juridisk person i Danmark, som kan kontaktes i kontroløjemed, og som kan stævnes på ejerens eller rederens vegne. I forhold til tredjelandes ejere stilles der et skærpet krav, idet der er krav om, at ejeren har en primær eller sekundær etablering i Danmark. Det vurderes, at det vil kunne øge væksten under dansk flag, såfremt skibsejere fra tredjelande sidestilles med EU-/EØS-ejere, således der i forhold til etableringskravet for tredjelandes ejere alene vil blive stillet krav om, at der er udpeget en fysisk eller juridisk person i Danmark, som kan kontaktes i kontroløjemed, og som kan stævnes på ejerens eller rederens vegne.

2.1.3. Den foreslåede ordning

Det foreslås, at bemyndigelsesbestemmelsen i sølovens § 2, stk. 1, justeres i forhold til betingelserne for at registrere et handelsskib, der tilhører udenlandske personer eller juridiske enheder, under dansk flag. Hermed åbnes der mulighed for at tage højde for de erfaringer, der er opnået med de nuværende regler, og hvor der fra rederiernes side har været efterlyst større gennemskuelighed.

Hensigten er ikke, at Danmark skal have et åbent register, men reglerne skal fortsat sikre aktivitet, herunder økonomisk aktivitet, i Danmark. Ligeledes skal reglerne være gennemskuelige, nemme at administrere og letforståelige for brugerne.

Det foreslås derfor, at det såkaldte aktivitetskrav vil kunne opfyldes på flere måder, men dog således, at der skal kunne dokumenteres en vis form for økonomisk aktivitet. Det skal således klart fremgå, hvilken aktivitet her i landet der er tale om for at sikre en økonomisk aktivitet her. Ligesom det gælder i dag, er det dog ikke tilsigtet med foreslåede lovændring, at ejeren skal overdrage sine beføjelser til f.eks. at pantsætte og sælge skibet til en enhed i Danmark.

Aktivitetskravet kan eksempelvis opfyldes ved, at skibets ejer erklærer, at skibets tekniske eller kommercielle drift varetages fra Danmark, eller ved at det rederi, der driver skibet, opfylder betingelserne for at være omfattet af tonnagebeskatningsloven. Ligeledes kan aktivitetsbetingelsen opfyldes ved, at et rederi, der har etableret sig i Danmark, har eller har søgt om at få skibets DOC (Document of Compliance). Det kan heller ikke udelukkes, at betingelsen kan opfyldes, hvis en sammensætning af forskellige aktiviteter og tiltag dokumenterer, at der er en reel aktivitet i tilknytning til skibet her i landet, og der er ansat personer til at udføre denne. Disse krav vil blive udmøntet i bekendtgørelsen om registrering af skibe, som ikke anses for at have dansk ejer.

Det såkaldte etableringskrav for tredjelandes ejere foreslås ændret således, at disse efter lovændringen vil skulle opfylde samme betingelse, som EU-/EØS-ejere skal opfylde i dag; nemlig at der udpeges en fysisk eller juridisk person i Danmark, som kan kontaktes i kontroløjemed, og som kan stævnes på ejerens eller rederens vegne. Der er intet til hinder for, at denne enhed kan være et rederi, der i forvejen har fået overdraget beføjelser af rederiet, f.eks. vedrørende skibets drift.

2.2. Forenklet registrering af pant og andre rettigheder i mellemstore fritidsfartøjer

2.2.1. Gældende ret

Efter sølovens kapitel 2 kan fritidsfartøjer (dvs. fartøjer der ikke anvendes erhvervsmæssigt) med en bruttotonnage på 5 eller derover, men under 20, frivilligt registreres i skibsregistret. For større fritidsfartøjer med en bruttotonnage på 20 eller derover er registreringen obligatorisk. De helt små fritidsfartøjer med en bruttotonnage under 5 kan ikke registreres i skibsregistret, men der kan tinglyses løsørepanth i disse fartøjer i Personbogen, hvor også rettigheder over andet løsøre kan tinglyses.

For handelsskibe og fiskeskibe er registrering i skibsregistret obligatorisk.

Der er i dag optaget ca. 2.200 mellemstore fritidsfartøjer med en bruttotonnage på mindst 5 og mindre end 20 i skibsregistret. Dette udgør en relativt lille andel af det samlede antal fritidsfartøjer i Danmark. Bortset fra spørgsmålet om registreringspligt er der ikke i reglerne om skibsregistrering knyttet nogen retsvirkninger til sondringen imellem fritidsfartøjer og handels- og fiskeskibe. Sondringen har dog betydning for den afgift, der skal betales af registreringen i medfør af tinglysningsafgiftsloven og i relation til anden lovgivning, herunder navnlig reglerne om det offentlige tilsyn med skibe.

Reglerne om registrering af rettigheder i skibsregistret svarer i alt væsentligt til reglerne for tinglysning af rettigheder i fast ejendom. Med registreringen gives der derfor samme sikkerhed for panthavere som den, der kendes fra fast ejendom. Det betyder bl.a., at det er en forudsætning for registrering af pant, at der bliver registreret ejerskab.

Som for tinglysning på fast ejendom gælder endvidere, at rettigheder over de fartøjer, der er indført i skibsregistret, skal registreres for at opnå beskyttelse over for aftaler om fartøjet og mod retsforfølgning. Rettigheder i et fartøj med en bruttotonnage på mindst 5 og mindre end 20, der er stiftet før fartøjet blev optaget i skibsregistret, bevarer dog deres gyldighed over for godtroende tredjemand efter optagelsen af fartøjet i registret, såfremt de regler, der måtte gælde for sikring af pågældende rettighed, er iagttaget, jf. sølovens § 28.

Der kan ikke gøres indsigelse imod et dokumentets gyldighed over for en godtroende erhverver ifølge en registreret aftale, når dokumentet er registreret. Indsigelser om, at dokumentet er falsk eller forfalsket, eller at dets udstedelse er fremkaldt ved vold eller trussel om øjeblikkelig anvendelse af sådan, eller om, at udstederen af dokumentet var umyndig ved udstedelsen, kan dog fortsat gøres gældende. I disse tilfælde vil statskassen kunne blive erstatningsansvarlig på objektivt grundlag i forhold til den godtroende erhverver, som ikke opnår den ret, som den pågældende har fået registreret. Dette svarer også til reglerne for tinglysning på fast ejendom.

For at sikre registreringens rigtighed kræver skibsregistret, når et fartøj med en bruttotonnage på mindst 5 og mindre end 20 skal optages i registret, en sikker identifikation af fartøjet og fuld dokumentation for, at den pågældende er ejer. Som udgangspunkt kræves dels sikkerhed for, hvor skibet er bygget (værft, byggenummer og byggeår), dels dokumentation for en sammenhængende adkomstrække, så registret kan følge ejerskabet fra værftet til den person, som angiver at være ejer. Dette sker for at sikre, at det offentlige ikke efterfølgende vil kunne pådrage sig et ansvar, såfremt det senere viser sig, at pantsætteren ikke var ejer af fartøjet, eller hvis andre har rettigheder over det. Denne dokumentation og en entydig identifikation af fartøjet har i praksis i nogle situationer, ikke mindst når det drejer sig om brugte og ældre fritidsfartøjer, vist sig vanskelig at tilvejebringe. I sådanne situationer anvender Skibsregistret muligheden for at indsende en erklæring om ejerskab fra tidligere ejere. I visse tilfælde anvendes præklusion, hvor der via Statstidende gives 4 uger til at gøre sin ret gældende, jf. sølovens § 41. Derudover eksisterer muligheden for at opnå ejendomsdom ved domstolene.

Dokumenter, der angår en persons rådighed over løsøre, kan tinglyses i Personbogen. Der kan dog ikke ske tinglysning af rettigheder over skibe, som kan optages i Skibsregistret. Det er således alene rettigheder over skibe med en bruttotonnage på mindre end 5, som kan tinglyses i Personbogen.

Registrering af pant i henholdsvis skibsregistret eller i Personbogen er en sikringsakt for panthaver. Såfremt et pantebrev, der burde have været registreret i Skibsregistret, fordi det giver pant i et fritidsfartøj med en bruttotonnage på mere end 5, ved en fejl er blevet registreret i Personbogen, følger det af Tinglysningsrettens praksis, at sikringsakten ikke anses for at være iagttaget, og at rettigheden derfor ikke kan gøres gældende over for ejerens kreditorer. Dette gælder også over for indehavere af efterfølgende rettigheder, som er stiftet ved aftale, såfremt erhververen ifølge aftalen var i god tro.

Dokumenter, der anmeldes til tinglysning i Personbogen, skal angå en bestemt person, forening, selskab, selvejende institution el.lign. Registreringen i Personbogen knytter sig til den pågældende person eller virksomhed m.v. og dermed ikke til den pantsatte genstand. Der kan alene søges oplysning om, hvilke aktiver en bestemt person eller virksomhed m.v. har pantsat. Det er således ikke muligt i Personbogen at søge oplysning om, hvorvidt et bestemt aktiv er pantsat. Da der er tale om løsøre og ikke fast ejendom, foretages der ved registrering af pant i Personbogen ingen kontrol af, om pantsætteren er ejer af den pantsatte genstand, eller om der foreligger et samtykke til pantsætningen fra ejeren. Det offentlige yder ingen erstatning, såfremt det efterfølgende viser sig, at pantsætteren ikke var berettiget til at pantsætte genstanden, fordi den tilhørte en anden.

2.2.2. Ministeriets overvejelser

Regeringen ønsker at lette erhvervslivets administrative byrder, herunder i forbindelse med tinglysning af lån i fritidsfartøjer. En sådan lettelse vil fremme omsætningen af brugte, mellemstore fritidsfartøjer. For at forenkle de administrative krav i forbindelse med registrering af pant til sikkerhed for lån i mellemstore fritidsfartøjer, lægges der op til at flytte registreringen af pant i disse fartøjer fra Skibsregistret til Personbogen. Herved imødekommer regeringen også en anbefaling fra Virksomhedsforum (rådgivende organ for regeringen i forhold til arbejdet med erhvervsrettet afbureaukratisering) om enklere regler.

Tinglysning af pant i Personbogen er således administrativt enklere end registrering i Skibsregistret og kan ske digitalt.

Som oven for nævnt kan staten ifalde et erstatningsansvar, hvis der er registreret urigtige oplysninger i skibsregistret, og disse oplysninger har medført et tab for den, som har handlet i tillid til oplysningerne. Dette svarer til reglerne for tinglysning af fast ejendom.

Når et brugt fritidsfartøj registreres første gang kræver Skibsregistret derfor, at fritidsfartøjets ejerrække dokumenteres – som udgangspunkt tilbage fra leveringen fra værftet og frem til købet af den, der skal registreres som ejer. Det er ofte svært for anmelderen at fremskaffe den fornødne dokumentation, særligt hvis fartøjet er af ældre dato og/eller er købt i udlandet. Det kan derfor opleves som en tung og omfattende opgave at indsende fornøden dokumentation, så fartøjet kan optages i registret.

Ved en overførsel af registreringen af pant i de mellemstore fritidsfartøjer fra skibsregistret til Personbogen, vil der ikke længere blive registreret ejerskab, og der skal derfor ikke længere fremlægges dokumentation for ejerrækken i forbindelse med tinglysningen. Overflytningen vil dermed medføre hurtigere sagsbehandling og administrative lettelser for erhvervet og ejerne. Derudover kan registreringen i Personbogen ske digitalt, og ved at benytte en allerede eksisterende ordning, nemlig registrering i Personbogen, sikres det, at IT-strukturen er på plads og kendt i forvejen af bl.a. finansieringsinstitutterne.

2.2.3. Den foreslåede ordning

Det er vigtigt at sikre et entydigt system, som er let at forstå for ejere af fritidsfartøjer, forhandlere og banker og andre finansieringsinstitutter. Det foreslås derfor, at der efter lovens ikrafttræden ikke længere kan optages flere mellemstore fritidsfartøjer med en bruttotonnage på mindst 5 og mindre end 20 i Skibsregistret.

Ubehæftede fritidsfartøjer, dvs. fartøjer, som der ikke er registreret pant eller udlæg i, slettes af Skibsregistret af egen drift, når loven træder i kraft. Det vil imidlertid ikke være praktisk muligt for Skibsregistret at have slettet alle ubehæftede fritidsfartøjer med en bruttotonnage på mellem 5 og 20 ved lovens ikrafttræden. I perioden efter lovens ikrafttræden og indtil sletningen af de ubehæftede fritidsfartøjer er gennemført lægges derfor op til, at der ikke længere kan registreres nye rettigheder vedrørende disse fartøjer.

For at sikre eksisterende rettighedshavere, f.eks. panthavere, bedst muligt, vil behæftede fritidsfartøjer med en bruttotonnage under 20 forblive optaget i skibsregistret efter lovens ikrafttræden. Der lægges dog op til, at der som udgangspunkt ikke kan registreres nye rettigheder eller ændringer til eksisterende rettigheder over sådanne fritidsfartøjer. For rettigheder, der allerede er registreret i Skibsregistret, kan der dog registreres rettigheder vedr. kreditorskifte, ændrede bestemmelser om modtager af retslige meddelelser samt oplysninger om konkurs eller offentligt eller privat skifte eller andre forhold, som begrænser den registrerede ejers dispositionsret. Det vil efter lovens ikrafttræden blive noteret i skibsregistret, at der ikke kan foretages yderligere registreringer på skibet end de nævnte. Hvis fartøjets ejer vil have yderligere panterettigheder registreret på fartøjet, vil dette skulle ske ved tinglysning af panterettighederne i Personbogen. Der vil ved tinglysningen i Personbogen blive givet anmærkning om, at der kan være registreret yderligere rettigheder i fartøjet i skibsregistret.

Sker der ejerskifte af fartøjet, noteres det i skibsregistret, at den registrerede ejer ikke længere kan råde over skibet, og der kan ikke i skibsregistret registreres nye ejerrettigheder – eller andre rettigheder – for den nye ejer.

Som en konsekvens af, at der fremover vil kunne ske registrering i Personbogen af rettigheder over mellemstore fritidsfartøjer i lighed med, hvad der gælder for fritidsfartøjer med en bruttotonnage under 5, vil der ved alle registreringer på erhvervsskibe med en bruttotonnage mindre end 20, som bliver optaget i skibsregistret efter lovens ikrafttræden, blive givet oplysende anmærkninger om, at der kan være eksisterende rettigheder, som er stiftet før skibets optagelse i registret. Det vil også gælde for fartøjer, som før lovens ikrafttræden har været optaget i Fartøjsfortegnelsen, der er et register for erhvervsfartøjer med en bruttotonnage på op til 20, idet skibsregistret ikke vil kunne udelukke, at der kunne være tinglyst pant i de pågældende skibe i Personbogen.

Der er efter den gældende sølov pligt til at anmelde ændringer i allerede registrerede rettigheder til skibsregistret. Hvis et handels- eller fiskeskib ikke længere anvendes til fiskeri eller andre erhvervsmæssige forhold, vil dette forhold skulle anmeldes til skibsregistret. Hvis skibet er behæftet f.eks. med et pantebrev, omregistreres det til et fritidsfartøj. Er det ubehæftet, slettes det. De nærmere regler om anmeldelse af ændringer vil blive præciseret i den bekendtgørelse, der vil blive udstedt i medfør af loven.

Hvis det anmeldes til skibsregistret, at fartøjet på ny skal anvendes til erhvervsmæssige formål, betragtes dette som en nyoptagelse i registret, og der vil, ligesom det er tilfældet for skibe, som aldrig har været optaget i registret, blive givet anmærkning om, at der kan være stiftet rettigheder over fartøjet, som ikke fremgår af

skibsregistret. En sådan anmærkning vil også blive givet ved efterfølgende registreringer af rettigheder i fartøjerne.

De almindelige regler om prioritetsvirkning indebærer, at de rettigheder, der er registreret i skibsregistret, skal respekteres af indehaverne af de rettigheder, som efterfølgende registreres i Personbogen ved Tinglysningssretten. Personbogen vil derfor ved tinglysninger af pant i mellemstore fritidsfartøjer give en orienterende anmærkning om, at der kan være registreret rettigheder i fartøjet i skibsregistret. Dette betyder, at en ny pantgiver vil have mulighed for at undersøge, om fartøjet er behæftet med andre rettigheder.

I forbindelse med omlægningen vil bekendtgørelsen om tinglysning i Personbogen endvidere blive justeret, således at anmelderen ved registrering af rettigheder i mellemstore fritidsfartøjer skal afgive en erklæring om, at fartøjet ikke er optaget i Fartøjsfortegnelsen eller i skibsregistret som et handels- eller fiskeskib, og at det ikke anvendes til erhvervsmæssige formål. Hvis det viser sig, at erklæringen om, at fartøjet ikke er optaget i Fartøjsfortegnelsen eller i skibsregistret som et handels- eller fiskeskib, var forkert, da der blev tinglyst pant i det i Personbogen, følger det af de almindelige tinglysningsretlige principper om prioritetsstilling, at også de rettigheder, der efterfølgende registreres i skibsregistret, skal respekteres af indehaverne af de rettigheder, der er registreret i Personbogen. Hvis den efterfølgende rettighed, der registreres i skibsregistret, er stiftet ved aftale, forudsætter dette dog, at erhververen ifølge aftalen er i god tro.

Ved afgrænsningen imellem fritidsfartøjer og handelsskibe lægges der i skibsregistreringsmæssig henseende vægt på, hvilken brug ejeren af skibet oplyser skibet skal anvendes til. Også et skib, som det oplyses, at ejeren benytter til at bo i, anses som et fritidsfartøj, idet det ikke anvendes til erhvervsmæssige formål. Det forhold, at et skib er konstrueret og mærket i overensstemmelse med reglerne om fritidsfartøjer, er heller ikke afgørende, såfremt skibet anvendes til erhvervsmæssige formål. Fartøjer med en bruttotonnage på mindst 5 og mindre end 20, der anvendes til erhvervsmæssig udlejning, kan således ikke pantsættes i Personbogen, uanset om det er CE-mærket i overensstemmelse med reglerne i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2013/53/EU af 20. november 2013 om fritidsfartøjer og personlige fartøjer og om ophævelse af direktiv 94/25/EF. Såfremt sådanne udlejningsfartøjer ønskes pantsat, vil de skulle optages i skibsregistret.

2.3. Hævelse af ansvarsbegrænsningsbeløbet ved vragsfjernelse m.v.

2.3.1. Gældende ret

Efter lov om tillæg til strandingsloven fra 1895 kan staten kræve, at et vrags skal fjernes, hvis det er til fare eller væsentlig ulempe for skibsfart eller fiskeri. Hvis skibets ejer ikke efterkommer statens krav om at fjerne vrages, kan staten lade vrages fjernes for ejerens regning.

Siden bestemmelsens indførelse er der i sølovens kapitel 9 indført bestemmelser, som nærmere præciserer ejerens økonomiske ansvar og fastsætter, at ansvaret normalt kan begrænses til et beløb, der er gradueret efter tonnage. Ansvarsbegrænsningen gælder dog ikke, hvis skaden er sket f.eks. som følge af ejerens egen handling og med forsæt eller grov uagtsomhed og viden om, at der med sandsynlighed ville indtræde en skade eller et forlis. Ejerens og forsikringsselskabets økonomiske forpligtelser vil derfor i de fleste situationer være begrænset af de generelle regler om ansvarsbegrænsning i sølovens § 175.

Ansvarsreglerne følger af den internationale Globalbegrænsningskonvention (Londonkonventionen af 1976, som ændret ved 1996-protokollen hertil), som Danmark i lighed med 51 andre lande har tiltrådt. Globalbegrænsningskonventionens ansvarsgrænser varierer med skibenes størrelse. Konventionen åbner mulighed for nationalt at fastsætte højere grænser i forbindelse med fjernelse af vrags. Danmark har indtil nu ikke benyttet denne mulighed.

I forbindelse med vragsfjernelse er ansvarsbegrænsningsbeløbet gradueret i forhold til tonnagen på det skib, der er forlist. I situationer, hvor også et andet skib end det, der er forlist, bliver pålagt ansvaret for forliset som følge af en ansvarspådragende handling eller undladelse, vil begrænsningsbeløbet for dette andet skib blive beregnet på baggrund af dets tonnage. Det gælder også i situationer, hvor et skib eller en anden genstand forliser under bugsering, og hvor den, der bugserer, har handlet culpøst ved ikke at påse, at der er tegnet forsikring eller stillet anden økonomisk sikkerhed for det, der slæbes, eller i øvrigt har udvist en forsømmelse i forbindelse med

bugseringen, som vil kunne lægges den pågældende til last. I sådanne tilfælde vil ansvarsbegrænsningsbeløbet blive fastlagt efter tonnages på det skib, der udfører bugseringen.

Det er således en konsekvens af reglerne om ansvarsbegrænsning i sølovens kapitel 9, at rederen eller rederens forsikringsselskab i de fleste situationer kun vil være forpligtet til at betale det beløb, som følger af ansvarsbegrænsningen, uanset at omkostningerne for fjernelsen af vraget overstiger dette beløb. Det kan føre til, at ejeren af skibet ikke fjerner vraget, men overlader det til staten at gøre det. Staten vil i disse situationer alene fra rederiet få refunderet en del af sine omkostninger, og må betale den del, der overstiger ansvarsbegrænsningsbeløbet. Globalbegrænsningskonventionen suppleres af Vragfjernelseskonventionen (den internationale Nairobi-konvention af 18. maj 2007 om fjernelse af vrage), hvorefter skibe med en tonnage på 300 og derover skal tegne forsikring på det internationale begrænsningsbeløb, som følger af Globalbegrænsningskonventionen. Vragfjernelseskonventionen er gennemført i dansk ret ved lov nr. 1384 af 23. december 2012, som fastsætter et nyt kapitel 8 a til søloven om ansvar for vragfjernelse efter en søulykke og pligt til forsikring, der dækker vragfjernelse.

Der er i medfør af § 175, stk. 6, ved bekendtgørelse nr. 1267 af 7. november 2013 om en særlig ansvarsgrænse for skibe under 300 tons for andre krav end krav, der følger af personskader eller dødsfald, fastsat særlige lave ansvarsgrænser for skibe med en bruttotonnage op til 300, da de lavere ansvarsgrænser i praksis har været tilstrækkelige for disse skibe.

2.3.2. Ministeriets overvejelser

De danske farvande er stærkt trafikerede og gennemsejles af 60.000-70.000 skibe årligt fra mange lande. Selv om antallet af forlis i danske farvande er yderst begrænset, er der risiko for, at der kan komme et forlis, hvor omkostningerne til fjernelse af vraget er større end skibets begrænsningsbeløb. Det indebærer en risiko for, at rederiet vil afstå fra at fjerne vraget. Dermed overlades opgaven til staten, hvis skibet eller resterne heraf udgør en sådan fare for sejladsikkerheden eller fiskeriet, at det skal fjernes. Dette betyder, at staten betaler de omkostninger ved vragfjernelsen, der måtte overstige det ansvarsbegrænsningsbeløb, der følger af sølovens kapitel 9.

Erfaringerne med vragfjernelse i Danmark og udlandet har vist, at de udgifter, der er forbundet med vragfjernelse efter skibsforslis, kan overstige de ansvarsbegrænsningsbeløb, der i dag er fastsat i søloven, på trods af at disse beløb for få år siden i overensstemmelse med de internationale vedtagelser blev forhøjet med 51 %, jf. bekendtgørelse nr. 13 af 13. januar 2015 om ændring af ansvarsgrænserne i sølovens § 175, stk. 2 og 3.

Det indebærer, at staten kan komme til at afholde betydelige udgifter til vragfjernelse i situationer, hvor et vrag ligger til fare for sejladsikkerheden eller fiskeriet, og hvor ejeren af vraget ikke påtager sig vragfjernelsen. Uanset at risikoen for forlis ikke er særlig stor, forekommer det ikke hensigtsmæssigt, at den økonomiske risiko påhviler staten. Det taler for, at Danmark i lighed med, hvad der er sket i andre lande, f.eks. Norge, hæver begrænsningsbeløbene. I Norge har lovgiver ikke fundet behov for, at den del af ansvarsbeløbet, der overstiger, hvad der følger af de internationale ansvarsregler, skal dækkes af ansvarsforsikringen. I mange tilfælde vil der dog være tegnet en forsikring, der dækker op til de nationale ansvarsbegrænsningsbeløb. Det gælder f.eks. for skibe, der opererer internationalt, og har tegnet forsikring gennem de store maritime forsikringsselskaber, der er medlem af den internationale gruppe af P&I-forsikringsselskaber (P&I forsikringer - Protection & Indemnity - er forsikringer på gensidig basis af det erstatningsansvar, der kan opstå i forbindelse med driften af et skib).

2.3.3. Den foreslåede ordning

Lovforslaget indebærer, at ansvarsbegrænsningsbeløbet ved fjernelsen af selve det forliste skib, afmærkning af området og lignende forhøjes. Der er lagt op til en løsning, der følger det system, der allerede gælder vedrørende ansvarsbegrænsning, således at beløbene gradueres i forhold til skibets tonnage. Det betyder, at store skibe vil have højere ansvarsgrænser end mindre skibe, da store skibe i almindelighed vil være dyrere at fjerne end små. Dette svarer i store træk til den ordning, der gælder i Norge, hvor man i en årrække har haft højere ansvarsbegrænsningsbeløb i forbindelse med vragfjernelse, og hvor beløbene afhænger af skibenes størrelse, men er forhøjet med ca. en firedobling i forhold til de internationale ansvarsgrænser. Ligesom i den norske model vil det forhøjede ansvarsbeløb udelukkende omfatte vragfjernelse af skibe eller dele af skibe, men ikke last eller

andre genstande, der har været om bord på et skib. Vragfjernelse af last og andre genstande vil derimod fortsat være omfattet af de almindelige ansvarsgrænser i Globalbegrænsningskonventionen. Som i den norske ordning vil der ikke blive stillet krav om forsikringsdækning for den del af ansvarsbegrænsningsbeløbet, der overstiger, hvad der følger af de almindelige ansvarsgrænser i Globalbegrænsningskonventionen. Hermed vil der fortsat være en tvungen ansvarsforsikring i medfør af kapitel 8 a i søloven, som dog vil være begrænset til det hidtil gældende begrænsningsbeløb.

Erfaringen viser, at der yderst sjældent sker store uheld med vrag til følge med danske passagerskibe i fast rutefart mellem danske havne. Derfor er der i forslaget lagt op til, at passagerskibe, der udelukkende sejler i fast rutefart mellem danske havne, ikke får forhøjet ansvarsgrænsen. Dette påvirker ikke passagerernes mulighed for at få erstatning.

Der er ikke lagt op til, at de mindre skibe med en bruttotonnage under 300 skal have forhøjede ansvarsgrænser, da der i praksis ses lavere skadesbeløb for sådanne skibe. Denne gruppe repræsenterer en række mindre erhvervsskibe og fiskeskibe, der typisk sejler på danske havne eller i danske farvande.

Disse undtagelser fra forhøjelsen af ansvarsgrænserne vil ligge inden for rammerne af, hvad der er muligt i medfør af Globalbegrænsningskonventionen, der ikke indeholder nærmere regler for, hvordan en eventuel hævelse af ansvarsbegrænsningsbeløbene ved vragfjernelse skal ske.

Det vil generelt gælde, at Søfartsstyrelsen ved at indhente oplysninger fra de berørte forsikringsselskaber for alle typer af skibe, både de små skibe med en bruttotonnage under 300, passagerskibe i fast rutefart nationalt og andre skibe, vil følge udviklingen i antallet af forlis, vragfjernelsesomkostninger m.v. for at se, om de foreslåede regler lever op til hensigten med at sikre, at omkostningerne i forbindelse med vragfjernelse skal bæres af rederiet og dets forsikring og ikke af staten.

2.4. Gennemførelse af FN's og EU's sanktioner på skibsregistreringsområdet

2.4.1. Gældende ret

Danmark er omfattet af sanktionsregimer mod tredjelande samt konkrete personer og virksomheder, som er fastsat af FN og EU.

Det folkeretlige grundlag for FN's vedtagelse af sanktioner findes i FN-Pagtens artikel 41. FN's Sikkerhedsråd kan i medfør af denne bestemmelse træffe beslutning om forholdsregler og foranstaltninger over for trusler mod freden, fredsbrud og angrebshandlinger. Sikkerhedsrådet beslutter, hvilke forholdsregler der skal træffes, og pålægger FN's medlemsstater at gennemføre disse forholdsregler. Ifølge FN-pagtens artikel 5 har medlemsstaterne forpligtet sig til at »anerkende og udføre Sikkerhedsrådets beslutninger i overensstemmelse med nærværende pagt«. Det betyder, at Sikkerhedsrådets beslutninger (resolutioner) er juridisk bindende for medlemsstaterne. Medlemsstaterne er således folkeretligt forpligtet til at gennemføre og håndhæve de vedtagne foranstaltninger i deres nationale retssystemer.

FN's Sikkerhedsråd vedtog den 30. november 2016 Sikkerhedsrådsresolution nr. 2321 (2016) vedrørende foranstaltninger over for Nordkorea. Resolutionen pålægger bl.a. FN's medlemsstater at slette ethvert skib, der ejes, drives eller er bemannet af Nordkorea, fra deres skibsregistre og forbyder medlemsstaterne at registrere fartøjer, der i henhold til resolutionen er slettet af andre medlemsstater.

EU vedtager efter fast praksis inden for rammerne af den fælles udenrigs- og sikkerhedspolitik (FUSP) - i medfør af artikel 29 i traktaten om Den Europæiske Union (TEU) - rådsafgørelser til gennemførelse af FN's sikkerhedsråds beslutninger (resolutioner) vedrørende foranstaltninger over for tredjelande, personer og enheder. I det omfang de foranstaltninger, der er vedtaget i en rådsafgørelse, falder inden for Unionens kompetence, gennemføres de i medfør af traktaten om Den Europæiske Unions Funktionsmåde (TEUF) artikel 215) ved en forordning, der har umiddelbar gyldighed i medlemsstaterne, herunder Danmark. Følges en rådsafgørelse ikke op af en forordning, skal medlemsstaterne drage omsorg for, at deres politik er i overensstemmelse med rådsafgørelsen. Det gælder f.eks., hvor en rådsafgørelse fastsætter foranstaltninger vedrørende skibsregistrering, som ikke er omfattet af Unionens kompetence.

EU kan også på eget initiativ fastsætte sanktioner (restriktive foranstaltninger) over for regeringer i tredjelande eller ikke-statslige enheder og enkeltpersoner (såkaldte autonome sanktioner). Formålet hermed er at opnå de særlige mål for den fælles udenrigs- og sikkerhedspolitik, der er fastsat i TEU artikel 24. Disse mål er bl.a. beskyttelse af Unionens fælles værdier m.v., styrkelse af Unionens sikkerhed, bevarelse af freden, styrkelse af den internationale sikkerhed, udvikling af demokratiet og retsstatsprincippet samt respekt for menneskerettighederne og de grundlæggende frihedsrettigheder.

EU har som led i den fælles udenrigs- og sikkerhedspolitik gennemført foranstaltningerne vedrørende sletning af skibe og forbud mod registrering af skibe i Sikkerhedsrådsresolution nr. 2321 (2016) ved rådsafgørelse nr. 849 (FUSP) af 27. maj 2016 om restriktive foranstaltninger over for Den Demokratiske Folkerepublik Korea og om ophævelse af rådsafgørelse nr. 2013/183/FUSP med senere ændringer.

Søloven indeholder ikke bestemmelser, der giver hjemmel til at afvise optagelse i skibsregistret eller til at afregistrere eller slette skibe på baggrund af vedtagelser i FN eller EU.

2.4.2. Ministeriets overvejelser

Der har ikke hidtil været eksempler på skibe, der har været ejet, bemannet eller drevet af den nordkoreanske stat, i det danske skibsregister. På baggrund af FN-sanktionerne er det heller ikke særligt sandsynligt, at de danske skibsregistre vil modtage anmodninger om optagelse af skibe, der tilhører Nordkorea.

Danmark er imidlertid folkeretligt forpligtet til at gennemføre og håndhæve FN's resolutioner, og fremtidige FN-resolutioner kan muligvis fastsætte lignende restriktive foranstaltninger mod andre lande eller fysiske eller juridiske personer hjemmehørende i andre lande.

Der bør derfor tilvejebringes en hjemmel i søloven, der sikrer, at Danmark kan håndhæve FN's og EU's afgørelser, der f.eks. indeholder forbud mod registrering eller påbyder slettelse af skibe i de danske skibsregistre.

2.4.3. Den foreslåede ordning

Lovforslaget indebærer, at skibsregistrator gives bemyndigelse til at træffe afgørelse om udslettelse af skibe, der er omfattet af restriktive foranstaltninger, eller som er ejet af fysiske eller juridiske personer, der er omfattet af restriktive foranstaltninger, besluttet af FN eller EU. Forslaget vil endvidere indebære, at skibsregistrator tilsvarende bemyndiges til at træffe afgørelse om at sådanne skibe ikke kan optages i registret, ligesom skibsregistrator vil kunne beslutte, at et skib ikke kan slettes fra registret, såfremt der herved vil ske brud på de restriktive foranstaltninger.

2.5. Andre justeringer på søfartsområdet

2.5.1. Gældende ret

Det er i dag et krav i henhold til søloven § 3, stk. 2, at skibes nationalitetsbeviser skal opbevares om bord og på forlangende forevises myndighederne. Ligeledes skal et skibs nationalitetsbevis i medfør af sølovens § 19, stk. 2, og § 20, stk. 3, 4. pkt., afleveres til skibsregistrator for bindelse med anmeldelse af forhold, der kan føre til udslettelse af skibet fra skibsregistret.

Endvidere følger det af sølovens § 51, stk. 1, nr. 2, at havneafgifter er sikret ved søpanteret i skibet. Søpanteretten indebærer, at der automatisk opstår pant i skibet for udestående havneafgifter. Det følger af sølovens forarbejder, at kun offentlige havneafgifter, dvs. afgifter, der følger af lov eller offentlige forskrifter, er sikret ved søpant, jf. s. 22 i 3. betænkning afgivet af udvalget til revision af søloven angående I. Partrederi, II. Søpanteret m.v., III. Registrering af skibe under bygning, jf. betænkning nr. 580, august 1970. Fordelen for den, der har sin fordring sikret ved søpanteret i skibet, er, at søpanteret i skibet har fortrinsret frem for andre hæftelser i skibet. Søpanteret i skib forældes normalt 1 år efter kravets opståen, hvis der ikke følges op med arrest eller udlæg i skibet inden fristens udløb, og arresten eller udlægget efterfølges af tvangsauktion.

Endelig følger det af § 21, stk. 8, i lov om sikkerhed til søs, at Søfartsstyrelsen er sekretariat for Ankenævnet for Søfartsforhold.

2.5.2. Ministeriets overvejelser

Nationalitetsbeviser udstedes ikke længere som papirdokumenter, men udelukkende elektronisk. De nuværende bestemmelser om, at nationalitetsbeviset skal opbevares om bord eller afleveres til skibsregister savner derfor selvstændig mening.

Den danske organisering af havnene er i vidt omfang gået fra offentlig til privat ejerskab. Det har ikke i forbindelse med denne organisatoriske ændring været overvejet, om private havneafgifter også skulle sikres med søpant. Det vil dog indebære flere fordele, hvis også havneafgifter til private havne sikres med søpant. Det vil således indebære, at havnene ikke vil have økonomiske incitamenter til at afvise skibe eller til at pålægge skibene garantistillelse eller andet som betingelse for at kunne få adgang til private havne. Det vil desuden være en sikkerheds- og miljømæssig fordel, at skibe, hvor det er muligt, gives adgang til havne og ikke henvises til at opankre uden for havneområder, hvor de i højere grad vil være udsat for skiftende vejr- og strømforhold.

Den 1. januar 2017 er sekretariatsbetjeningen af en række statslige ankenævn, herunder Ankenævnet for Søfartsforhold, blevet samlet i Nævnenes Hus. Bestemmelsen i § 21, stk. 8, i lov om sikkerhed til søs om, at Søfartsstyrelsen er sekretariat for ankenævnet, bør derfor af ordensmæssige hensyn ophæves.

2.5.3. Den foreslåede ordning

Det foreslås, at sølovens § 3, stk. 2, ændres således, at det ikke længere kræves, at skibes nationalitetsbeviser skal opbevares om bord i "fysisk form". Det elektroniske bevis vil fortsat skulle forevises på myndighedernes forlangende. Ligeledes foreslås sølovens § 19, stk. 2, og § 20, stk. 3, 4. pkt., ændret således, at det ikke længere kræves, at nationalitetsbeviset skal afleveres til skibsregistrator.

Det foreslås, at sølovens § 51, stk. 1, nr. 2, om søpanteret ændres, således at det kommer til at fremgå udtrykkeligt, at såvel privatretlige som offentligretlige havneafgifter er sikret ved søpant i skibet.

Det foreslås endelig, at bestemmelsen i § 21, st. 8, i lov om sikkerhed til søs om, at Søfartsstyrelsen er sekretariat for ankenævnet, ophæves.

3. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

Ændringen af reglerne om registrering af pant i mellemstore fritidsfartøjer forventes at få økonomiske konsekvenser for staten, idet staten vil få et mindreprovenu, dels som følge af bortfald af registreringsafgifter, dels som følge af bortfald af den årlige afgift for at være optaget i Skibsregistret. Mindreprovenuet vil blive modsvaret delvist af et for gebyr for tinglysning i Personbogen.

De ca. 900 ubehæftede fartøjer vil blive slettet automatisk fra Skibsregistret i 2018. I tillæg hertil skønnes det, at ejerne af ca. 260 mellemstore fritidsfartøjer, hvori der er registreret pant, pr. år frivilligt vil vælge at slette deres fritidsfartøj fra Skibsregistret og få pantet registreret i Personbogen¹.

Det skønnes, at den forenkede mulighed for registrering af pant vil indebære, at der udover de 260 registreringer af pant, der årligt overflyttes fra skibsregistret, vil blive tinglyst pant i yderligere ca. 250 fritidsskibe i Personbogen. Det forventes således, at der vil blive foretaget ca. 500 årlige panteregistreringer i Personbogen svarende til et provenu på 0,8 mio. kr. årligt. Dette modsvares dog af skønnede merudgifter på årsværk på 0,8 mio. kr. årligt.

¹ Antallet svarer til ca. halvdelen af Skibsregistrets årlige registreringer af pant i perioden 2014-2016

Der opkræves en årlig afgift på 800 kr. for hvert fritidsfartøj, som er optaget i registret. Når alle ca. 2.200 mellemstore fritidsfartøjer er slettet, forventet i 2023, vil det årlige mindreprovenu udgøre ca. 1,8 mio. kr. Dette modsvares dog af skønnede mindre udgifter på årsværk på ca. 1,8 mio. kr. Hertil kommer, at da der ikke registreres ejerskab i Personbogen, bortfalder registreringsafgiften, svarende til et mindreprovenu på ca. 0,2 mio. kr. årligt.²

Statens mindreprovenu skønnes på den baggrund at kunne opgøres til ca. 0,2 mio. kr. årligt fra 2023, hvor det forventes, at alle fritidsfartøjer med en bruttotonnage ml. 5 og op til 20 er slettet i Skibsregistret. Det er finansieret ved en reduktion af Søfartsstyrelsens driftsramme.

Hævelsen af ansvarsbegrænsningsbeløbet ved vragsfjernelse indebærer, at offentlige myndigheder får færre udgifter i forbindelse med vragsfjernelse. Besparelsen afhænger af fremtidige skibsforlis inden for dansk område.

Lovforslaget indebærer ikke konsekvenser for kommuner og regioner.

4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet

Forslaget om forenklet registrering af pant i mellemstore fritidsfartøjer vil indebære, at registrering af pant i mellemstore fritidsfartøjer vil kunne ske væsentligt hurtigere og lettere end i dag. Tinglysning af pant i Personbogen er enklere end i skibsregistret og kan ske digitalt. Lovforslaget forventes dermed at medføre hurtigere sagsbehandling og administrative lettelser for ejere, banker og andre finansieringsinstitutter. Den hurtigere og lettere adgang til registrering af pant forventes at føre til øget omsætning af fritidsfartøjer og øget brug af lånefinansiering med positive økonomiske konsekvenser for banker, finansieringsinstitutter og bådforhandlere til følge.

Det bemærkes, at tinglysning af pant i Personbogen følger reglerne om tinglysning af pant i løsøre. Det betyder, at staten ikke indestår for, om oplysningerne om ejerforhold er korrekte eller pantsætninger ved en tidligere ejer, hvilket eventuelt kan få mindre administrative konsekvenser for banker og finansieringsinstitutter i form af kontrol af ejerforhold. Det gælder imidlertid allerede i dag for mindre fritidsfartøjer, hvor markedet har indrettet sig på ordningen. Det forventes derfor ikke at få økonomiske konsekvenser for banker og finansieringsinstitutter, som i prisfastsættelsen for finansieringen af fritidsfartøjerne kan tage højde herfor.

Forsikringsselskaberne kan få merudgifter i forbindelse med vragsfjernelse. En stor del af rederierhvervet tegner forsikringer i de internationale P&I-forsikringsselskaber. Derudover vil redere, der ikke forsikrer sig for hele vragsfjernelsesansvaret, i enkelttilfælde risikere at få større udgifter til vragsfjernelse af egne vrag. Det vurderes umiddelbart på baggrund af de udenlandske erfaringer med hævelse af ansvarsbegrænsningsbeløbene i forbindelse med vragsfjernelse, at der næppe isoleret set på baggrund af en ændring af de danske ansvarsgrænser vil ske en ændring i forsikringspræmierne for P&I-forsikringer, der fastsættes internationalt. Ændringen kan dog indebære højere forsikringspræmier for mindre skibe, som ikke har P&I-forsikringer.

Forslaget om, at havneafgifter på privatretligt grundlag skal sikres med søpanteret, forventes at indebære mindre-udgifter for private havne, da søpanteretten giver havnene bedre mulighed for at få sikret deres tilgodehavende. Der kan være tilsvarende merudgifter for efterstående panthavere, hvor pantets stilling forringes. Der vurderes at være tale om mer-/mindre-udgifter af marginal betydning.

Forslaget forventes samlet set at få positive konsekvenser for erhvervslivet.

5. Administrative konsekvenser for borgere

Forslaget om forenklet registrering af pant i mellemstore fritidsfartøjer vil indebære en hurtigere sagsbehandling for personer, som ønsker at optage lån med pant i mellemstore fritidsfartøjer. Det vil dog i nogle situationer blive vanskeligere at sikre sig, at fartøjerne ikke er behæftede (skjult pant), når der handles fritidsfartøjer. Dette samt

² Afgiften for registrering af skoder i Skibsregistret udgør 4 promille af skibets værdi. Det gennemsnitlige årlige provenu fra afgiften for sådanne registreringer for mellemstore fritidsfartøjer i Skibsregistret var i perioden 2014-2016 ca. 0,2 mio. kr.

det forhold, at staten ved tinglysning af pant i Personbogen ikke indestår for, om oplysningerne om ejerforhold er korrekte, kan påvirke långivers kreditvurdering, hvilket kan medføre afslag på kredit eller kredit på mindre gunstige vilkår. Det gælder imidlertid allerede i dag for mindre fritidsfartøjer, hvor markedet har indrettet sig på ordningen.

For ejere af fritidsfartøjer, hvori der registreres pant i Personbogen, vil registreringen i Personbogen desuden på sigt kunne have positive økonomiske konsekvenser for skibsejeren i form af lavere afgifter.

Forslaget om justering af sølovens registreringsbestemmelser vurderes at indebære administrative lettelser for brugerne.

Derudover forventes lovforslaget ikke at have administrative konsekvenser for borgere.

6. Miljømæssige konsekvenser

Lovforslaget forventes ikke at have miljømæssige konsekvenser.

7. Forholdet til EU-retten og folkeretten

Forslaget indeholder bestemmelser, der giver skibsregistrator hjemmel til træffe afgørelse om, at skibe, der er omfattet af restriktive foranstaltninger, der er bindende i medfør af folkeretten eller af EU-retten, eller som er ejet af fysiske eller juridiske personer, der er omfattet af bindende restriktive foranstaltninger, besluttet af FN eller EU, ikke kan optages i et dansk skibsregister. Lovforslaget indebærer endvidere, at skibsregistrator kan træffe afgørelse om udslettelse af dansk skibsregister af skibe, der er omfattet af folkeretligt eller EU-retligt bindende restriktive foranstaltninger, eller som er ejet af fysiske eller juridiske personer, der er omfattet af folkeretligt eller EU-retligt bindende restriktive foranstaltninger, besluttet af FN eller EU, samt nægte at lade et skib udslette, såfremt skibet oplyses at ville blive registreret i et land omfattet af restriktive folkeretligt eller EU-retligt bindende foranstaltninger.

8. Hørte myndigheder og organisationer m.v.

Et udkast til lovforslag har i perioden været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer m.v.:

Færøernes Hjemmestyre, Grønlands Selvstyre, Advokatrådet, Assuranceforeningen SKULD, Bilfærgernes Rederiforening, Brancheforeningen for Dykkermateriel, CO-SEA, Dansk Byggeri, Dansk Erhverv, Danmarks Fiskeriforening, Danske Rederier, 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 Navigatorforening og Træskibssammenslutningen.

9. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser/mindredgifter	Negative konsekvenser/medudgifter
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Justering af betingelserne for udenlandske rederiers adgang til at få skibe under dansk flag forventes at have	

	<p>positive effekter, da det bliver lettere at tiltrække udenlandsk ejede skibe til de danske registre. Dette forventes at indebære forbedrede muligheder for fastholdelse og vækst i maritime aktiviteter i Danmark. Beskæftigelseseffekten er vanskelig at anslå præcist.</p> <p>Reglerne om forenklet registrering af pant i mellemstore fritidsfartøjer forventes at indebære mindreudgifter til skibsregistrering. Mere klare regler for skibsregistrering vil medføre mindre administrative lettelser for skibsregistret.</p> <p>Hævelse af ansvarsbegrænsningsbeløbet ved vragsfjernelse indebærer, at statens potentielle udgifter til vragsfjernelse bliver færre. Det er ikke muligt at beregne beløbets størrelse, idet det bl.a. vil afhænge af fremtidige skibsforsikringer inden for dansk område, herunder skibenes størrelse og udgiften til vragsfjernelse i det konkrete tilfælde.</p>	<p>Reglerne om forenklet registrering af pant i mellemstore fritidsfartøjer forventes at medføre et mindre provenutab for staten.</p>
Administrative konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Ingen
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	<p>Forslaget om, at havneafgifter på privatretligt grundlag skal sikres med søpanteret, forventes at indebære mindre-udgifter for private havne, der hermed får bedre mulighed for at få sikret deres tilgodehavende.</p> <p>Reglerne om forenklet registrering af pant i mellemstore fritidsfartøjer forventes samlet set at have positive konsekvenser for erhvervslivet.</p>	<p>Hævelse af ansvarsbegrænsningsbeløbet ved vragsfjernelse kan indebære, at forsikringsselskaberne kan få merudgifter i forbindelse med vragsfjernelse. Ændringen kan indebære højere forsikringspræmier for mindre skibe, som ikke har P&I-forsikringer. Derudover vil redere, der ikke forsikrer sig for hele vragsfjernelsesansvaret i tilfælde af større vrage, kunne få større udgifter til fjernelse af vrage.</p> <p>Forslaget, om at havneafgifter på privatretligt grundlag skal sikres med søpanteret, kan indebære merudgifter for efterstående panthavere, hvor pantets stilling forringes. Der vurderes at være tale om mer-/mindre-udgifter af marginal betydning.</p>
Administrative	Forslaget om forenklet	Ingen

konsekvenser for erhvervslivet	registrering af pant i mellemstore fritidsfartøjer forventes samlet set at have mindre positive administrative konsekvenser for erhvervslivet.	
Miljømæssige konsekvenser	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for borgerne	Forslaget om forenklet registrering af pant i mellemstore fritidsfartøjer forventes samlet set at have positive konsekvenser for borgerne.	Ingen
Forholdet til EU-retten	Forslaget indeholder bestemmelser, der giver skibsregistrator hjemmel til at træffe afgørelse, der gennemfører bindende restriktive foranstaltninger vedtaget af Den Europæiske Union på skibsregistreringsområdet.	
Overimplementering af EU-retlige minimumsforpligtelser (sæt X)	JA	NEJ X

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1

I medfør af bemyndigelsesbestemmelsen i sølovens § 2, stk. 1, vil der i bekendtgørelsen om registrering af skibe, som ikke anses for at have en dansk ejer, ikke længere vil blive stillet krav om, at tredjelandes-ejere foretager en primær eller sekundær etablering i Danmark, hvis de ønsker et handelsskib optaget i et dansk skibsregister. For skibsejere fra tredjelande vil der blive fastsat samme krav, som der i dag gælder for EU/EØS-ejere, nemlig at der skal udpeges en fysisk eller juridisk person i Danmark, som kan kontaktes i kontroløjemed, og som kan stævnes på ejerens eller rederiets vegne.

Det foreslås endvidere, at der – som i dag – også bliver stillet krav, om at ejeren skal opfylde et krav om økonomisk aktivitet i Danmark. For at klarificere, hvordan kravet kan opfyldes, vil dette ske ved, at det i bekendtgørelsen om registrering af skibe, som ikke anses for at have dansk ejer nærmere fastsættes, hvordan skibet kan administreres, kontrolleres eller dirigeres fra Danmark, jf. de almindelige bemærkninger pkt. 2.1.2 og 2.1.3.

For udenlandsk ejet fiske- og fritidsskibe ejet sker der ingen ændringer i forhold til de nugældende regler.

Til nr. 2

Det følger af den gældende bestemmelse i søloven § 3, stk. 2, at skibes nationalitetsbeviser skal opbevares om bord og på forlangende forevises myndighederne.

Nationalitetsbeviser udstedes nu ikke længere som papirdokumenter, men udelukkende elektronisk. Den nuværende bestemmelse om, at nationalitetsbeviset skal opbevares om bord savner derfor selvstændig mening og ophæves.

Til nr. 3

Bestemmelsen indebærer, at fritidsfartøjer med en bruttotonnage på mindst 5 og mindre end 20 ikke længere kan optages i skibsregistret. Der henvises til de almindelige bemærkninger afsnit 2.2.

Fritidsfartøjer er fartøjer, som ikke anvendes til erhvervsmæssige formål. Skibe med en bruttotonnage på mindst 5 og mindre end 20, som er konstrueret til fritidsformål eller sport, men som anvendes erhvervsmæssigt, f.eks. erhvervsmæssig udlejning, vil fortsat skulle optages i skibsregistret.

Såfremt ejeren af skibet ved ansøgningen om optagelse i skibsregistret tilkendegiver, at skibet skal anvendes til erhvervsmæssige formål, vil skibsregistret som udgangspunkt lægge dette uprøvet til grund. Hvis det efterfølgende viser sig, at skibet alene vil blive anvendt til fritidsformål, vil der på begæring af ejeren eller en anden dertil berettiget skulle ske omregistrering af fartøjet jf. bemærkningerne nedenfor til nr. 9.

Til nr. 4

Da fritidsfartøjer med en bruttotonnage på mindst 5 og mindre end 20 ikke længere vil kunne optages i skibsregistret, er det fundet hensigtsmæssigt også at undtage disse fra adgangen til registrering i skibsbygningsregistret. Der henvises til de almindelige bemærkninger afsnit 2.2.

Til nr. 5

Efter den foreslåede bestemmelse i § 11 a kan skibsregistrator træffe afgørelse om udslettelse af registret af skibe, der er omfattet af restriktive foranstaltninger, eller som er ejet af fysiske eller juridiske personer, der er omfattet af restriktive foranstaltninger, besluttet af FN eller EU. Skibsregistrator kan tilsvarende træffe afgørelse om, at sådanne skibe ikke kan optages i registret.

Den foreslåede bestemmelse skal sikre, at Danmark opfylder sine folkeretlige forpligtelser til at gennemføre og håndhæve beslutninger og afgørelser fra FN og EU, der indeholder forbud mod registrering eller påbud om afregistrering af bestemte skibe eller af skibe ejet af bestemte fysiske eller juridiske personer, herunder af stater eller af offentlige myndigheder. Der henvises til de almindelige bemærkninger afsnit 2.4.

Til nr. 6

Med forslaget rettes der op på to mindre uhensigtsmæssigheder i sølovens § 12, stk. 4, der fastsætter hvilke dele af loven, som skal finde anvendelse i forbindelse med optagelse i fartøjsfortegnelsen. Efter ordlyden af sølovens § 15, stk. 3, 1. pkt., er skibsregistret afskåret fra at foretage registrering i fartøjsfortegnelsen - men ikke i skibsregistret - i alle tilfælde, hvor et skib bliver indkøbt fra udlandet, uden at der er indhentet en udslettelsesattest fra udenlandske myndigheder. Forslaget vil indebære, at der ved optagelse i fartøjsfortegnelsen er samme mulighed for i særlige tilfælde at se bort fra en manglende udslettelsesattest på samme vis som ved optagelse i skibsregistret.

Optagelse i fartøjsfortegnelsen er ikke en rettighedsregistrering, som tredjemand kan støtte ret på, eller som kan danne grundlag for fortrængning af andres rettigheder. Det må derfor anses som en fejl, når de særlige regler vedrørende erstatning ved fortrængning af rettigheder efter bestemmelsen i sølovens § 12, stk. 4, skal finde anvendelse ved registrering i fartøjsfortegnelsen. Derfor foreslås bestemmelsen justeret, så ansvarsreglerne i lovens §§ 45-46 ikke finder anvendelse for optagelse i fartøjsfortegnelsen.

Til nr. 7

Ændringen er en konsekvens af, at fritidsfartøjer med en bruttotonnage på mindst 5 og mindre end 20 ikke længere kan optages i skibsregistret. Der henvises til de almindelige bemærkninger afsnit 2.2.

Til nr. 8

Forslaget til den nye bestemmelse i § 17 a, indebærer, at skibsregistrator kan træffe afgørelse om slettelse af skibe, der er omfattet af restriktive foranstaltninger, eller som er ejet af fysiske eller juridiske personer, der er omfattet af bindende restriktive foranstaltninger besluttet af FN eller EU. For baggrunden for den foreslåede bestemmelse henvises til de almindelige bemærkninger afsnit 2.4.

Grundet hensynet til retsstillingen ved at have registreret skibe, pant og andre rettigheder i danske skibsregistre og statens ansvar herved foreslås det, at procedurekravene i sølovens § 20, stk. 1-3, iagttages, førend skibsregistrator træffer afgørelse om at slette skibet. Det betyder, at skibsregistrator skal sende meddelelse om udslettelsen til indehavere af anmeldte rettigheder, og der skal forløbe en frist på 30 dage, inden selve udslettelsen kan ske, medmindre rettighedshaverne samtykker til udslettelsen, eller det godtgøres, at rettighederne er bortfaldet. Udslettelse kan ikke finde sted, hvis det oplyses, at en anmeldt rettighedshaver har foretaget retslige skridt til gennemførelse af sin ret over skibet, medmindre retsforfølgningen ikke fremmes uden ufornuddent ophold.

Det bemærkes, at såfremt en registreret panthaver ikke samtykker til, at skibet udslettes, kan det efter § 20, stk. 1, ikke udslettes. I stedet vil skibsregistrator på skibsbladet anføre en bemærkning om forholdet, og der kan herefter ikke registreres rettigheder i skibet, ligesom retten til at lade skibet sejle under dansk flag fortabes. Da skibet ikke er udslettet fra et dansk skibsregister, vil det ikke kunne optages i et udenlandsk skibsregister. Formålet med de af FN eller EU vedtagne sanktioner opfyldes således.

For fremover at undgå at et dansk skib registreres i et sanktionsramt land, lægges der endvidere op til, at skibsregistrator kan nægte at lade et skib udslette, såfremt der foreligger oplysninger om, at skibet efter udslettelse vil blive registreret i et sanktionsramt land. Sådanne oplysninger kan fremkomme på ejerens foranledning, men det kan også på anden måde anses for godtgjort, at skibet efter slettelsen i det danske register vil blive registreret i et sanktionsramt land, f.eks. via SEAWEB.

Til nr. 9

Ved den foreslåede nye affattelse af sølovens § 18 reguleres situationen, hvor et fiske- eller handelsskib med en bruttotonnage på mindst 5 og mindre end 20 skal omregistreres til et fritidsfartøj. Dette er en anden situation end situationen i lovforslagets § 5, der omhandler fartøjer, som allerede ved lovens ikrafttræden var optaget i skibsregistret som fritidsfartøj.

Såfremt der ikke er registreret eller modtaget anmeldelser om pant, brugsrettigheder eller andre rettigheder i et registreret fiske- eller handelsskib, slettes det i henhold til *stk. 1* på skibsregistrets foranledning, når registret modtager anmeldelse om, at det fremover alene skal anvendes til ikke erhvervsmæssige formål. Skibets kendingsbogstaver skal udhugges. Anmeldelse om ændret anvendelse kan indgives af skibets ejere, men også af andre end ejeren, f.eks. efter fuldmagt, efter de sædvanlige regler om, hvem der er legitimeret til at råde i forhold til registret.

Såfremt skibet er behæftet, kan det efter *stk. 2* fortsat være optaget i skibsregistret, men der vil efter loven ikrafttræden ikke fremover kunne registreres nye rettigheder i skibet, ligesom der alene kan foretages registrering af de ændringer til eksisterende rettigheder, som er nødvendige for, at indehaverne af disse kan varetage deres interesser. Udvidelser eller ændring af de panterrettigheder, som er registreret i skibsregistret, vil således ikke kunne ske efter at skibet er omregistreret til et fritidsfartøj. Såfremt ejeren af fritidsfartøjet ønsker at stifte yderligere panterrettigheder i skibet, vil sådanne skulle tinglyses i Personbogen.

Hvis skibet overdrages til en anden, følger det af *stk. 3*, at det vil blive noteret på skibets blad i skibsregistret, at den hidtidige ejer ikke længere er berettiget til at råde over skibet. Der kan imidlertid ikke registreres nye ejerrettigheder i skibsregistret for køberen af skibet.

Såfremt ejeren af skibet anmelder, at det på ny skal anvendes til erhvervsmæssige formål, bevarer de rettigheder, som er stiftet i skibet, mens det har været registreret som fritidsfartøj, deres gyldighed over for tredjemand, såfremt de herom gældende regler er iagttaget. Dette drejer sig navnlig om panterrettigheder, som er tinglyst i

Personbogen, samt om ejerrettigheder, som er stiftet efter skibet blev omregistreret til et fritidsfartøj, og som derfor efter bestemmelsen i stk. 2 ikke har kunnet registreres i skibsregistret. Anmodningen om, at det registreres, at skibet anvendes til erhvervsmæssige formål, sidestilles således efter *stk. 4* med en anmodning om nyoptagelse. Dette indebærer, at der i forbindelse med optagelsen og ved efterfølgende registreringer af rettigheder over skibet vil blive givet anmærkning om, at der kan være stiftet rettigheder i skibet, som ikke fremgår af skibsregistret.

Forslaget indebærer tillige, at kravet, om at skibets nationalitetsbevis indsendes i forbindelse med udslettelse af et skib fra skibsregistret, bortfalder. Forslagene er en konsekvens af, at nationalitetsbeviser nu udstedes elektronisk.

Til nr. 10 og 11

Det følger af den gældende bestemmelse i sølovens § 19, stk. 2, at et skibs nationalitetsbevis skal afleveres til skibsregistrator i forbindelse med anmeldelse af forhold, der kan føre til udslettelse af skibet fra skibsregistret. Hvis nationalitetsbeviset ikke afleveres, skal anmelder skriftlig redegøre for årsagen til at dette ikke kan ske.

Det følger endvidere af § 20, stk. 3, 4. pkt., at skibets nationalitetsbevis i forbindelse med udslettelse af registret skal afleveres til skibsregistrator i overensstemmelse med § 19, stk. 2.

Nationalitetsbeviser udstedes nu ikke længere som papirdokumenter, men udelukkende elektronisk. Bestemmelserne savner derfor selvstændig mening og ophæves.

Til nr. 12

Det følger af den gældende formulering af sølovens § 51, stk. 1, nr. 2, at havne-, kanal- og andre vandvejsafgifter samt lodsafgifter er sikret ved søpanteret i skibet. Søpanteretten indebærer, at der automatisk opstår pant i skibet for udestående havneafgifter. Det følger af sølovens forarbejder, at kun offentlige havneafgifter, dvs. afgifter, der følger af lov eller offentlige forskrifter, er sikret ved søpant, jf. s. 22 i 3. betænkning afgivet af udvalget til revision af søloven angående I. Partrederi, II. Søpanteret m.v., III. Registrering af skibe under bygning, jf. betænkning nr. 580, august 1970, betænkning nr. 580/1970. Der henvises i øvrigt de almindelige bemærkningers afsnit 2.5.

Forslaget til ny affattelse af sølovens § 51, stk. 1, nr. 2, indebærer, at ikke bare havneafgifter på offentligt grundlag, men også privatretlige havneafgifter er sikret ved søpant i skibet. Forslaget indebærer, at udestående havneafgifter er sikret ved søpant, uanset om havnen er organiseret i offentlig retligt eller privatretligt regi.

Til nr. 13

Det følger af den gældende bestemmelse i sølovens § 168, stk. 1, at den registrerede ejer af et skib, som fører dansk flag, og som har en bruttotonnage på 20 eller derover, for at gå i fart skal have en forsikring eller anden garanti, der dækker ejerens ansvar i forbindelse med vragsfjernelse m.v. i medfør af sølovens kapitel 8 a. Bestemmelsens 2. pkt. giver ejeren mulighed for at begrænse forsikringssummen for vragsfjernelsesforsikringen til ansvarsbegrænsningsbeløbet i § 175.

Lovforslaget indebærer en ændring af sølovens § 175, således at der fastsættes højere ansvarsbegrænsningsbeløb ved vragsfjernelse. Det er imidlertid ikke hensigten at stille krav om, at skibets ejer for den del af ansvarsbegrænsningsbeløbet, der overstiger, det der er gældende inden lovens ikrafttræden, og som er reguleret i den gældende § 175, stk. 3, der med lovforslaget bliver stk. 4. Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkningers afsnit 2.3

Det foreslås, at bestemmelsen i sølovens § 168, stk. 1, 2. pkt., præciseres således, at det kommer til at fremgå, at forsikringssummen for vragsfjernelsesforsikringer kan begrænses til ansvarsgrænsen i § 175, stk. 4. Forslaget vil således indebære, at forsikringssummen ved vragsfjernelse, ligesom inden lovens vedtagelse, kan begrænses til den ansvarsgrænse, der følger af Globalbegrænsningskonventionen (Londonkonventionen af 1976, som ændret ved 1996-protokollen hertil).

Til nr. 14

Det følger af forslaget til ny § 175, stk. 3, at ansvarsgrænsen for krav i anledning af et vrags lokalisering, afmærkning og fjernelse forhøjes i forhold til det, der følger af Globalbegrænsningskonventionen (Londonkonventionen af 1976, som ændret ved 1996-protokollen hertil). Der henvises til de almindelige bemærkninger afsnit 2.3.

Den foreslåede bestemmelse i stk. 3 omfatter udelukkende krav i anledning af lokalisering, afmærkning eller fjernelse af et skib eller en del heraf. Krav i anledning af lokalisering, afmærkning eller fjernelse af last eller andre genstande, der har været om bord på skibet, vil være omfattet af ansvarsgrænsen i den gældende § 175, stk. 3, der med lovændringen bliver stk. 4.

Det følger af sølovens § 177 og sølovens kapitel 12, at rederen skal oprette en begrænsningsfond ved Sø- og Handelsretten, hvis vedkommende vil gøre ansvarsbegrænsningen gældende. Forslaget indebærer, at der ved forlis, der indebærer både vragfjernelse og andre former for skader, hvor rederiet er ansvarligt, efter omstændighederne skal oprettes flere begrænsningsfonde, hvoraf den ene udelukkende dækker omkostninger til fjernelse af vrag og svarer til ansvarsgrænsen i § 175, stk. 3. Det kan komme på tale, hvis der ved forliset er flere typer af skader, f.eks. skade på andre skibe eller forureningsskader, som følge af udslip af bunkersolie. Der vil i sådanne tilfælde tillige skulle oprettes en begrænsningsfond, der svarer til ansvarsbeløbet i den gældende § 175, stk. 3, der med lovforslaget bliver § 175, stk. 4. Hvis der ved et forlis sker en olieskade omfattet af lovens kapitel 10 som følge af udslip fra et olietankskib, vil der tillige skulle oprettes en begrænsningsfond svarende til begrænsningsbeløbet efter § 194, jf. § 232, stk. 2.

Den, der har oprettet en begrænsningsfond, vil også selv kunne anmelde rimelige krav i anledning af et vrags lokalisering, afmærkning og fjernelse i begrænsningsfonden. De pågældende krav vil skulle behandles på lige fod med andre krav ved fordelingen af ansvarsbeløbet.

Det følger endvidere af bestemmelsen, at passagerskibe, der udelukkende sejler i fast rutefart mellem danske havne, er undtaget fra de forhøjede ansvarskrav. For disse skibe gælder derfor ansvarsbegrænsningsreglen i den gældende § 175, stk. 3, der med lovændringen bliver stk. 4.

Der er i medfør af den gældende § 175, stk. 6, der med lovændringen bliver til stk. 7, ved bekendtgørelse nr. 1267 af 7. november 2013 fastsat regler om en særlig ansvarsgrænse for skibe med en bruttotonnage under 300 tons for andre krav end krav, der følger af personskader eller dødsfald. Det er ikke hensigten med lovforslaget at ændre de gældende ansvarsgrænser for skibe med en bruttotonnage under 300 tons.

Til nr. 15, 16 og 17

I de gældende bestemmelser i sølovens §§ 175, stk. 4, 175, stk. 6, og 176, stk. 2, henvises der til stykkerne i § 175.

Da lovforslaget indebærer, at der indsættes et nyt stk. 3 i § 175, og der sker nedrykning af de efterfølgende stykker i § 175, foreslås det, at der sker konsekvensændringer af henvisningerne i sølovens §§ 175, stk. 4, 175, stk. 6, og 176, stk. 2.

Til § 2

Til nr. 1

Den 1. januar 2017 er sekretariatsbetjeningen af en række statslige ankenævn, herunder Ankenævnet for Søfartsforhold, blevet samlet i Nævnenes Hus. Bestemmelsen i § 21, stk. 8, i lov om sikkerhed til søs om, at Søfartsstyrelsen er sekretariat for ankenævnet, foreslås derfor af ordenshensyn ophævet.

Til § 3

Ændringen er en konsekvens af, at panterrettigheder i fritidsfartøjer med en bruttotonnage på mindst 5 og mindre end 20 fremover skal registreres i Personbogen i stedet for i skibsregistret.

Til § 4

Det følger af stk. 1 og 2, at loven skal træde i kraft den 1. januar 2018 med de undtagelser, der følger af stk. 2. Det vil sige, at de dele af lovforslagets § 1, der omhandler overførsel fra skibsregistret af registrering af rettigheder i mellemstore fritidsfartøjer til Personbogen (nr. 3, 4, 7 og 9) samt lovforslagets § 3 og § 5 træder i kraft den 1. juli 2018, imens de øvrige dele af loven træder i kraft den 1. januar 2018.

Det følger af stk. 3, at regler fastsat i medfør af sølovens § 175, stk. 6, forbliver i kraft, indtil de ophæves eller afløses af regler fastsat i medfør af denne lov.

Til § 5

Overgangsbestemmelsen fastsætter, hvad der skal ske med de fritidsfartøjer med en bruttotonnage på mindst 5 og mindre end 20, som er optaget i skibsregistret ved lovens ikrafttræden. Bestemmelsen indebærer, at disse fartøjer undergives en regulering svarende til den, som gælder for registrerede skibe, der efter lovens ikrafttræden omregistreres fra at være handels- eller fiskeskibe til at være fritidsskibe jf. bemærkningerne ovenfor til § 1, nr. 9.

Såfremt der ved lovens ikrafttræden ikke er registreret pant, brugsrettigheder eller andre rettigheder i et registreret fritidsfartøj med en bruttotonnage på mindst 5 og mindre end 20, slettes det i henhold til *stk. 1* på skibsregistrets foranledning ved lovens ikrafttræden.

Såfremt fritidsfartøjet ved lovens ikrafttræden var behæftet, kan det fortsat være optaget i registret, men der vil fremover ikke kunne registreres yderligere rettigheder eller ændring til eksisterende rettigheder, bortset fra de i stk. 2 nævnte rettigheder, som er nødvendige for, at indehaverne af disse kan varetage deres interesser.

Skal fartøjet senere anvendes erhvervsmæssigt vil der skulle indgives anmeldelse herom til skibsregistret. De rettigheder, som måtte være stiftet over skibet, bevarer deres gyldighed over for tredjemand, såfremt de herom gældende regler er iagttaget. Dette gælder såvel ejerrettigheder som panterrettigheder, der er tinglyst i Personbogen, og uanset om skibet i den mellemliggende periode har været optaget i skibsregistret. En anmodning, om at det registreres, at fartøjet fremover skal anvendes til erhvervsmæssige formål, sidestilles således med en anmodning om nyoptagelse i registret. Dette indebærer bl.a., at der i fartøjets blad i registret vil blive givet anmærkning om, at der kan være stiftet rettigheder i fartøjet, som ikke fremgår af skibsregistret.

Til § 6

Lovforslaget gælder ikke for Færøerne og Grønland, men kan sættes i kraft helt eller delvis for Grønland ved kongelig anordning med de ændringer, som de grønlandske forhold tilsiger. Reglerne kan sættes i kraft for Grønland ad flere omgange.

Lovforslagets § 3[, dvs. ændringerne i søloven,] kan sættes i kraft helt eller delvis for Færøerne ved kongelig anordning med de ændringer, som de færøske forhold tilsiger. Reglerne kan sættes i kraft for Færøerne ad flere omgange.

Skibsregistrering og formueretten, herunder reglerne om panterrettighederne er færøske særanliggender.

Skibsregistrering er i Grønland et rigsansliggende, og loven vil kunne sættes i kraft for Grønland ved kongelig anordning, såfremt Grønlands Selvstyre ønsker dette. Efter en ikrafttræden af loven vil pant i grønlandskejede fritidsfartøjer med en bruttotonnage på mindst 5 og mindre end 20 skulle ske i overensstemmelse med lov for Grønland om pant. Der vil samtidig med ændringslovens ikrafttræden i Grønland ske justering af de administrativt fastsatte regler, som er udstedt i medfør af loven for Grønland om pant, svarende til de justeringer af bekendtgørelsen om tinglysning i Personbogen, som er beskrevet ovenfor i afsnit 2.2.3.

Der vil imidlertid kunne ske registrering i Personbogen af rettigheder i skibe, der er hjemhørende i Grønland også forud for lovens ikraftsættelse for Grønland. Dette kan f.eks. ske, hvis ejeren af skibet er dansk, eller hvis et grønlandsk ejet skib pantsættes af en person med dansk CPR/NEM ID med ejerens samtykke.

For at minimere risikoen for dobbeltregistreringer, samtidig med at Grønlands Selvstyres medbestemmelsesret respekteres, foreslås, at reglerne umiddelbart skal finde anvendelse for skibe hjemhørende i Grønland, men som ikke er ejet af personer med bopæl i Grønland eller selskaber eller lignede, der har haft hjemsted i Grønland. En lignende bestemmelse blev indsat i den ændringslov, som indførte en årlig afgift for skibe, der er optaget i skibsregistret.

Det vil endvidere på de grønlandsk ejede fritidsskibes blade i skibsregistret blive anført, at der i Personbogen kan være registreret skibe, som ikke fremgår af skibsregistret. Der vil ved registrering af nye rettigheder i de grønlandskejede fritidsskibe, som finder sted forud for ændringslovens ikrafttræden i Grønland, blive givet en tilsvarende oplysende anmærkning.

Lovforslaget sammenholdt med gældende ret

<i>Gældende formulering</i>	<i>Lovforslaget</i>
	<p>Forslag</p> <p>til</p> <p>Lov om ændring af søloven og lov om sikkerhed til søs m.v.</p> <p>(Lempelse af tilknytningskriterier ved registrering i DIS, forenklet registrering af rettigheder i mellemstore fritidsfartøjer, gennemførelse af internationale sanktioner vedr. skibsregistrering, privatretlige havneafgifter, ansvarsbeløb ved vragfjernelse m.v.)</p>
	<p>§ 1</p> <p>I søloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 75 af 17. januar 2014, som senest ændret ved § 3 i lov nr. 400 af 2. maj 2016, foretages følgende ændringer:</p>
<p>§ 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 rederens vegne.</p>	<p>1. § 2. stk. 1, affattes således:</p> <p>”For handelsskibe, der ikke kan anses for danske, jf. § 1, kan erhvervsministeren fastsætte regler om betingelserne for registrering som dansk skib, herunder krav om, hvilke aktiviteter der skal udføres i Danmark. Erhvervsministeren kan tillige 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 rederens vegne.”</p>
<p>§ 3.</p> <p><i>Stk. 2.</i> Nationalitetsbeviser skal opbevares om bord og på forlangende forevises myndighederne.</p>	<p>2. I § 3, stk. 2, udgår »opbevares om bord og«.</p>

<p>§ 10. ... <i>Stk. 2.</i> Skibe med en bruttotonnage på 5 eller derover, men under 20, kan på ejerens begæring registreres i skibsregistret.</p>	<p>3. I § 10, stk. 2, indsættes som 2. pkt.: »Dette gælder dog ikke fritidsfartøjer.«</p>
<p><i>Stk. 3.</i> Skibe, som er under bygning her i riget, kan på ejerens begæring optages i en særlig afdeling af skibsregistret (skibsbygningsregistret), hvis skibets bygning er så vidt fremskreden, at skibet på betryggende måde kan identificeres, og hvis dets bruttotonnage skønnes at blive målt til mindst 5.</p>	<p>4. I § 10, stk. 3, indsættes som 2. pkt.: »Er skibet under bygning med henblik på brug til fritidsformål, kan det dog kun optages i skibsbygningsregistret, såfremt dets bruttotonnage skønnes at blive målt til mindst 20.«</p>
	<p>5. Efter § 11 indsættes: »§ 11 a. Skibsregistrator kan træffe afgørelse om, at skibe, der er omfattet af restriktive foranstaltninger, eller som er ejet af fysiske eller juridiske personer, der er omfattet af bindende restriktive foranstaltninger besluttet af De Forenede Nationer eller Den Europæiske Union, ikke kan optages i et dansk skibsregister.«</p>
<p>§ 12. ... <i>Stk. 4.</i> Med undtagelse af § 10, stk. 3, § 15, stk. 3 og §§ 22-39 finder bestemmelserne i dette kapitel, med de fornødne lempelser, tilsvarende anvendelse ved registrering i fartøjsfortegnelsen. § 7 finder ikke anvendelse for skibe optaget i fartøjsfortegnelsen. Erhvervs- og vækstministeren fastsætter nærmere regler herom.</p>	<p>6. I § 12, stk. 4, ændres »§ 10, stk. 3, § 15, stk. 3, og §§ 22-39« til: »§ 10, stk. 3, § 15, stk. 3, 2. pkt., §§ 22-39 og §§ 45-46«.</p>
<p>§ 13. Anmeldelse om optagelse af skib i skibsregistret, bortset fra fritidsfartøjer med en bruttotonnage mindre end 20, skal ske inden 30 dage efter, at skibet er færdigbygget eller erhvervet. <i>Stk. 2. ...</i></p>	<p>7. I § 13, stk. 1, udgår: », bortset fra fritidsfartøjer med en bruttotonnage mindre end 20,«.</p>
	<p>8. Efter § 17 indsættes: »§ 17 a. Skibsregistrator kan træffe afgørelse om udslettelse af et dansk skibsregister af skibe, der er omfattet af restriktive foranstaltninger, eller som er ejet af fysiske eller juridiske personer, der er omfattet af bindende restriktive foranstaltninger besluttet af De Forenede Nationer eller Den Europæiske Union, jf. dog § 20, stk. 1-3. Skibsregistrator kan nægte at udslette et skib i medfør af § 17, stk. 4, eller stk. 5, 1. pkt., såfremt det enten ifølge rederiets oplysninger eller ved anden behørig dokumentation fremgår, at skibet skal registreres i et land omfattet af restriktive foranstaltninger.«</p>
<p>§ 18. Et fritidsfartøj med en bruttotonnage mindre end 20 kan slettes af skibsregistret på ejerens begæring, såfremt der ikke er registreret pant, brugsrettigheder eller andre rettigheder i skibet på det tidspunkt, hvor udslettelsen anmeldes. <i>Stk. 2.</i> Det er en betingelse for udslettelsen, at ejeren har indsendt skibets nationalitetsbevis og dokumentation for, at kendingsbogstaverne er udhugget på skibet.</p>	<p>9. § 18 affattes således: »§ 18. Såfremt ejeren af et fiskeskib eller handelsskib eller lignende med en bruttotonnage mindre end 20, som er optaget i skibsregistret, anmelder til skibsregistret, at skibet ikke længere anvendes til erhvervsmæssige formål, udslettes skibet af registret, såfremt der ikke er registreret pant, brugsrettigheder eller andre rettigheder i det. <i>Stk. 2.</i> Er der registreret pant, brugsrettigheder eller</p>

<p><i>Stk. 3.</i> Skibsregistrator kan i særlige tilfælde dispensere fra reglen i stk. 2.</p>	<p>andre rettigheder i skibet, noteres det på skibets blad i skibsregistret, at der ikke i skibsregistret kan registreres nye rettigheder eller ændringer til eksisterende rettigheder i fartøjet, bortset fra, at der for rettigheder, der allerede er registreret i skibsregistret, kan registreres udslettelse, anmeldelser af kreditorskifte, ændret bestemmelse om fuldmagt og modtagelse af retslige meddelelser samt oplysning om konkurs eller offentligt eller privat skifte og lignende.</p> <p><i>Stk. 3.</i> Anmelder fritidsfartøjets ejer, at skibet er overdraget til en anden, noteres det på skibets blad i skibsregistret, at den registrerede ejer ikke længere er berettiget til at råde over skibet.</p> <p><i>Stk. 4.</i> Anmelder den registrerede ejer eller en person, som denne har overdraget skibet til, at det på ny skal anvendes til erhvervsmæssige formål, sidestilles det med en anmeldelse om optagelse i skibsregistret. De rettigheder, der er stiftet før registreringen i perioden, hvor rettigheder i fartøjet ikke kunne registreres i skibsregistret, bevarer deres gyldighed over for tredjemand, såfremt de herom gældende regler er iagttaget.</p> <p><i>Stk. 5.</i> Ejeren skal i de tilfælde, der er nævnt i stk. 1, indsende erklæring til skibsregistret om, at kendingsbogstaverne er udhugget af skibet:</p> <p><i>Stk. 6.</i> Skibsregistrator kan dispensere fra kravet i stk. 5.«</p>
<p>§ 19. ... <i>Stk. 2.</i> Samtidig med anmeldelsen, der skal være ledsaget af de fornødne bevisligheder, afleveres skibets nationalitetsbevis til skibsregistrator, eller skriftlig redegørelse afgives om årsagen til, at dette ikke kan ske.</p>	<p>10. § 19, stk. 2, affattes således: »Stk. 2. Anmeldelsen skal være ledsaget af de fornødne bevisligheder.«</p>
<p>§ 20. ... <i>Stk. 3.</i> Udslettelse kan heller ikke finde sted, hvis der er registreret panterrettigheder i skibet, medmindre indehaverne af de registrerede panterrettigheder giver skriftligt samtykke til udslettelsen. I stedet anføres der på skibsbladet en bemærkning om det forhold, der skulle give anledning til udslettelse, og der kan herefter ikke registreres rettigheder i skibet. Retten til at lade skibet sejle under dansk flag og retten til skibets navn fortabes. Skibets nationalitetsbevis skal afleveres til skibsregistrator i overensstemmelse med § 19, stk. 2.</p>	<p>11. § 20, stk. 3, 4. pkt., ophæves.</p>
<p>§ 51. Følgende fordringer er sikret ved søpanteret i skibet: ... 2) Havne-, kanal- og andre vandvejsafgifter samt lodsafgifter. 3) ...</p>	<p>12. § 51, stk. 1, nr. 2, affattes således: »2) Offentligretlige og privatretlige havneafgifter, kanal- og andre vandvejsafgifter samt lodsafgifter.«</p>
<p>§ 168. Den registrerede ejer af et skib, som fører dansk flag, og som har en bruttotonnage på 20 eller derover, skal for at gå i fart have en godkendt forsikring eller anden garanti, der dækker ejerens</p>	<p>13. I § 168, stk. 1, 2. pkt., indsættes efter »§ 175«: », stk. 4«.</p>

<p>ansvar i medfør af dette kapitel, og et certifikat, hvis skibet har en bruttotonnage på 300 og derover, jf. § 170. Forsikringssummen kan begrænses til ansvarsgrænsen i § 175.</p>	
<p>§ 175. ... <i>Stk. 3.</i> Ansvarsgrænsen for alle andre krav samt en eventuel udækket del af krav som nævnt i stk. 2 er 1 mio. SDR for skibe med en tonnage på 2.000 og derunder. For et skib med en større tonnage forhøjes ansvarsgrænsen således: 1) For hvert ton fra 2.001 til 30.000 tons med 400 SDR, 2) for hvert ton fra 30.001 til 70.000 tons med 300 SDR og 3) for hvert ton over 70.000 tons med 200 SDR. <i>Stk. 4.</i> Ansvarsgrænserne i stk. 1-3 gælder summen af alle krav, som opstår ved en og samme hændelse, mod rederen, ejeren, brugeren, befragteren og disponenten samt de personer, som de svarer for. <i>Stk. 5.</i> Hvis bjærgere ikke opererer fra skib eller kun opererer fra det skib, som bjærgningen gælder, beregnes ansvarsgrænserne efter en tonnage på 2.000 tons. Ansvarsgrænserne gælder summen af alle krav, som opstår ved en og samme hændelse, mod bjærgerne og de personer, de svarer for. <i>Stk. 6.</i> Erhvervs- og vækstministeren kan ændre ansvarsgrænserne i stk. 1-3 i overensstemmelse med vedtagelser truffet i henhold til artikel 8 i 1996-protokollen. Erhvervs- og vækstministeren kan endvidere fastsætte særlige ansvarsgrænser for skibe under 300 tons.</p> <p><i>(Grænserne nævnt oven for er ændret ved bekendtgørelse nr. 13 af 13. januar 2015 om ændring af ansvarsgrænserne i sølovens § 175, stk. 2 og 3.)</i></p>	<p>14. I § 175 indsættes efter stk. 2 som nyt stykke: »<i>Stk. 3.</i> Ansvarsgrænsen for krav i anledning af et vragts lokalisering, afmærkning og fjernelse er 2.000.000 SDR for skibe, som ikke er passagerskibe, der udelukkende sejler i fast rutefart mellem danske havne. For sådanne skibe med en tonnage på mere end 1.000 forhøjes ansvarsgrænsen således 1) for hvert ton fra 1.001 til 2.000 med 2.000 SDR, 2) for hvert ton fra 2.001 til 10.000 med 5.000 SDR, og 3) for hvert ton over 10.001 med 1.000 SDR.« <i>Stk. 3-6 bliver herefter stk. 4-7.</i></p> <p>15. I § 175, <i>stk. 4</i>, der bliver <i>stk. 5</i>, ændres »stk. 1-3« til: »stk. 1-4«.</p> <p>16. I § 175, <i>stk. 6</i>, der bliver <i>stk. 7</i>, ændres »stk. 1-3« til: »stk. 1, 2 og 4«.</p>
<p>§ 176. ... <i>Stk. 2.</i> Såfremt beløbet i medfør af § 175, stk. 2, ikke er tilstrækkeligt til at dække de der nævnte fordringer, dækkes den udækkede del i lige forhold med andre krav af det i § 175, stk. 3, nævnte begrænsningsbeløb.</p>	<p>17. I § 176, <i>stk. 2</i>, ændres »§ 175, stk. 3« til: »§ 175, stk. 4«.</p>
	<p style="text-align: center;">§ 2</p> <p>I lov om sikkerhed til søs, jf. lovbekendtgørelse nr. 72 af 17. januar 2014, som ændret senest ved § 3 i lov nr. 463 af 15. maj 2017, foretages følgende ændring:</p>
<p>§ 21. ... <i>Stk. 8.</i> Søfartsstyrelsen er sekretariat for Ankenævnet for Søfartsforhold.</p>	<p>1. § 21, <i>stk. 8</i>, ophæves.</p>
	<p style="text-align: center;">§ 3</p> <p>I lov om afgift af tinglysning og registrering af ejer- og panterrettigheder m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 462 af</p>

	14. maj 2007, som senest ændret ved § 8 i lov nr. 474 af 17. maj 2017, foretages følgende ændring:
§ 12. ... <i>Stk. 3.</i> Skibe med en bruttotonnage på 5 tons eller derunder er omfattet af reglerne for pant i løsøre efter § 5.	1. I § 12, stk. 3, ændres »Skibe med en bruttotonnage på 5 eller derunder« til: »Fritidsfartøjer med en bruttotonnage under 20 og andre skibe med en bruttotonnage på højst 5 «.
	<p style="text-align: center;">§ 4</p> <p><i>Stk. 1.</i> Loven træder i kraft den 1. januar 2018, jf. dog stk. 2.</p> <p><i>Stk. 2.</i> § 1, nr. 3, 4, 7, 9, § 3 og § 5 træder i kraft den 1. juli 2018.</p> <p><i>Stk. 3.</i> Regler, der er fastsat i henhold til hidtil gældende regler, forbliver i kraft, indtil de ophæves eller afløses af regler fastsat med hjemmel i denne lov.</p>
	<p style="text-align: center;">§ 5</p> <p><i>Stk. 1.</i> Fritidsskibe med en bruttotonnage på mindst 5 og mindre end 20, hvori der ved lovens ikrafttræden ikke er registreret pant, brugsrettigheder eller andre rettigheder, udslettes af skibsregistret.</p> <p><i>Stk. 2.</i> Er der registreret pant, brugsrettigheder eller andre rettigheder i et fritidsfartøj med en bruttotonnage på mindst 5 og mindre end 20 noteres det i skibsregistret, at der ikke kan ske registrering af nye rettigheder eller ændringer til eksisterende rettigheder i skibet, bortset fra udslettelser, anmeldelser af kreditorskifte, ændret bestemmelse om modtagelse af retslige meddelelser samt oplysning om konkurs eller offentligt eller privat skifte m.v.</p> <p><i>Stk. 3.</i> Anmelder skibets ejer, at det er overdraget til en anden, noteres det i skibsregistret, at den registrerede ejer ikke længere er berettiget til at råde over skibet.</p> <p><i>Stk. 4.</i> Anmelder den registrerede ejer eller person, som denne har overdraget skibet til, at skibet på ny skal anvendes erhvervsmæssigt, sidestilles dette med en anmeldelse om optagelse i skibsregistret. De rettigheder, der er stiftet før registreringen, bevarer deres gyldighed over for tredjemand, såfremt de herom gældende regler er iagttaget.</p>
	<p style="text-align: center;">§ 6</p> <p><i>Stk. 1.</i> Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland.</p> <p><i>Stk. 2.</i> § 1, § 2 og § 5 kan ved kongelig anordning sættes helt eller delvis i kraft for Grønland med de ændringer, som de grønlandske forhold tilsiger.</p> <p><i>Stk. 3.</i> Skibe hjemmehørende i Grønland er omfattet af § 1 og § 5, hvis skibet helt eller delvist er eller efter lovens ikrafttræden har været ejet af personer, der ikke har bopæl i Grønland, eller af selskaber el.lign., der ikke har hjemsted i Grønland.</p> <p><i>Stk. 4.</i> § 1 kan helt eller delvis sættes i kraft for Færøerne med de ændringer, som de færøske forhold tilsiger.</p>