

NOTAT

Høringsnotat vedrørende forslag til lov om ændring af søloven og mortifikationsloven (Digital skibsregistrering og opbevaringsperiode for dagbøger, som føres på skibe)

1. Indledning

Lovforslaget indeholder forslag til ændringer af søloven og ændring af mortifikationsloven og har til formål dels at skabe et mere tidssvarende grundlag for indførelse af digital skibsregistrering, dels at nedsætte den periode, som dagbøger, som føres på skibe, mindst skal opbevares i.

Med vækstplanen for Det Blå Danmark har regeringen bl.a. fokus på Det Blå Danmark som et kraftcenter for digitalisering. Som led heri og som udløber af den politiske aftale om "Initiativer for Danmarks digitale vækst" indgået den 26. februar 2018 mellem regeringen (Venstre, Liberal Alliance og Det Konservative Folkeparti), Dansk Folkeparti og Radikale Venstre, skal der skabes et nyt digitalt skibsregister, som skal give nye muligheder for selvbetjening for rederierne og dermed bidrage til byrdeletterelser for erhvervslivet.

Folketinget vedtog ved lov nr. 526 af 7. juni 2006 en række ændringer af søloven m.v., som skulle danne de lovgivningsmæssige rammer for indførelse af digital skibsregistrering. Disse bestemmelser er dog kun sat i kraft i begrænset omfang, og de er ikke længere fuldt ud tidssvarende. Det vurderes således, at der er behov for enkelte justeringer af reglerne for at muliggøre indførelse af digital skibsregistrering på en tidssvarende måde.

I 2006 var det forventningen, at skibsregistret gradvist ville blive digitalt. På nuværende tidspunkt er det hensigten, at digitaliseringen vil ske på en gang. Ved en sådan overgang til et digitalt skibsregister vurderes det hensigtsmæssigt bl.a. at skabe yderligere mulighed for Søfartsstyrelsen til at kunne fastsætte regler om konvertering af ejerpantebreve på papir til digitale pantebreve. Ligeledes indeholder lovforslaget et forslag til ændring af mortifikationsloven, således at det kan undgås, at man kommer i en situation, hvor der kan kræves udstedt pantebreve på papir, efter at digital skibsregistrering er indført.

Herudover indeholder lovforslaget et forslag om nedsættelse af den periode, som dagbøger, som føres på skibe, mindst skal opbevares i. Det foreslås, at perioden nedsættes fra 3 år til 1 år efter datoen for sidste indførsel, da der ikke vurderes at være behov for en længere mindsteopbevaringsperiode.

Dagbøger mister typisk relevans, så snart rejsen er fuldført uden maritime hændelser. En opbevaring af dagbøger efter en sådan rejse er afsluttet, tilsigter derfor primært at opfylde et formelt administrativt krav. Hertil kommer, at der kan være vanskeligheder forbundet med at opbevare og sikre, at de omhandlede optegnelser kan genfindes i en længere periode.

Et udkast til lovforslag er sendt i høring den 1. oktober 2018 med høringsfrist den 31. oktober 2018 til i alt 68 organisationer, foreninger m.v. Der er modtaget høringssvar fra 14 organisationer, foreninger m.v., hvoraf 9 har haft bemærkninger til lovforslaget. Søfartsstyrelsen har efter høringsfristens udløb afholdt møde med Danmarks Skibskredit, hvilket har resulteret i supplerende høringssvar fra Danmarks Skibskredit og Finans Danmark.

2. Generelle bemærkninger

Høringen tegner et billede af, at der generelt er opbakning til, at der indføres digital skibsregistrering. Enkelte høringssvar peger dog på en række forhold, som der bør tages hensyn til i forbindelse med digitaliseringen og de foreslåede ændringer. Bemærkningerne vedrører primært digitalisering af pantebreve og mulighed for håndhævelse i udlandet.

3. Bemærkninger til lovforslagets konkrete indhold

Nedenfor redegøres for de væsentligste punkter i høringssvarene fra høringerne opdelt i afsnit knyttet til lovforslagets hovedemner og øvrige emner. Der henvises i øvrigt til de fremsendte høringssvar.

Der er, udover hvad der fremgår af kommentarerne, som er angivet med kursiv i dette notat, foretaget en række mindre justeringer af lovforslaget, primært af lovteknisk karakter.

Nedenstående kommentering af høringssvarene sker med udgangspunkt i følgende opdeling:

- 3.1. Digital skibsregistrering
 - 3.1.1. Generelt om digital skibsregistrering
 - 3.1.2. Særligt om digitalisering af pantebreve
 - 3.1.3. Fuldmagtsregister og fremgangsmåde ved ikrafttræden af sølovens § 46 e

- 3.1.4. Gennemførelse af skibshandler og leveringer af skibe fra værfter
- 3.1.5. Grønland
- 3.2. Mindsteopbevaringsfrist for dagbøger, som føres på skibe
- 3.3. Øvrige emner
- 3.3.1. Anvendelse af kopier i forbindelse med registreringer i skibsregistret

3.1. Digital skibsregistrering

3.1.1. Generelt om digital skibsregistrering

Danske Rederier støtter forslaget, som organisationen finder vil lette erhvervets byrder, og samtidig styrke Danmarks konkurrencedygtighed som maritim nation. Danske Rederier finder det positivt, at lovforslaget lægger op til fuldstændig digital skibsregistrering på en gang og hermed udvikling af et IT-system til at understøtte dette således, at der hurtigere og mere effektivt kan udstedes registreringsattester m.v.

Danske Rederier støtter endvidere, at mulighed for fuldmagter bibeholdes og bl.a. udvikles fra papirform til digital form. Særligt vigtigt er, at der for anmeldere uden NemID vil være en alternativ mulighed for validering, herunder anmeldelse af dokumenter i papirform, da skibshandler har international karakter.

Danske Bank kan også tilslutte sig forslaget. Danske Bank opfordrer dog til ved udformningen af bekendtgørelsen om digitalisering af pantebreve at søge nærmere afklaring af, om udfasningen af fysiske pantedokumenter kan medføre vanskeligheder i forbindelse med håndhævelse af panteretigheder ved udenlandske domstole.

Træskibs Sammenslutningen understreger, at specielt et skæringstidspunkt er vitalt i processen, nemlig tidspunktet for, hvornår det nødvendige IT-system er færdigudviklet. Hellere fem udsættelser end en digitaliseringsproces, som kuldsejler.

Danmarks Skibskredit har i udgangspunktet ikke indvendinger imod digital skibsregistrering generelt, men kan ikke støtte forslaget om, at pantebreve skal være digitale (dematerialisering). Danmarks Skibskredit er uenig i, at lovforslaget ikke i sig selv er vurderet til at medføre konsekvenser af betydning for erhvervslivet. Danmarks Skibskredit finder, at de administrative lettelser, der er forbundet med digitaliseringen, er proportionale sammenholdt med de tab, som de som långiver og panthaver kan risikere at lide, såfremt digitaliseringen af deres pantebreve i bedste fald viser sig tidskrævende at håndhæve og i værste fald viser sig vanskelige at håndhæve.

Finans Danmark støtter overordnet regeringens dagsorden for øget digitalisering. I forhold til lovforslaget opfordrer Finans Danmark dog til, at man fra regeringens side tager højde for de bekymringer, der er rejst af Danmarks Skibskredit i forhold til den med forslaget forbundne digitale tinglysning af pantebreve (dematerialisering).

Kommentar

Indledningsvis bemærkes, at lovforslaget ikke i sig selv indfører digital skibsregistrering. Muligheden for indførelse af digital skibsregistrering blev indført ved lov nr. 526 af 7. juni 2006. Det er erhvervsministeren, som fastsætter tidspunktet for reglernes ikrafttræden og omfanget af digitaliseringen.

Med dette lovforslag foreslås alene enkelte justeringer af regelgrundlaget som følge af, at det er hensigten at digitalisere så meget som muligt i 2020, hvor forventningen i 2006 var en gradvis digitalisering. Det vurderes derfor ikke, at lovforslaget i sig selv indeholder økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet.

I forhold til det af Træskibs Sammenslutningen anførte bemærkes, at det både efter ovennævnte lov fra 2006 og efter lovforslaget er erhvervsministeren, som fastsætter tidspunktet for ikrafttræden af reglerne om digital skibsregistrering. Forventningen er på nuværende tidspunkt, at et nyt IT-system vil kunne være færdigudviklet i 2020. Hvis dette alligevel ikke måtte blive tilfældet, vil reglerne først blive sat i kraft på det tidspunkt, hvor systemet måtte være klar.

Det vil skulle sikres, at systemløsningen opfylder de behov, som skibsregistreret og brugerne har med hensyn til pålidelig og effektiv registrering af anmeldelser, samt at dette sker med tilstrækkelig sikkerhed i alle transaktionsled.

I forhold til spørgsmålet om digitalisering af pantebreve henvises til pkt. 3.1.2 nedenfor.

3.1.2. Særligt om digitalisering af pantebreve

Danske Rederier finder det positivt, at pantebreve på papir konverteres til digitale pantebreve.

Danmarks Skibskredit kan ikke støtte forslaget om, at pantebreve skal digitaliseres, idet de frygter, at dette vil kunne give anledning til store problemer i forbindelse med håndhævelsen af panterettigheder i udlandet.

Danmarks Skibskredit finder således, at hverken lovforslaget eller bemærkningerne forholder sig til håndhævelsen af pantet. Hvis der opstår

tvivl om, hvorvidt pantet faktisk kan håndhæves, er panteretten værdiløs for panthaver med den konsekvens, at panthaver/långiver ikke kan/vil stille finansiering til rådighed for reder til brug for erhvervelse af et givent skib, der påtænkes indflaget i DIS/DAS. Håndhævelsessynspunktet er afgørende i valget mellem flere påtænkte flagstater, hvis lovgivning regulerer den pågældende panteret. Danmarks Skibskredit vurderer derfor, at en digitalisering af pantebreve registreret i DIS/DAS, som globalt set vil være uden fortilfælde, vil være forbundet med stor risiko for, at indflagning af skibe i DIS/DAS fravælges.

Danmarks Skibskredit fremhæver endvidere, at digitalisering af pant i skibe ikke har været eller er efterspurgt af de internationale markedsaktører inden for shipping. Danmarks Skibskredit finder heller ikke, at formålet med dematerialisering generelt berettiger en dematerialisering af pantebreve i skibe, idet hensyn til omsættelighed samt effektiv afvikling ikke gør sig gældende for pantebreve i skibe, der typisk ikke omsættes.

Danmarks Skibskredit bemærker, at de har anslået en værdi af DKK 7 mia. sikret ved pant i skibe registreret i DIS/DAS og er et obligationsudstedende institut i Danmark, hvorfor det er afgørende for dem, at de bevarer en evne til hurtigt at eksekvere deres panter.

Den manglende hensyntagen til problemerne i forbindelse med håndhævelsen i udlandet af digitale pantebreve indebærer, at lovforslaget efter Danmarks Skibskredits opfattelse savner praktisk udsyn, behørig hensyntagen til kontekst samt er kontraproduktivt for gennemførelsen af regeringens vækstplan for Det Blå Danmark med henblik på at tiltrække udenlandske rederier og deres udenlandske panthavere.

Danmarks Skibskredit opfordrer til, at man opretholder den oprindelige forventning i ændringsloven til en trinvis digitalisering frem for en fuldstændig digitalisering af skibsregistret, indtil man opnår en bred anerkendelse af et dansk dematerialiseret pantebrev i det internationale shipping-samfund og dermed vished for pantets eksigibilitet, dvs. at det kan inddrives. Danmarks Skibskredit finder endvidere, at dematerialisering af pantebreve i skibe bør være resultatet af et koordineret initiativ i FN-regi, desuagtet, at dette kan indebære, at digitalisering udskydes på ubestemt tid, indtil der er den fornødne opbakning hertil i det internationale shippingsamfund.

Danmarks Skibskredit henviser også til, at Søfartsstyrelsen har kontaktet de 15 største flagstater for at få feedback på, hvorvidt de relevante myndigheder i de pågældende flagstater ville forventes at anerkende et dansk dematerialiseret pantebrev i et skib, og at resultatet af undersøgelsen afventes. Danmarks Skibskredit sætter spørgsmålstejn ved brug af denne

benchmark, ligesom Danmarks Skibskredit oplyser om egne undersøgelser gennem kontakt med advokater specialiseret i skibsfinansiering i England, Gibraltar, Holland, Grækenland, Singapore og Hongkong. I et supplerende høringssvar henstilles til, at Søfartsstyrelsen indhenter udtalelser fra relevante myndigheder i de største trading jurisdictions og dermed arrestjurisdiktioner.

I det supplerende høringssvar understreger Danmarks Skibskredit endvidere, at der, hvis lovforslaget desuagtet skulle blive vedtaget, er behov for, at der iagttages tabsbegrænsende foranstaltninger, herunder at Søfartsstyrelsen på anmodning skal kunne udstede et originalt pantebrev til brug for en fuldbyrdelse af det pågældende pantebrev, ligesom digitale pantebreve skal kunne stiftes på engelsk og en udskrift fra registret skal tilsvarende være på engelsk og som minimum opfylde en række nærmere angivne kvalitative krav.

Danmarks Skibskredit påpeger endelig, at det ikke alene er formen, men også indholdet af Skibsregistrets udskrifter, som er relevante faktorer for, at digitale pantebreve kan dokumenteres over for udenlandske myndigheder.

Finans Danmark henviser til, at man fra regeringens side tager højde for de bekymringer, der er rejst af Danmarks Skibskredit i forhold til den med forslaget forbundne digitale tinglysning af pantebreve (dematerialisering). Dematerialiserede pantebreve kan medføre store vanskeligheder for panthaveres muligheder for at håndhæve pant i skibe i retssystemer i andre dele af verden, der ikke på samme måde er digitaliseret, og hvor man eksempelvis stiller krav om, at panthaver stiller med originale pantedokumenter med myndighedsstempler mv. som dokumentation for en gyldig panteret. Ændringerne med lovforslaget vil således medføre en usikkerhed for panthavere i praksis, der i sidste ende vil kunne have en afsmitende effekt på finansieringsmulighederne og dermed erhvervet som helhed.

Kommentar

Spørgsmålet om den praktiske håndhævelse af pant i udlandet efter indførelse af digital skibsregistrering er indgået i overvejelserne vedrørende lovforslaget, selv om det ikke fremgår af bemærkningerne til det lovforslag, som er sendt i høring. Spørgsmålet var også fremme i forbindelse med behandlingen af lovændringerne i 2006. Det er vurderingen, at en digitalisering af skibsregistreringen – herunder en dematerialisering af pantebreve – ikke vil have de negative konsekvenser for håndhævelse i udlandet, som særligt Danmarks Skibskredit påpeger.

Det vurderes således, at det er muligt at finde praktiske løsninger, hvis der i forbindelse med håndhævelse i udlandet anmodes om forevisning af fysiske dokumenter. En praktisk løsning kunne eksempelvis være en bekræftet udskrift af skibsregistret, hvor registreringer om ejer- og panteforhold m.v. fremgår. Dette er tilføjet bemærkningerne til lovforslaget.

Problemerne omkring accept i udlandet af digitale dokumenter knytter sig navnlig til den digitale signatur, idet det ikke i alle lande er accepteret, at en sådan kan træde i stedet for en personlig underskrift, ligesom det i nogle tilfælde er nødvendigt, at personlige underskrifter bekræftes for en notar, og at der indhentes en juridisk udtalelse fra en advokat om de danske regler om sikring af panterettigheder. I sådanne tilfælde vurderes det at kunne medvirke til en imødegåelse af problemerne, såfremt pantsætteren ved en personlig underskrift på en udskrift fra skibsregistret bekræfter at have givet det pågældende pant i skibet. Pantsætterens og skibsregistrets underskrifter på udskriften vil herefter kunne bekræftes af f.eks. en notar.

Branchen – herunder Danmarks Skibskredit - vil blive inddraget i overvejelserne om udformning af de digitale pantebreve og papirudskrifter heraf. De forhold vedrørende udformningen af udskrifter mv., som Danmarks Skibskredit nævner i deres supplerende høringssvar, vil også indgå i overvejelserne. Der skal dog allerede nu gøres opmærksom på, at det ikke vurderes muligt for Søfartsstyrelsen at udstede originale pantebreve, som Danmarks Skibskredit mener, at der er behov for. Søfartsstyrelsen udsteder heller ikke pantebreve i dag andet end på baggrund af mortifikation. Der skal også gøres opmærksom på, at pantebreve i dag skrives på dansk, og at der ikke ses at være grundlag for at ændre dette ved en digitalisering.

I forhold til Danmarks Skibskredits opfordring til at opretholde den oprindelige forventning i ændringsloven til en trinvis digitalisering bemærkes, at dette ikke findes tidssvarende. Indførelse af digital skibsregistrering bør ske så hurtigt, som det er muligt, så de administrative lettelser kan opnås. Derfor er det på nuværende tidspunkt fortsat forventningen, at simple såvel som negotiable pantebreve digitaliseres samtidig i 2020, når der foreligger et nyt IT-system.

Det skal dog understreges, at muligheden for at udskyde digitalisering for enkelte typer af dokumenter m.v. stadig er mulig inden for de rammer, som fremgår af 2006-loven. Lovforslaget giver nye muligheder for at gennemføre digitaliseringen på en tidssvarende måde, men ændrer således ikke ved, at der stadig vil være mulighed for ikke at indføre digitaliseringen på en gang.

Det skyldes, at det ikke kan udelukkes, at der kan opstå spørgsmål, som gør, at ikke alt vil kunne digitaliseres i 2020. F.eks. hvis ikke alle regler sættes i kraft for Grønland. Hertil kommer, at der selv med indførelse af digital skibsregistrering i et vist omfang forventes at blive modtaget dokumenter på papir, som skibsregistret så selv digitaliserer.

Søfartsstyrelsen har i foråret og sommeren 2018 rettet henvendelse til 17 flagstater. Der er bl.a. spurgt til, hvorledes flagstatens myndigheder stiller sig til en dansk dematerialisering af pantdokumenter, herunder hvordan retshåndhævelse effektueres i dag, og hvorledes retshåndhævelse kan opretholdes efter en kommende udfasning af pantdokumenterne fra dansk side.

Baggrunden for henvendelsen er et ønske om i videst muligt omfang at kunne anvende dokumenter, som alene findes digitalt. Undersøgelsen har ikke til hensigt at give et udtømmende billede af de krav, som vil blive stillet ved håndhævelse i udlandet.

Allerede af den grund er det ikke muligt at tillægge undersøgelsen stor vægt. Det kan dog oplyses, at størstedelen af flagstaterne ikke har svaret, og at de få svar, som er modtaget, ikke er særlig præcise. Der kan derfor også stilles spørgsmålstegn ved den merværdi, det vil have at udvide undersøgelsen som foreslået af Danmarks Skibskredit. Der bør derfor i stedet som anført ovenfor sættes på mere praktiske løsninger, hvis der stilles krav om forevisning af fysiske dokumenter i forbindelse med håndhævelse i udlandet.

Erhvervsministeriet kan heller ikke anbefale, at digitalisering af skibsregistrering – herunder dematerialisering af pantebreve i skibe – skal afvente et koordineret initiativ om anerkendelse af digitale dokumenter i FN-regi, da dette kan have lange udsigter.

3.1.3. Fuldmagtsregister og fremgangsmåde ved ikrafttræden af sølovens § 46 e

Formanden for Sølovsudvalget spørger, om et fuldmagtsregister vil kunne fortolkes som værende en del af skibsmappen. Dette vil i givet fald medføre objektivt ansvar og ikke som nævnt i bemærkningerne et ansvar efter dansk rets almindelige erstatningsregler. Formanden for Sølovsudvalget finder også anledning til at bemærke, at det ved ikrafttræden af § 46 e bør sikres, at dette kommunikeres på en sådan måde, at ingen lider rettighedstab.

Kommentar

Der er tale om bemærkninger af teknisk karakter.

I forbindelse med indførelse af digital skibsregistrering forventes oprettet et register (database) over fuldmagter. Et sådan fuldmagtsregister vil ikke være et register over ejerrettigheder. Registret vil heller ikke være en del af den såkaldte skibsmappe, som indeholder skøder og pantdokumenter vedrørende det enkelte skib. Sidstnævnte er præciseret i lovforslagets bemærkninger.

For at fremme udfasningen af papirejerpantebreve indeholder lovforslaget en hjemmel til at fastsætte regler om konvertering af ejerpantebreve, herunder regler om, at rettigheder i registrerede ejerpantebreve, som har opnået beskyttelse over for tredjemand efter reglerne i gældsbrevsloven, skal registreres i skibsregistret inden en frist på 5 år for at bevare beskyttelsen over for tredjemand.

Erhvervsministeriet er enig i, at det bør tilstræbes, at indførelse af obligatorisk konvertering af ejerpantebreve i papirform kommunikeres på en sådan måde, at ingen lider rettighedstab. Det fremgår også af bemærkningerne til lovforslaget, at det vil blive overvejet, om skibsregistret skal underrette de berørte, i de tilfælde hvor deres identitet fremgår af de registrerede pantebreve. En sådan underretning vil have til formål at undgå, at de pågældende uforvarende mister deres rettigheder.

Hertil kommer, at det er hensigten, at bestemmelser om obligatorisk konvertering af tilbageværende ejerpantebreve i papirform først vil blive fastsat nogle år efter lovens ikrafttræden, idet den naturlige udfasning over tid vil indebære, at det på det tidspunkt kun er et begrænset antal rettighedsindehavere, som vil blive berørt af ordningen.

3.1.4. Gennemførelse af skibshandler og leveringer af skibe fra værfter

Danmarks Skibskredit finder, at lovforslaget ikke berører det praktiske hensyn til gennemførelse af skibshandler og leveringer af skibe fra værfter, hvor det er sædvanligt, at adkomst- og pantdokumenterne udveksles fysisk, og hvor der er behov for øjeblikkelig vished for registrering, men hvor de nu, såfremt lovforslaget vedtages, må sætte deres lid til, at deres indtastede oplysninger nu også måtte blive godkendt og registreret.

Danske Rederier mener, at en fuld digital skibsregistrering også vil gøre køb og salgstransaktionerne i forbindelse med skibe mere fleksible.

Kommentar

Der vil ved udformningen af det digitale skibsregistreringssystem blive taget hensyn til, at det ikke er alle dokumenter, der bruges i forbindelse med en indflagning fra udlandet, der kan indsendes digitalt.

Med lov nr. 526 af 7. juni 2006 vedtog Folketinget mulighed for indførelse af digital skibsregistrering. Reglerne, som ikke er sat i kraft, giver i sammenhæng med de gældende regler mulighed for, at der også efter indførelse af digital skibsregistrering vil kunne fastsættes regler om anmeldelse af visse dokumenter i papirform. Der forventes, selv om der i videst muligt omfang indføres digital skibsregistrering i et vist omfang at blive modtaget dokumenter på papir. Reglerne forventes derfor udmøntet således, at visse dokumenter, f.eks. i forbindelse med gennemførelse af skibshandler og levering af skibe fra udlandet, fortsat vil kunne anmeldes i papirform for derefter at blive digitaliseret af skibsregistret.

Det vil ved udformningen af det fremtidige system indgå som et væsentligt parameter, at der ikke opleves en ringere service ved anvendelsen af et digitalt system. I forbindelse med indflagninger m.v. vil det derfor fortsat være muligt at få hjælp og vejledning både før og efter anmeldelsen.

Med hensyn til køb og salg af allerede registrerede skibe er det dog Søfartsstyrelsens forventning, at en meget stor andel af disse kan ske rent digitalt, og at registrering dermed kan ske med det samme.

3.1.5. Grønland

GrønlandsBANKEN vurderer, at det vil være hensigtsmæssigt, at grønlandske selskaber får mulighed for at registrere dokumenter vedrørende fartøjer digitalt. Der vurderes ikke at være væsentlige tekniske hindringer for, at grønlandske selskaber kan anvende digital registrering. Derfor opfordrer banken til dialog mellem danske og grønlandske myndigheder med henblik på at vurdere muligheden for, at digital registrering også indarbejdes i grønlandsk lovgivning.

Kommentar

Efter forslaget vil loven ved kongelig anordning helt eller delvis kunne sættes i kraft for Grønland med de ændringer, som de grønlandske forhold tilsiger. Det samme gælder i forhold til de regler om digital skibsregistrering, som blev vedtaget ved lov nr. 526 af 7. juni 2006.

Skibe hjemmehørende i Grønland registreres i det almindelige skibsregister og fartøjsfortegnelsen. Det vil derfor være afgørende for også at opnå administrative lettelser for erhvervslivet i Grønland ved digitaliseringen, at lov nr. 526 af 7. juni 2006, som danner grundlaget for digital skibsregistrering, sættes i kraft for Grønland. For at opnå de fulde lettelser bør også den lov, som måtte vedtages på baggrund af dette lovforslag sættes i kraft for Grønland.

Søfartsstyrelsen er i dialog med de grønlandske myndigheder herom.

3.2. Mindsteopbevaringsfrist for dagbøger, som føres på skibe

CO-Sea er imod en nedsættelse af opbevaringskravet. CO-Sea bemærker, at dagbøgerne kan få en meget vigtig rolle i forhold til arbejdsskader, og at de ikke umiddelbart kan se opbevaringen som en stor praktisk eller økonomisk belastning for et rederi, hvorimod de er vitale for sømandens ret til erstatning. CO-Sea tilføjer, at det også bør sammenholdes med skibsførers ansvar efter søloven og derfor i relation til dennes ansvar kan være en væsentlig del af en eventuel løftelse af bevisbyrde.

Danske Rederier er positiv over for forslaget om nedsættelse af krav om opbevaring af skibsdagbøger fra tre år til et år, da et formelt dansk administrativt krav uden indholdsmæssig relevans fjernes. Danske Rederier noterer sig, at man fremover vil lægge sig op ad den internationale praksis på et år, som er i overensstemmelse med FN's internationale søfartsnation (IMO)'s anbefalinger.

Kommentar

Søfartsstyrelsen har på baggrund høringssvaret fra CO-Sea forelagt oplysningerne for Ulykkesforsikringsforbundet for dansk Søfart og Arbejdsmarkedets Erhvervssikring, som samstemmende har tilkendegivet, at de yderst sjældent om overhovedet anvender udskrifter fra skibsdagbøger og håndterer arbejdsskader på anden vis. Typisk sker en behandling ved anvendelse af arbejdsgiverens lovpligtige anmeldelse til forsikringsselskabet og Søfartsstyrelsen hhv. ved en anmeldelse direkte til Arbejdsmarkedets Erhvervssikring.

Efter lovforslaget vil det være muligt i op til et år efter en konkret hændelse at anmode om en udskrift af hændelsen fra skibsdagbogen. Herudover skal det understreges, at der er tale om en mindsteopbevaringsfrist. Det fremgår af § 471, stk. 3, 2. pkt. i søloven, at hvis der for retten er rejst sag vedrørende skibets rejser i det tidsrum, dagbogen omfatter, skal den opbevares, indtil sagen endeligt er afgjort.

3.3. Øvrige emner

3.3.1. Anvendelse af kopier i forbindelse med registreringer i skibsregistret

Danske Rederier ser gerne, at mulighederne for anvendelse af kopier udbygges i forbindelse med registreringer. Danske Rederier nævner, at i en kompliceret transaktion med store værdier involveret er sikkerhed i forhold til registrering af ejerskab- og panterrettigheder en vigtig faktor. Mange udenlandske registre, fx Singapore og Malta, opererer derfor med mulighed for registrering på grundlag af kopi af adkomstdokument og kopi af udslettelsesattest med efterfølgende frist til fremsendelse af originale dokumenter.

Kommentar

Lovforslaget indeholder ikke regler om anvendelse af kopier i forbindelse med registreringer.

Det er allerede muligt at registrere handelsskibe på baggrund af en kopi af udslettelsesattest. Der kan henvises til bekendtgørelse nr. 621 af 19. juni 2012 om ændring af bekendtgørelse om skibsregistrering, hvor der gives 7 hverdage til frembringelse af den originale attest. I særlige tilfælde kan skibsregistrator forlænge fristen på anmelders begæring.

Hvorvidt dette skal udbredes til adkomstdokumenter, vil Søfartsstyrelsen overveje i forbindelse med kommende ændringer af søloven.

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

Advokatrådet – Advokatsamfundet, Assuranceforeningen SKULD, CO-SEA, Danmarks Fiskeriforening Producent Organisation, Danmarks Fritidssejler Union, Danmarks Pelagiske Producentorganisation, Danmarks Skibskredit A/S, Danmarks Skibsmæglerforening, Dansk Arbejdsgiverforening, Dansk Fritidsfiskerforbund, Dansk Byggeri, Dansk Erhverv, Dansk Industri, Dansk Rib Charter Brancheorganisation, Dansk Sejlunion, Dansk Yacht Union, Danske Advokater, Danske Bank, Danske Maritime, Danske Rederier, Danske Turselgere, Datatilsynet, DFDS, 3F – Sømændene, Finans Danmark, Fiskeriets Arbejdsmiljøråd, Fiskernes Forbund, FOA - Fag og Arbejde, Focus Advokater, Foreningen for Skånsomt Kystfiskeri, Foreningen til Langturssejladens Fremme, Forsikring & Pension, Færgerederierne, Færgesekretariatet, Færøernes Hjemmestyre, Grønlands Selvstyre, Grønlandsbanken, Gorrissen Federspiel, Hjulmand Kaptajn, Hafnia Advokater, Kommunernes Landsforening, Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen, Kromann Reumert, Landsorganisationen i Danmark, Maskinmestrenes Forening, Nordea, Norden, N.B. Ferdinandsen & Sønner, OC Consult Aps, Offentligt Ansattes Organisationer, Plesner Advokatpartnerselskab, Radiotelegrafistforeningen af 1917, Rektorkollegiet for de maritime uddannelser, Ringkøbing Landbobank, Royal Greenland, Sammenslutningen af Mindre Erhvervsfartøjer, Skibs- og Bådebyggeriernes Arbejdsgiverforening, Skibsbevaringsfonden, Stats- og Kommunalt Ansattes Forhandlingsfællesskab, Småøernes Fergeselskaber, Søassurance Danmark, Søfartens Arbejdsmiljøråd, Søfartens Ledere, Sølovsudvalget ved formanden¹, Tempo Bådsalg, Tinglysningsretten, Torm og Træskibs Sammenslutningen.

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

¹ Sølovsudvalgets opgaver består i at afgive betænkninger om søretlige emner, herunder udarbejdelse af lovforslag. Sølovsudvalgets medlemmer er udpeget af erhvervet, interesseorganisationer og offentlige myndigheder.

CO-Sea, Danmarks Skibskredit, Danske Bank, Danske Rederier, Datatilsynet, Finans Danmark, Formanden for Søløvsudvalget, Grønlandsbanken og Træskibssammenslutningen.

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

Dansk Erhverv, Foreningen Til Langtursejladens Fremme, Færgesekretariatet, Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen og Uttanríkis- og vinnumálaráðið på Færøerne.