



## **NOTAT**

1. september 2017

### **Høringsnotat vedrørende udkast til lovforslag om ændring af søloven, lov om sikkerhed til søs m.v.**

#### **1. Indledning**

Formålet med lovforslaget er at stimulere aktivitet, vækst og jobskabelse i Det Blå Danmark ved tiltrækning af udenlandske rederier til de danske registre samt at fremme omsætningen af brugte fritidsfartøjer gennem en forenkling af registreringen af pant i mellemstore fritidsfartøjer, hvilket forventes at fremme bl.a. udbetaling af lån. Andre formål med lovforslaget er at nedbringe risikoen for staten i forhold til afholdelse af udgifter ved vragsjernelse af de lidt større skibe, samt at gøre det muligt for Danmark at leve op til sine forpligtelser i forhold til FN- og EU-sanktioner på skibsregistreringsområdet. Endelig gennemføres med lovforslaget andre justeringer på søfartsområdet.

Forslaget er sendt i høring den 4. juli 2017 med høringsfrist den 14. august 2017 hos i alt 66 myndigheder, organisationer m.v. Der er modtaget høringssvar fra 16 myndigheder, organisationer, foreninger m.v., hvoraf otte har haft bemærkninger til lovforslaget.

#### **2. Generelle bemærkninger**

Høringen tegner overordnet et billede af, at høringsparterne er positive over for lovforslaget. Organisationerne er dog fremkommet med bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser. De væsentligste bemærkninger vedrører justering af skibsregistreringsreglerne om udenlandske ejeres adgang til at få skibe under dansk flag samt overførslen af pant i de mellemstore fritidsfartøjer fra Skibsregistret til Personbogen.

Bemærkningerne til forslagens enkelte dele er nærmere gennemgået nedenfor.

#### **3. Bemærkninger til lovforslagets enkelte dele**

##### **3.1. Justering og klarificering af reglerne om udenlandske ejeres adgang til at få skibe under dansk flag**

Danske Rederier finder det positivt, at skibsregistreringsreglerne gøres mere gennemskuelige og justeres for at gøre det mere attraktivt at have skibe under dansk flag. Der peges på, at skibsregistreringsreglerne er et afgørende rammevilkår for danske og udenlandske rederier, der ønsker at drive virksomhed fra Danmark.

CO-Søfart udtaler, at det med en udvidelse af DIS-ordningen er tilsigtet at tilføre udenlandsk tonnage til registret. Efter organisationens opfattelse vil dette i sig selv udvande kvaliteten af registret, da myndighedstilsynet vil være særdeles besværligt og alene foregå på såkaldte port state controls (havnestatskontroller) i udenlandske havne, da kun få af de skibe, man ønsker tilført registret, nogensinde vil anløbe dansk havn. Organisationen anfører desuden, at i dag kan skibe i DIS, der ejes inden for EU, støtte sig til domskonventionen. Dette medfører, at en dom fra en dansk domstol vil kunne håndhæves i hele EU/EFTA. Ordningen vil på papiret kunne føre til en dansk dom, men den vil ingen virkning få i lande uden for EU, såfremt disse landes domstole ikke accepterer en dansk afgørelse. Organisationen vurderer endvidere, at forslaget vil medføre øgede udgifter for staten til social sikring af udenlandske søfarende, men at det er en politisk afgørelse, om det sociale sikkerhedsnet skal udbredes yderligere.

### **Kommentar**

*Med lovforslaget justeres reglerne for udenlandske rederiers adgang til at sætte skibe under dansk flag, således at rederier fra tredjelande sidestilles med EU- og EØS-lande i forhold til det såkaldte "etableringskrav". Ligeledes justeres det såkaldte "aktivitetskrav", idet det dog fastholdes, at der fortsat skal dokumenteres aktivitet i Danmark. Formålet med fastholdelse af kravet om aktivitet i Danmark er at sikre, at lovforslaget fremmer økonomisk aktivitet i Danmark, og at de danske registre ikke bliver åbne registre. Samtidig sikres, at der kan udtages stævning i Danmark, idet forslaget lægger op til, at erhvervsministeren bemyndiges til at fastsætte krav om, at udenlandske rederier skal udpege en enhed i Danmark, der kan rettes henvendelse til i kontroløjemed og lignende, og som kan stævnes på ejerens eller rederens vegne, jf. forslagets § 1, nr. 1.*

*For så vidt angår kvaliteten af de skibe, der indflages, bemærkes, at der ikke med lovforslaget ændres på de krav, der stilles til skibe under dansk flag. Skibe, der indflages efter de nye skibsregistreringsregler, vil blive vurderet på samme måde, som gælder for skibe, der indflages i dag. Det vurderes derfor ikke, at lovforslaget skulle føre til, at kvaliteten af skibe under dansk flag reduceres. Med lovændringen ændres således ikke på, at der fortsat vil blive udført den nødvendige kontrol, ligesom det vil være en forudsætning for udstedelse og opretholdelse af danske certifikater, herunder fartstilladelser, at rederiet opfylder sine pligter i medfør af både den danske og den internationale regulering mv.*

*Lovforslaget medfører ikke i sig selv ændringer i reglerne om socialsikring af søfarende – det gælder uanset, om der måtte være danske eller udenlandske søfarende beskæftiget på de skibe, der indflages efter de nye regler.*

**3.2. Forenklet registrering af rettigheder i mellemstore fritidsfartøjer**  
Dansk Fritidssejler Union og Dansk Sejlunion er overordnet positive over for forslaget om overførsel af fritidsfartøjer til Personbogen.

Dansk Sejlunion giver dog bl.a. udtryk for usikkerhed om, hvorvidt overflytningen til Personbogen vil betyde, at der i relation til finansieringsinstitutionerne opstår samme udfordringer med fremskaffelse for dokumentation i forbindelse med registrering af brugte fartøjer i skibsregistret, som det i dag kan være tilfældet i forbindelse med registrering i skibsregistret. Derudover peges på, at det i forbindelse med ændringen bør sikres, at danske bådejere fortsat kan erhverve et nationalitetsbevis, som kan fremvises i forbindelse med sejlads i udlandet.

Finans Danmark peger på, at de foreslåede ændringer også bør omfatte reglerne om virksomhedspant, og som en konsekvens af de nye regler bør grænsen også her ændres til 20 bruttotonnage. Derudover udtrykkes ønske om, at det overvejes at lave en ordning, hvorefter man afgiftsfrit kan ”flytte” en registrering fra skibsregistret til Personbogen, så det giver et incitament til, at registreringerne fremover flyttes til Personbogen. Der peges endvidere på, at det kan forringe panthavers retsstilling, at pant i Personbogen ikke omfatter skibets tilbehør, således som det er tilfældet efter søloven. Endelig peges på, at pantsætning af løsøre i Personbogen normalt slettes efter 10 år. Såfremt dette også kommer til at gælde pant i de omhandlede skibe, er der tale om en forringelse i forhold til de gældende regler, idet det vil betyde, at panthavere skal vedligeholde deres pant oftere, hvilket vil medføre yderligere administration og omkostninger.

Bådbogen er kritisk over for, at pant og andre rettigheder i lystfartøjer alene registreres i Personbogen, idet der herefter kun kan søges på fartøjets ejer og ikke på det behæftede fartøj. Hvis en anden end den i Personbogen registrerede ejer udbyder et lystfartøj til salg, vil det derfor ikke være muligt for en potentiel køber at fremsøge oplysning om, hvorvidt fartøjet er behæftet eller ikke. Dette forhold vil f.eks. gøre det let for den, der har stjålet et fartøj eller den, der ikke ønsker at respektere en tinglyst rettighed, at omsætte et behæftet fartøj til skade for långiver og godtroende køber. Bådbogen har i høringssvaret foreslået en ny registrering af de behæftede lystfartøjer ud fra skibenes unikke skrognummer. En sådan

registrering foretages ikke i dag, men Bådbogen angiver at kunne bistå med både systemer og uddannelse af personale.

### **Kommentar**

*Regeringen noterer sig, at der generelt set er tilslutning blandt høringsparterne til, at registreringen af pant i de mellemstore fritidsfartøjer fremadrettet skal ske i Personbogen. Som det fremgår af bemærkningerne til lovforslaget er tinglysning af pant i Personbogen administrativt enklere end registrering i Skibsregistret og kan ske digitalt. Finansieringsinstitutterne har ikke i forbindelse med høringen givet udtryk for, at omlægningen vil føre til øgede administrative krav i forbindelse med långivning. Det er derfor forventningen, at overgangen til Personbogen vil gøre det lettere og hurtigere for ejere af mellemstore fritidsfartøjer at få tinglyst pant, da registreringen sker digitalt og uden krav om ejerregistrering forinden. Herved kan markedet for handel med brugte fritidsfartøjer forbedres, da bådforhandlerne hurtigere vil kunne gennemføre lånefinansierede handler. Dertil kommer, at der vil være mindre administration for banker, finansieringsinstitutter og bådejere.*

*Som det fremgår af lovbemærkningerne knytter registrering i Personbogen sig til den pågældende person eller virksomhed m.v. og ikke til den pantsatte genstand. Der kan derfor opstå spørgsmål om "skjult pant". Det bemærkes imidlertid, at der i dag kun registreres pant i Skibsregistret på en meget lille andel af de samlede antal fritidsskibe. Ud af de i alt ca. 2.200 mellemstore fritidsfartøjer, der er optaget i Skibsregistret, er der således kun registreret pant på ca. 1.300. Dette indikerer, at de mellemstore fritidsskibe i vidt omfang finansieres uden pant i skibet. Desuden bemærkes, at modellen med pant i Personbogen allerede i dag fungerer for registrering af rettigheder i små fritidsfartøjer mellem 0 og op til 5 BT.*

*Endvidere bemærkes, at som følge af overgangsordningen i lovforslagets § 5, stk. 2, berøres eksisterende rettigheder, herunder panterettigheder, som allerede er registreret i fartøjer, ikke af lovændringen. Lovforslaget medfører således ikke en forringelse af panthavers retsstilling i forhold til disse rettigheder. For så vidt angår de rettigheder, som fremadrettet vil skulle registreres i Personbogen, vil panthaver kunne afgrænse pantet i forbindelse med den konkrete aftale, ligesom der også vil kunne tages højde for de eventuelle yderligere omkostninger, som registreringen i Personbogen måtte medføre for panthaver, herunder også i forbindelse med vedligeholdelse af pantet.*

*Det forhold, at pant i de mellemstore fritidsfartøjer fremadrettet skal registreres i Personbogen, tilsiger ikke, at der ændres på reglerne vedrø-*

*rende virksomhedspant, der ses at vedrøre alle skibe, herunder også erhvervsskibe på over 5 bruttotonnage.*

*Det er korrekt, at der som konsekvens af lovændringen ikke længere vil kunne udstedes såkaldt nationalitetsbevis for de mellemstore fritidsskibe, der ikke er registreret i Skibsregistret. Nationalitetsbeviset udgør bevis for ejerskab, og at der er tale om et dansk skib, og bruges i visse situationer ved sejlads i udlandet. Søfartsstyrelsen har dog tilkendegivet, at udformningen af et alternativ til nationalbeviset overvejes, og at styrelsen vil indgå i en nærmere dialog med fritidssejlerne herom.*

*Samlet set vurderes fordelene ved forslaget at opveje ulemperne.*

### **3.3. Hævelse af ansvarsbegrænsningsbeløbet ved vragsfjernelse m.v.**

Danske Rederier bemærker, at forslaget om forhøjelse af de internationale begrænsningsbeløb for vragsfjernelse er indførslen af et nationalt særkrav hovedsagligt efter norsk model. Globalbegrænsningsreglerne har baggrund i internationale konventioner og reguleres internationalt i IMO (International Maritime Organisation), og Danske Rederier anfører, at hvis man vil forhøje grænserne yderligere, bør det ske i IMO og ikke nationalt. Der peges endvidere på, at det ikke kan udelukkes, at national forhøjelse af de internationale grænser vil have betydning for præmien på forsikringer og derfor medføre større omkostninger for erhvervet. Danske Rederier har imidlertid forståelse for ønsket om, at staten holdes skadesløs med hensyn til omkostningerne til fjernelse af vraget, som er større end skibets begrænsningsbeløb.

Danske Rederier foreslår dog, at det fremgår af lovbemærkningerne, at hverken et bugseret skibs eller bugsererens ret i søloven til ansvarsbegrænsning efter de internationale grænser berøres af forslaget. Danske Rederier ser også gerne, at det tilføjes i lovbemærkningerne, at ejerens udgifter til forebyggende eller afhjælpende forholdsregler medtages i begrænsningsfeltet.

Danske Havne tilkendegiver sin støtte til hævelsen af ansvarsbegrænsningsbeløbet ved vragsfjernelse m.v. Med forhøjede grænser følger større incitament til, at rederen lader vragsfjerne på egen bekostning og initiativ. Danske Havne udtrykker håb om, at lovændringen vil medføre, at de danske erhvervs-, fiskeri- og lystbådehavne i mindre grad vil blive præget af udtjente fartøjer.

Grønlands Selvstyre henleder opmærksomheden på, at den centrale havnemyndighed er et hjemtaget område, og at Naalakkersuisut på indeværende samling har forberedt et lovforslag om bortfjernelse af skibe og vrags i havne. Såfremt de kommende lovændringer forventes iværksat for

Grønland ved kongelig anordning, bør der kontrolleres for eventuelle snitflader til grønlandsk lovgivning.

### **Kommentar**

*Som anført i bemærkningerne til lovforslaget indebærer ændringsforslaget, 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. Den foreslåede ordning svarer i store træk til den ordning, der gælder i Norge, hvor man i en årrække har haft højere ansvarsbegrænsningsbeløb i forbindelse med vragsfjernelse, og hvor beløbene afhænger af skibenes størrelse, men er forhøjet med ca. en firedobling i forhold til de internationale ansvarsgrænser.*

*Bemærkningerne fremsat af Grønlands Selvstyre findes ikke at være af betydning for lovforslaget på nuværende tidspunkt, idet der i forbindelse med en iværksættelse af lovændringen for Grønland vil blive kontrolleret for eventuelle snitflader til grønlandsk lovgivning.*

*For så vidt angår det af Danske Rederier anførte vedrørende bugsering, kan det oplyses, at der i 2016 blev foretaget en ændring af sølovens regler vedrørende bugsering og vragsfjernelse. Reglerne for bugsering og adgangen til ansvarsbegrænsning blev i den forbindelse ændret, således at bugsereren kan blive økonomisk ansvarlig op til ansvarsgrænsen, medmindre det er påset, at bestilleren af bugseringen har forsikring, eller at der er stillet lignende sikkerhed.*

*Med det nærværende forslag skal bugsereren fortsat påse, at der er tegnet forsikring eller stillet sikkerhed for det beløb, der er omfattet af forsikringspligt, men ikke det beløb, der ligger ud over forsikringspligt op til det nu foreslåede ansvarsbeløb. Statens risiko i forhold til de forhøjede ansvarsgrænser reduceres således ikke i helt samme omfang i forhold til bugsereren, men påvirkningen af de danske bugseringsvirksomheders konkurrenceevne minimeres.*

*Ønsket om, at det tilføjes i lovbemærkningerne, at ejerens udgifter til forebyggende eller afhjælpende forholdsregler medtages i begrænsningsfeltet, er noteret. Den foreslåede § 175, stk. 3, ændrer alene på begrænsningsbeløbenes størrelse i forbindelse med krav i anledning af et vrags lokalisering, afmærkning og fjernelse, og ikke måden hvorpå udgifter opgøres efter sølovens kap. 9 i øvrigt.*

*Det er endvidere noteret, at Danske Rederier, uanset en generel bekymring for omkostningsniveauet, samtidig udviser forståelse for, at staten holdes skadesløs med hensyn til omkostningerne til fjernelse af vrage, som er større end skibets begrænsningsbeløb. Derfor findes bekymringen for omkostningsniveauet ikke at give anledning til yderligere.*

### **3.4. Sikring af privatretlige havneafgifter ved søpant i skibe**

Danske Rederier har ingen indvendinger mod, at retten til søpant hjemles tydeligt i loven, uanset om havnene er organiserede som kommunal-, selvstyre eller kommunalt ejet aktieselskabshavne, da det er et internationalt princip, at søpant dækker havneafgifter. Ved revision af havneloven i 1990 blev kompetencen til at fastsætte havneafgifter overført til havnene. I den forbindelse forudsættes det, at der ikke blev foretaget en konsekvensrettelse i sølovens regler om søpant, og det fremgår derfor ikke tydeligt, at havneafgifter har en fortrinsret uanset havnenes organisering.

Dansk Fritidssejler Union har udtalt, at det forhold, at det med forslaget bliver muligt at optage søpant for havneafgifter, er imødekommelse af et behov for de mange private lystbådehavne, der har måttet afskrive betydelige beløb i ikke betalte havneafgifter. Med ændringen styrkes retssikkerheden betragteligt.

Danske Havne har udtalt, at man bifalder, at lovforslaget indeholder en længe ønsket præcisering af sølovens § 51, stk. 1, nr. 2, som uden tvivl fastslår retten til at sikre havneafgifter ved søpant, uanset om havneafgifterne er privatretlige eller offentligretlige. Havnelovens § 5 om modtagepligt bevirker, at havnen uanset organisationsform ikke kan vælge skibe eller kunder fra. Derfor er det positivt, at alle havne uanset organisationsform får søpant for sit krav på havneafgifter. Søfartsstyrelsen opfordres dog til at benytte lejligheden til at præcisere indholdet af sølovens § 51, stk. 1, nr. 2's formulering om "andre vandvejsafgifter" og således tilføje eller præcisere, at de danske havne uden tvivl kan sikre både havneafgifter, skibs- og vareafgifter samt havnens udlæg for strøm, vand, brug af kran og andre havnerelevante ydelser i retten til søpant. Endelig opfordres til, at havnens udlæg på baggrund af en søpanteret kan foretages uden udlægsgrundlag.

### **Kommentar**

*Regeringen noterer sig, at modtagelsen af forslaget om at sidestille private havne med offentlige havne er positiv.*

*I forhold til Danske Havnes ønske om, at søpantet skal udvides til også at omfatte andre krav end havneafgiften, samt at der skal kunne foretages udlæg på baggrund af en søpanteret uden udlægsgrundlag, kan det oplyses, at der ikke aktuelt er planer herom. Det bemærkes hertil, at en ud-*

*videlse af søpantet til også at omfatte de krav, som er anført af Danske Havne, de facto vil betyde, at simple betalingskrav vil opnå fortrinsret frem for væsentlige krav, så som eksempelvis erstatningskrav for skade på person eller krav, som eventuelt er opstået i forbindelse med bjærgningen af et skib. Den af Danske Havne foreslåede udvidelse vil derfor stemme lidet overens med formålet med søpantet. For så vidt angår ønsket om, at søpantet medtages som et udlægsgrundlag på linje med de øvrige fundamentet i retsplejelovens § 478, kan det oplyses, at dette ikke findes hensigtsmæssigt, da der kan eksistere betydelig usikkerhed om, hvorvidt det underliggende krav, som er sikret ved søpantet, eksisterer, og i bekræftende fald hvor stort det er. En sådan usikkerhed bør derfor afklares ved dom før en eventuel tvangsfuldbyrdelse.*

### **3.5 Ændring af ikrafttrædelsestidspunktet for overførslen af registrering af pant i de mellemstore fritidsskibe til Personbogen**

Søfartsstyrelsen er i forbindelse med høringen blevet opmærksom på, at der er behov for en justering af de nuværende regler om opkrævning af en årlig afgift for at være registreret som ejer af et skib i Skibsregistret. Denne afgift opkræves én gang årligt for skibe, der er registreret den 1. marts. Med henblik på at forenkle opkrævningen og sikre, at der ikke opkræves afgift for de fritidsskibe, der skal overføres til Personbogen, er ikrafttrædelsesbestemmelsen vedrørende de bestemmelser, der vedrører registrering af pant i de mellemstore fritidsfartøjer, ændret fra den 1. juli 2018 til den 1. marts 2018. Da lovændringen træder i kraft ved døgnets begyndelse, vil de ubehæftede fartøjer være at anse for slettet fra dette tidspunkt, og ejeren vil herefter ikke være pligtig at betale afgift, jf. sølovens § 15 b, stk. 1 og 4.

## **4. Oversigt over hørte organisationer m.v.**

### Myndigheder m.v.:

Finansministeriet  
Justitsministeriet  
Skatteministeriet  
Udenrigsministeriet

Færøernes Hjemmestyre  
Grønlands Selvstyre

### Erhverv og organisationer:

Advokatrådet  
Advokatsamfundet  
Assuranceforeningen SKULD  
Bilfærgernes Rederiforening  
Brancheforeningen for Dykkermateriel  
CO-SEA



Danboat  
Danmarks Fiskeriforening  
Danmarks Fritidssejler Union  
Danmarks Rederiforening  
Danmarks Skibskredit A/S  
Danske Advokater  
Danske Havne  
Danske Lodser  
Danske Maritime  
Danske Rederier  
Danske Regioner  
Danske Tursejlere  
Dansk Byggeri  
Dansk Erhverv  
Dansk Industri  
Dansk Navigatørforening  
Dansk Metals Maritime Afdeling  
Dansk Rib Charterforening  
Dansk Sejlunion  
Dykkerfirmaernes Brancheforening  
Energi- og Olieforum  
Fag og Arbejde (FOA)  
Fagligt Fælles Forbund (3F)  
3F Sømændene  
Foreningen Danske Olieberedskabslagre  
Finansrådet  
Finanstilsynet  
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  
 Sømændenes Forbund  
 Søværnets Dykkerskole  
 Dansk Navigatorforening  
 Tempo Bådsalg  
 Træskibssammenslutningen.

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

CO-SEA, Danske Havne, Danske Rederier, Dansk Fritidssejler Union, Dansk Sejlunion, Finans Danmark, Grønlands Selvstyre, Bådbogen,

**Følgende organisationer, myndigheder m.v. har afgivet høringssvar uden bemærkninger:**

Dansk Byggeri, Dansk Erhverv, Finanstilsynet, Lønmodtagernes Garantifond, Træskibs Sammenslutningen, Færgesekretariatet, Skatteministeriet, Danmarks Fiskeriforening.

**5. Øvrige ændringer i lovforslaget**

Som omtalt ovenfor indeholder lovforslaget i forhold til lovudkastet, der blev sendt i høring den 4. juli 2017, den indholdsmæssige ændring, at tidspunktet for ikrafttræden af lovens bestemmelser vedrørende overflyttelsen af registrering af de mellemstore fritidsfartøjer er rykket frem af hensyn til at undgå, at der skal opkræves afgift for fartøjerne.

I lovforslaget er stk. 2 i § 4 derfor ændret fra: ”Stk. 2. § 1, nr. 3, 4, 7, 9, § 3 og § 5 træder i kraft den 1. juli 2018” til ”Stk. 2. § 1, nr. 3, 4, 7, 9, § 3 og § 5 træder i kraft den 1. marts 2018”.

Endvidere er der foretaget en materiel ændring i forhold til lovudkastets § 1, pkt. 14, der indsatte som nyt stk. 3 i sølovens § 175 bl.a. følgende:

”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...”

I forbindelse med den lovtekniske gennemgang af forslaget er det blevet vurderet, at undtagelsen af passagerskibe, som sejler i fast rutefart mellem danske havne kan udgøre diskrimination. Undtagelsen vil dermed være i strid med ligebehandlingsprincippet i forhold til passagerskibe, der sejler i fast rutefart mellem en dansk og en udenlandsk havn.

Lovforslaget er på denne baggrund blevet tilrettet, således, at ordlyden ”mellem danske havne” udgår af lovbestemmelsen. Herved fastholdes den gældende retstilstand for en større gruppe af passagerskibe end oprindeligt foreslået.