

Lovforslag nr. L 10. Fremsat den 8. oktober 1997 af erhvervsministeren (Jan Trøjborg)

Forslag

til

Lov om ændring af lov om skibes sikkerhed m.v.

(Arbejdsmedicinske undersøgelser, vilkår for syn af skibe, strafferammer m.v.)

§ 1

I lov om skibes sikkerhed m.v., jf. lovbe- kendtgørelse nr. 594 af 26. juni 1996, foretages følgende ændringer:

1. I § 5 indsættes som *stk. 2*:

»*Stk. 2.* Erhvervsministeren fastsætter ligeledes regler om læge- og arbejdsmedicinske undersøgelser, herunder om arbejdsgiverens og arbejdstagerens pligter, og om udgifternes afholdelse i forbindelse hermed.«

2. I § 9, *stk. 2*, indsættes efter »Søfartsstyrelsen«: »eller anden myndighed«.

3. I § 14, *stk. 2*, indsættes efter »andre offentlige myndigheder«: », og beslutte, at erhvervsministerens og Søfartsstyrelsens beføjelser efter loven udøves af andre offentlige myndigheder«.

4. § 19, *stk. 1*, affattes således:

»Erhvervsministeren kan bemyndige Søfartsstyrelsen til på nærmere angivne vilkår at autorisere klassifikationsselskaber, andre virksomheder eller enkeltpersoner til på Søfartsstyrelsens vegne og med ansvar over for denne at foretage syn af skibe, herunder at foretage beregninger, undersøgelser og opmålinger af skibe samt at udstede certifikater.«

5. I § 19 indsættes efter *stk. 2* som nyt stykke:

»*Stk. 3.* Søfartsstyrelsen er ikke forpligtet til selv at udføre syn og foretage godkendelser, der er omfattet af en autorisation, som er udstedt i medfør af *stk. 1* og *2.*«

Stk. 3 bliver herefter *stk. 4*.

6. Efter § 19 indsættes i kapitel 3:

»§ 19 a. Erhvervsministeren kan fastsætte regler om, at skibe med en længde på 45 meter og derover skal være optaget i registeret hos et af Søfartsstyrelsen autoriseret klassifikations-selskab.«

7. Kapitel 4 affattes således:

»Kapitel 4

Betaling og sikkerhedsstillelse i forbindelse med afholdelse af syn og tilbageholdelser

§ 20. Syn af skibe, der foretages af Søfartsstyrelsen, er gratis, jf. dog *stk. 2* og *4* samt § 21, *2. pkt.*

Stk. 2. Stk. 1 omfatter ikke:

- 1) syn og godkendelser mv., som foretages af Søfartsstyrelsen, selv om de er omfattet af en autorisation meddelt i henhold til § 19,
- 2) syn, som foretages af Søfartsstyrelsen, fordi der er givet fritagelse fra regler fastsat i medfør af § 19 a om optagelse i klassifikationsselskabers registre,
- 3) syn, der efter anmodning udføres uden for sædvanlig arbejdstid,
- 4) første fuldstændige syn af skibe, som foretages i udlandet, samt andre syn, der efter anmodning foretages i udlandet, eller
- 5) aftalte syn, der ikke har kunnet påbegyndes, må afbrydes eller ikke har kunnet afsluttes inden for en fastsat normtid på grund af værftets, rederiets eller dets befuldmægtigedes forhold.

Stk. 3. De i § 19 og § 19 a nævnte klassifikationselskaber, andre virksomheder og enkeltpersoner kan opkræve betaling for deres arbejde.

Stk. 4. Såfremt der ved inspektion af et udenlandsk skib er konstateret fejl, som gør tilbageholdelse af skibet berettiget, opkræver Søfartsstyrelsen betaling for inspektionen. Tilbageholdelsen ophæves ikke, før der er sket fuldstændig betaling eller stillet sikkerhed herfor.

§ 21. Erhvervsministeren fastsætter regler om normtider for lovpligtige syn af skibe og om betaling for de i § 20, stk. 2 og 4, nævnte syn mv. Erhvervsministeren fastsætter endvidere regler om betaling for ikke lovpligtige syn, og syn, der efter anmodning foretages på udenlandske skibe, samt om betaling for godkendelse af skibsstyr eller af fartøjer.

8. § 28, stk. 2, affattes således:

Stk. 2. Straffen kan stige til hæfte eller fængsel i indtil 2 år, hvis overtrædelsen er begået forsætligt eller ved grov uagtsomhed.

9. I § 28 indsættes efter *stk. 2* som nye stykker:

Stk. 3. Ved straffens udmåling efter *stk. 1* og *2* skal det betragtes som en skærpende omstændighed,

- 1) at der ved overtrædelsen er sket skade på liv eller helbred, eller fremkaldt fare herfor,
- 2) at der tidligere er afgivet påbud efter § 15 for samme eller tilsvarende forhold, eller
- 3) at der ved overtrædelsen er opnået eller tilsigtet en økonomisk fordel for den pågældende selv eller andre.

Stk. 4. Det skal betragtes som en særligt skærpende omstændighed, at der for unge under 18 år er sket skade på liv eller helbred eller fremkaldt fare herfor, jf. *stk. 3, nr. 1.*

Stk. 3 – 5 bliver herefter *stk. 5-7.*

10. I § 28, *stk. 3*, der bliver *stk. 5*, udgår: »jf. *stk. 2, nr. 2*«.

11. § 28, *stk. 5*, der bliver *stk. 7*, affattes således:

Stk. 7. Der kan pålægges selskaber m.v. (juridiske personer) strafansvar efter reglerne i straffelovens 5. Kapitel.

§ 2

Loven træder i kraft den

§ 3

Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland, men kan ved kongelig anordning sættes i kraft for disse landsdele med de afvigelser, som de særlige færøske eller grønlandske forhold tilsiger.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

1. Visse EU-direktiver om miljøet på arbejdspladsen stiller krav om, at der skal findes regler om læge- og arbejdsmedicinske undersøgelser, herunder forebyggende undersøgelser, om betalingen af udgifterne til sådanne undersøgelser samt om de søfarendes pligt til at lade sig undersøge.

For at opnå en helt klar hjemmel til disse undersøgelser mv. foreslås en udtrykkelig bestemmelse herom. Med hjemmel i denne vil der kunne fastsættes detailregler, der sikrer de søførende samme beskyttelsesniveau, som er gældende for arbejdstagere på land.

2. De af Søfartsstyrelsen udførte syn på danske skibe er som udgangspunkt gratis. Dette gratisprincip er dog kun gennemført for arbejde inden for normal arbejdstid, og kun såfremt synet kan gennemføres inden for et rimeligt tidsrum (normtid), ligesom det ikke gælder for syn, der foretages uden for landets grænser.

I henhold til den gældende lovs § 19 kan Erhvervsministeren bemyndige Søfartsstyrelsen til på nærmere angivne vilkår at autorisere klassifikationsselskaber, andre virksomheder eller enkeltpersoner til at udføre syn, undersøgelser e.l. på Søfartsstyrelsens vegne.

Kontrollen med skibes konstruktion og udstyr udføres i vidt omfang – såvel her i landet som i udlandet – af de internationale klassifikationsselskaber i lighed med den praksis, der er i en række andre europæiske lande.

På en række betydningsfulde områder fremgår de detaljerede krav til skibes materialer, skrogkonstruktion, maskineri, elinstallationer og kontrolsystemer mv. af klassifikationsselskabernes egne regler. Detaljerede forskrifter herom findes ikke i konventioner fra den Internationale Maritime Organisation (IMO) eller i Søfartsstyrelsens regelsæt. Såfremt et skib er godkendt af et anerkendt klassifikationsselskab efter selskabets egne regler, accepterer Søfartsstyrelsen, at skibet på disse områder lever op til lovens overordnede sikkerhedskrav. Såfremt et skib ikke er klasset, og det derfor skal synes af Søfartsstyrelsen, anvender

styrelsen et af de anerkendte klassifikationsselskabers regelsæt for at kontrollere, om det på disse områder kan anses som sikkert.

På en række andre områder, fx skibes stabilitet, brandsikring og sikkerheds-, navigations- og kommunikationsudstyr samt forureningsforebyggelse, foreligger detaljerede forskrifter i de internationale IMO-konventioner og i Søfartsstyrelsens forskrifter. Søfartsstyrelsen fører tilsyn med overholdelsen af disse regler. På disse områder er klassifikationsselskaberne inden for nærmere angivne rammer autoriserede til at udføre kontrollen på Søfartsstyrelsens vegne, og udstede visse internationale certifikater. På områder, hvor klassifikationsselskaberne er autoriserede, kan Søfartsstyrelsen i dag principielt ikke undlade at efterkomme en anmodning om foretagelse af syn.

Der er for tiden 6 klassifikationsselskaber, hvis regler Søfartsstyrelsen accepterer som ovenfor anført, og som er autoriserede til at foretage kontrol på Søfartsstyrelsens vegne. Det drejer sig om American Bureau of Shipping, Bureau Veritas (fransk), Det norske Veritas, Germanischer Lloyd, Lloyds Register of Shipping (engelsk) og Nippon Kaiji Kyokai (japansk). Alle disse opfylder de gældende EU-krav til klassifikationsselskaber.

For at fastholde den tilsigtede arbejdsdeling mellem Søfartsstyrelsen og klassifikationsselskaberne og sikre en effektiv anvendelse af Søfartsstyrelsens ressourcer foreslås det at give erhvervsministeren hjemmel til at fastsætte regler om, at større skibe – det vil her sige skibe på 45 meters længde og derover – skal være optaget i registeret hos et af de anerkendte klassifikationsselskaber, således at kravene til skrog, maskine og elektriske systemer falder ind under klassens kontrol. Endvidere foreslås, at Søfartsstyrelsen ikke skal være forpligtet til selv at gå ind i undersøgelser og godkendelser på de områder, der er dækket af klassifikationsselskabernes autorisation. Såfremt Søfartsstyrelsen imidlertid går ind på disse områder, vil der af styrelsen kunne opkræves betaling for synsarbejdet.

Disse bestemmelser vil i praksis ikke have den store erhvervsøkonomiske betydning, da de fleste han-

delsskibe allerede er optaget i registeret hos et klassifikationselskab af hensyn til deres muligheder for at blive forsikret, at få fragt, og sejle i international fart. Heller ikke fiskeflåden vil blive væsentligt økonomisk berørt, da der kun er ganske få fiskeskibe på 45 m eller derover. Bestemmelserne vil således ikke få aktuelle konsekvenser for Søfartsstyrelsens ressourcer, idet bestemmelserne beskriver den normale arbejdsdeling mellem klassifikationselskaberne og Søfartsstyrelsen.

Ved slutningen af sidste folketingssamling gennemførtes ved lov nr. 379 af 10. juni 1997 en forhøjelse af arbejdsmiljølovens strafferammer med henblik på at gennemføre en generel forhøjelse af strafudmålingspraksis og at markere, at samfundet ser med større alvor end hidtil på overtrædelser af arbejdsmiljølovgivningen. Der henvises til Folketings-tidende 1996-97, s 7243, 8009 og 8249, tillæg A, s 5582 og 5543. Disse hensyn gør sig også gældende inden for søfartsområdet, hvor der ofte kan være særlig risiko for de ombordværendes sikkerhed og sundhed, og en væsentlig afvigelse fra arbejdsmiljølovens regler kan ikke begrundes i søfartens særlige forhold. Det foreslås derfor, at der som følge af den seneste ændring af arbejdsmiljølovens strafferammer sker en tilsvarende stramning i lov om skibes sikkerhed mv.

Høring

Et udkast til forslaget har været sendt til høring hos de seks ovenfor nævnte klassifikationselskaber, Danmarks Rederiforening, Rederiforeningen af 1895, Rederiforeningen for mindre skibe, Bilfærgerne Rederiforening, Dansk Navigatørforening, Maskinmestrenes Forening, Metal Søfart, Sømændenes Forbund i Danmark, Skibsværftsforeningen, Radiotelegrafistforeningen af 1917, Dansk Sø-Restauranters Forening, Hotel-, Restaurant-, og Turisterhvervets Arbejdsgiverforening, Restaurations- og Bryggeriarbejder Forbundet, Specialarbejderforbundet i Danmark, Danmarks Fiskeriforening, Fiskernes Forbund, Skibs- og Bådebyggeriernes Arbejdsgiverforening, Foreningen af Jernskibs- og Maskinbyggerier i Danmark, Dansk Arbejdsgiverforening, Landsorganisationen i Danmark, Amtsrådsforeningen i Danmark, Kommunernes Landsforening, Trafikministeriet, Socialministeriet, Forsvarsministeriet, Arbejdsministeriet, Justitsministeriet, Finansministeriets Administrations- og Personaledepartement, Finansministeriets Budgetdepartement, Ligestillingsrådet, Funktionærernes og Tjenestemændenes Fællesråd, Forbundet for offentlig Ansatte, samt Statsansattes Kartel.

Lovforslagets erhvervsøkonomiske, statsfinansielle og administrative konsekvenser

Som det fremgår af ovennævnte, tilsigter forslaget ikke grundlæggende ændringer i arbejdsdelingen mellem Søfartsstyrelsen og klassifikationselskaberne. Endvidere indebærer forslaget kun i begrænset omfang ændringer i de hidtidige regler for betaling for ydelser fra Søfartsstyrelsen.

Søfartsstyrelsens indtægter fra rekvirerede syn, herunder syn af nybygninger i udlandet, typegodkendelser og i forbindelse med tilbageholdelser ved havnestatskontrol m.m. beløber sig i øjeblikket til omkring 5 mio. kr. om året.

Ud fra ovenstående skønnes det, at forslaget ikke vil have mærkbare erhvervsøkonomiske konsekvenser, ligesom det ikke skønnes at have hverken administrative eller statsfinansielle konsekvenser i nævneværdigt omfang.

Kravet om klasning af de større skibe kan imidlertid på længere sigt forebygge et behov for en ressourceudvidelse hos Søfartsstyrelsen.

Lovforslagets miljømæssige konsekvenser

Forslaget skønnes ikke at få miljømæssige konsekvenser.

Lovforslagets forhold til traktaten om Den Europæiske Union

Der indføres en mere præcis hjemmel for søfartsområdet til at fastsætte regler for lægeundersøgelser og arbejdsmedicinske/-hygiejniske undersøgelser, herunder de forebyggende undersøgelser, der er omhandlet i Rådets direktiv (90/394/EØF) af 28. juni 1990 om beskyttelse af arbejdstagerne mod risici for under arbejdet at være udsat for kræftfremkaldende stoffer (sjette særdirektiv i henhold til artikel 16, stk. 1, i direktiv 89/391/EØF) og Rådets direktiv (90/679/EØF) af 26. november 1990 om beskyttelse af arbejdstagerne mod farerne ved at være udsat for biologiske agenser under arbejdet (syvende særdirektiv i henhold til artikel 16, stk. 1, i direktiv 89/391/EØF), som ændret ved Rådets direktiv (93/88/EØF) af 12. oktober 1993 og ved Kommissionens direktiv (95/30/EF) af 30. juni 1995 samt i Rådets direktiv 92/85 om iværksættelse af foranstaltninger til forbedring af sikkerheden og sundheden under arbejdet for arbejdstagere, der er gravide, som lige har født eller som ammer.

Hjemlen må forventes også at få betydning for gennemførelsen af kommende EU-direktiver på området, som f.eks. et direktiv om beskyttelse af ar-

bejdstagernes sikkerhed og sundhed under arbejdet mod risici i forbindelse med kemiske agenser.

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til nr. 1

Bestemmelsen præciserer, at erhvervsministeren kan fastsætte regler om læge- og arbejdsmedicinske undersøgelser, herunder om de forebyggende undersøgelser, der er omhandlet i Rådets direktiv (90/394/EØF) af 28. juni 1990 om beskyttelse af arbejdstagerne mod kræftfremkaldende stoffer (sjette særdirektiv), i Rådets direktiv (90/679/EØF) af 26. november 1990 om beskyttelse af arbejdstagerne mod biologiske agenser (syvende særdirektiv), med senere ændringer, og i Rådets direktiv 92/85 om iværksættelse af foranstaltninger til forbedring af sikkerheden og sundheden under arbejdet for arbejdstagere, der er gravide, som lige har født eller som ammer, samt om betaling af udgifterne for sådanne undersøgelser, om dækning af hyretab, om de søfarendes pligt til at lade sig undersøge, og om helbredsoplysninger.

Det er fundet hensigtsmæssigt at indføre en udtrykkelig hjemmel til disse undersøgelser m.v., der vil blive gennemført uden udgift for den ansatte.

Reglerne, der vil blive fastsat i tæt samarbejde med erhvervets parter, vil sikre de søfarende samme beskyttelsesniveau, som er gældende for arbejdstagere på land.

Til nr. 2

Ændringen er en konsekvens af ændringen i § 14, stk. 2, jf. bemærkningerne til nr. 3.

Til nr. 3

Forslaget indebærer, at erhvervsministeren kan bestemme, at beføjelser efter denne lov kan udøves af andre offentlige myndigheder. Baggrunden for ændringen er, at afgrænsningen mellem Søfartsstyrelsen og andre specialmyndigheder, navnlig Arbejdstilsynet, i konkrete tilfælde kan være vanskelig, eftersom flere myndigheder i grænsetilfælde kan have kompetence inden for samme område. Som eksempel kan nævnes, at der i en række grusgrave anvendes entreprenørmateriel monteret på flydende pramme. Søfartsstyrelsen fører tilsyn med sådanne pramme, hvorimod arbejdet i grusgravene i øvrigt er omfattet af arbejdsmiljøloven.

I sådanne grænsetilfælde vil det være praktisk med henblik på den bedst mulige udnyttelse af tilsynsmyndighedernes ressourcer at kunne fastlægge en arbejdsdeling, hvorefter andre myndigheder inden for afgrænsede områder, som ikke fordrer sø-

fartsmæssig viden og erfaring, udøver beføjelser efter Lov om skibes sikkerhed.

Til nr. 4

Ændringen af bestemmelsen om autorisation af klassifikationsselskaber mv. er alene af redaktionel karakter.

Til nr. 5 og 6

Bestemmelserne indføres for at forebygge, at handelsflåden undlader at lade skibe klasse med den følge, at syn af skibene i det hele skal udføres af Søfartsstyrelsen. Handelsflådens skibe er i det store og hele klassede, dvs. optaget i klassifikationsselskabernes registre, da dette normalt er en nødvendig forudsætning for at indgå befragtningsaftaler og sejle i udlandet, samt få skib og ladning forsikret til en rimelig præmie og derved opnå en passende driftsøkonomi. For fiskeflådens vedkommende, hvor der ikke er samme tradition for at lade skibene klasse, findes der – bortset fra ca. 20 grønlandske fiskeskibe – kun 10 fiskeskibe, der er over 45 meter i længden. Af disse 10 er de 9 allerede klassede.

Et skibs længde angives i dets målebrev. Det fremgår af bestemmelsen i Meddelelser fra Søfartsstyrelsen B, afsnit II – 1, regel 2.2, hvorledes et skibs længde fastlægges.

Reglerne om obligatorisk klasning, der vil blive fastsat i medfør af bestemmelsen i § 19 a, vil blive udformet således, at alene nybyggede skibe samt skibe, der indflages fra udlandet, vil blive omfattet af den obligatoriske klasning. Efter behov kan erhvervsministeren i bestemmelserne fastsætte, hvilket omfang klasninger skal have.

I regelsættet påtænkes endvidere indført bestemmelser, hvorefter Søfartsstyrelsen i særlige tilfælde, fx såfremt der måtte opstå uoverensstemmelser, der ikke vedrører sikkerhedsmæssige forhold, mellem et enkelt rederi og klassifikationsselskaberne, kan meddele fritagelse fra kravet om obligatorisk klasning. Når Søfartsstyrelsen foretager syn mv., fordi der er meddelt fritagelse fra reglerne om obligatorisk klasning, er disse ikke gratis, jf. den foreslåede § 20, stk. 2, nr. 2.

Efter bestemmelsen i § 19, stk. 3, har Søfartsstyrelsen ikke pligt til selv at udføre syn og foretage godkendelser m.v., der er omfattet af en autorisation, som er udstedt i medfør af bestemmelsens stk. 1 eller stk. 2. Bestemmelsen medfører ingen eneret for klassifikationsselskaberne, idet Søfartsstyrelsen på alle områder kan beslutte selv at gå ind, uanset at selskaberne er autoriserede. Dette forventes imidlertid kun at ske, hvor der er særlige grunde hertil, fx med hen-

blik på at bevare og udbygge styrelsens erfaring og kompetence inden for arbejdsområdet.

Bestemmelsen i § 19, stk. 3, indebærer, at Søfartsstyrelsen kan henvise også skibe under 45 m til at få foretaget godkendelser og syn hos klassifikationsselskaberne inden for de områder, hvor selskaberne er autoriserede til at udføre opgaverne på Søfartsstyrelsens vegne.

Til nr. 7

I enkelte tilfælde har der fra rederside været fremsat ønske om, at Søfartsstyrelsen gik ind på områder, hvor klassifikationsselskaberne er autoriseret af styrelsen til at udføre syn på styrelsens vegne. Bestemmelsen i § 20, stk. 2, nr. 1, indebærer, at sådant arbejde ikke vil være gratis.

Reglerne om betaling for arbejde, der er omfattet af § 20, stk. 2, nr. 1 og 2, vil blive fastsat med udgangspunkt i de for indtægtsdækket virksomhed indenfor staten gældende priskalkulationer.

Bestemmelserne i § 20, stk. 2, nr. 3 – 5, og stk. 4 modsvarer den gældende lovs § 20, stk. 2, og § 21, stk. 1 og 2.

Ved bestemmelsen i § 20, stk. 3, præciseres, at de autoriserede klassifikationsselskaber, andre virksomheder og enkeltpersoner som hidtil kan opkræve betaling for deres arbejde. Klassifikationsselskaberne mv. vil således fortsat i deres aftalevilkår kunne betinge sig betaling også for syn mv., der er lovpligtige.

§ 21 modsvarer den gældende lovs § 20, stk. 2, 2. pkt. og § 21, stk. 3, idet der dog gives hjemmel til at fastsætte nærmere bestemmelser om den betaling, som skal opkræves, når Søfartsstyrelsen udfører syn, herunder tegningsgodkendelse mv., der ikke er gratis, ligesom det udtrykkeligt fastsættes, at Søfartsstyrelsen vil kunne opkræve betaling i forbindelse med udførelsen af de såkaldte konsulentensyn, dvs. ikke lovpligtige syn, der foretages efter anmodning.

I praksis er det forekommet, at udenlandske skibe og nybygninger, som Søfartsstyrelsen har synet med henblik på dansk registrering, alligevel ikke optages i de danske registre. I disse tilfælde vil der blive foreskrevet betaling.

Som en service for erhvervet og andre søfartsadministrationer kan Søfartsstyrelsen udføre konsulentopgaver, der ikke er omfattet af loven. Som eksempel herpå kan nævnes, at det er almindeligt, at Søfartsstyrelsen i forbindelse med rederes overvejelser om indkøb af fremmed tonnage foretager besigtigelser af de pågældende skibe med henblik på at give rederne en – uforpligtende – forhåndsorientering om, hvilke ændringer der må forventes at skulle foretages, såfremt de pågældende skibe skal føre dansk flag. Betalingen for dette arbejde vil blive fastsat i overensstemmelse med de for indtægtsdækket virksomhed inden for staten gældende priskalkulationer.

Til nr. 8 og 9

Efter forslaget udvides området for den to-årige strafferamme til generelt at omfatte overtrædelser, der begås forsætligt eller groft uagtsomt.

Det er ved lovændringen tilsigtet, at udvidelsen af strafferammen til to års fængsel også skal komme til udtryk ved bødefastsættelsen, således at det forhold, at overtrædelser kan tilregnes som forsætlig eller groft uagtsom, skal have betydning for bødeniveauet.

Efter straffelovens § 80 skal der ved straffens udmåling tages hensyn til lovovertrædelsens grovhed. De nye bestemmelser i § 28, stk. 3 og 4, er udtryk for en nærmere beskrivelse af, hvad der betragtes som særligt skærpende omstændigheder. Dette skal ske, uanset om der er tale om strafudmåling efter § 28, stk. 1 eller stk. 2.

Opregningen i stk. 3 og 4 af skærpende omstændigheder er ikke udtryk for en udtømmende beskrivelse af, hvilke momenter der skal tages i betragtning ved vurdering af overtrædelsens grovhed. Straffelovens almindelige principper, sådan som de kommer til udtryk i straffelovens 10. kapitel, finder anvendelse som hidtil.

Til nr. 11

Strafhjemlen for selskaber og foreninger mv. samt stat og kommuner (juridiske personer) ændres i overensstemmelse med den ændring af straffeloven, som blev gennemført ved lov nr. 474 af 12. juni 1996.

Bilag

*I dette bilag er (med mindre skrift)
indsat den gældende formulering af de bestemmelser,
der berøres af lovforslaget*

1. I § 5 indsættes som *stk. 2*:

»*Stk. 2.* Erhvervsministeren fastsætter ligeledes regler om læge- og arbejdsmedicinske undersøgelser, herunder om arbejdsgiverens og arbejdstagerens pligter, og om udgifternes afholdelse i forbindelse hermed.«

§ 5. Til beskyttelse af personer, som er beskæftiget ved arbejde om bord, og som ikke omfattes af lov om arbejdsmiljø, fastsætter Erhvervsministeren regler om de ved sådant arbejde benyttede hjælpemidler og materialer, om disses indretning og mærkning, anvendelse, vedligeholdelse og pasning, og om sikkerhedsarbejdet, herunder om arbejdsgiverens pligter samt de sikkerheds- og sundhedsmæssige forhold, hvorunder arbejdet om bord skal udføres.

2. I § 9, *stk. 2*, indsættes efter »Søfartsstyrelsen«: »eller anden myndighed«.

§ 9 ---

Stk. 2 Henlægger Erhvervsministeren sine beføjelser efter loven til Søfartsstyrelsen, kan ministeren fastsætte regler om klageadgangen, herunder at klager ikke kan indbringes for højere administrativ myndighed.

3. I § 14, *stk. 2*, indsættes efter »andre offentlige myndigheder«: », og beslutte, at Erhvervsministerens og Søfartsstyrelsens beføjelser efter loven udøves af andre offentlige myndigheder«.

§ 14 ---

Stk. 2 Erhvervsministeren kan i øvrigt efter forhandling med den pågældende minister fastsætte regler om Søfartsstyrelsens samarbejde med andre offentlige myndigheder.

Stk. 3 ---

Stk. 4 ---

4. § 19, *stk. 1*, affattes således :

»Erhvervsministeren kan bemyndige Søfartsstyrelsen til på nærmere angivne vilkår at autorisere klassifikationselskaber, andre virksomheder eller enkeltpersoner til på Søfartsstyrelsens vegne og med ansvar over for denne at foretage syn af skibe, herunder at foretage beregninger, undersøgelser og opmålinger af skibe samt at udstede certifikater.«

5. I § 19 indsættes efter *stk. 2* som et nyt stykke:

»*Stk. 3.* Søfartsstyrelsen er ikke forpligtet til selv at udføre syn og foretage godkendelser, der er omfattet af en autorisation, som er udstedt i medfør af *stk. 1* og *2.*«

Stk. 3 bliver herefter *stk. 4.*

§ 19. Erhvervsministeren kan bemyndige Søfartsstyrelsen til på nærmere angivne vilkår at autorisere klassifikationselskaber, andre virksomheder eller enkeltpersoner til på Søfartsstyrelsens vegne og med ansvar over for denne at udføre tekniske undersøgelser og opmålinger, der kræves til foretagelse af de syn, som er nævnt i § 12, samt til at udstede certifikater i forbindelse hermed.

Stk. 2. Erhvervsministeren kan bemyndige Søfartsstyrelsen til på nærmere angivne vilkår at autorisere virksomheder eller enkeltpersoner til med ansvar over for Søfartsstyrelsen at foretage godkendelsesarbejde samt undersøgelser af og prøver med skibe, skibsudstyr og andre komponenter, der skal være godkendt af Søfartsstyrelsen.

Stk. 3. Når der udstedes autorisation i medfør af *stk. 1* eller *2*, kan Søfartsstyrelsen,

såfremt den, der autoriseres, ønsker det, indgå aftale om begrænsning af den autoriseredes ansvar for skader, der indtræffer på grund af simpel uagtsomhed under udførelse af de opgaver, som autoisationen omfatter.

6. Efter § 19 indsættes i kapitel 3:

»§ 19 a. Erhvervsministeren kan fastsætte regler om, at skibe med en længde på 45 meter og derover skal være optaget i registeret hos et af Søfartsstyrelsen autoriseret klassifikations-selskab.«

7. Kapitel 4 affattes således:

»Kapitel 4

Betaling og sikkerhedsstillelse i forbindelse med afholdelse af syn og tilbageholdelser

§ 20. Syn af skibe, der foretages af Søfartsstyrelsen, er gratis, jf. dog stk. 2 og 4 samt § 21, 2. pkt.

Stk. 2. Stk. 1 omfatter ikke:

- 1) syn og godkendelser mv., som foretages af Søfartsstyrelsen, selvom de er omfattet af en autorisation meddelt i henhold til § 19,
- 2) syn, som foretages af Søfartsstyrelsen, fordi der er givet fritagelse fra regler fastsat i medfør af § 19 a om optagelse i klassifikations-selskabers registre,
- 3) syn, der efter anmodning udføres uden for sædvanlig arbejdstid,
- 4) første fuldstændige syn af skibe, som foretages i udlandet, samt andre syn der efter anmodning foretages i udlandet, eller
- 5) aftalte syn, der ikke har kunnet påbegyndes, må afbrydes eller ikke har kunnet afsluttes inden for en fastsat normtid på grund af værftets, rederiets eller dets befuldmægtigedes forhold.

Stk. 3. De i § 19 og § 19 a nævnte klassifikations-selskaber, andre virksomheder og enkeltpersoner kan opkræve betaling for deres arbejde.

Stk. 4. Såfremt der ved inspektion af et udenlandsk skib er konstateret fejl, som gør tilbageholdelse af skibet berettiget, opkræver Søfartsstyrelsen betaling for inspektionen. Tilbageholdelsen ophæves ikke, før der er sket fuldstændig betaling eller stillet sikkerhed herfor.

§ 21. Erhvervsministeren fastsætter regler om normtider for lovpligtige syn af skibe og

om betaling for de i § 20, stk. 2 og 4, nævnte syn mv. Erhvervsministeren fastsætter endvidere regler om betaling for ikke lovpligtige syn, og syn, der efter anmodning foretages på udenlandske skibe, samt om betaling for godkendelse af skibsudstyr eller af fartøjer.

Kapitel 4

Betaling i forbindelse med afholdelse af syn

§ 20. Syn af skibe er gratis, jf. dog stk. 2 og § 21.

Stk. 2. Har et aftalt syn ikke kunnet påbegyndes, eller har det ikke kunnet afsluttes inden for en fastsat normtid på grund af værftets, rederiets, eller dets befuldmægtigedes forhold, betales de udgifter, som derved er blevet påført Søfartsstyrelsen, af den, som har begæret synet afholdt. Søfartsstyrelsen fastsætter efter forudgående høring af Skibstilsynsrådet regler om udregning af normtider for syn på skibe.

§ 21. Udgifterne ved første fuldstændige syn af skibe, der bygges i udlandet eller indkøbes fra udlandet, og som foretages i udlandet, samt ved andre syn, der efter rederens anmodning foretages i udlandet, betales af rederen.

Stk. 2. Søfartsstyrelsens udgifter i forbindelse med en inspektion af et udenlandsk skib, der fører til en tilbageholdelse af skibet, jf. § 16, betales af skibets reder. Tilbageholdelsen ophæves ikke, før der er sket fuldstændig betaling eller stillet sikkerhed herfor.

Stk. 3. Erhvervsministeren kan fastsætte, at der for udførelse af syn på udenlandske skibe samt syn i forbindelse med godkendelse af skibsudstyr eller af fartøjer skal ydes Søfartsstyrelsen hel eller delvis dækning for de med den pågældende forretning forbundne udgifter.

8. § 28, stk. 2, affattes således:

Stk. 2. Straffen kan stige til hæfte eller fængsel i indtil 2 år, hvis overtrædelsen er begået forsætligt eller ved grov uagtsomhed.

9. I § 28 indsættes efter stk. 2 som nye stykker:

Stk. 3. Ved straffens udmåling efter stk. 1 og 2 skal det betragtes som en skærpende omstændighed,

- 1) at der ved overtrædelsen er sket skade på liv eller helbred, eller fremkaldt fare herfor,
- 2) at der tidligere er afgivet påbud efter § 15 for samme eller tilsvarende forhold, eller
- 3) at der ved overtrædelsen er opnået eller tilsigtet en økonomisk fordel for den pågældende selv eller andre.

Stk. 4. Det skal betragtes som en særligt skærpende omstændighed, at der for unge under 18 år er sket skade på liv eller helbred eller fremkaldt fare herfor, jf. stk. 3, nr. 1.

Stk. 3 – 5 bliver herefter stk. 5-7.

10. I § 28, *stk. 3*, der bliver *stk. 5*, udgår: »jf. *stk. 2*, nr. 2«.

11. § 28, *stk. 5*, der bliver *stk. 7*, affattes således

Stk. 7. Der kan pålægges selskaber m.v. (juridiske personer) strafansvar efter reglerne i straffelovens 5. Kapitel.

§ 28. — — —

Stk. 2. Straffen kan stige til hæfte eller fængsel i indtil 2 år, hvis overtrædelsen er begået forsætligt eller ved grov uagtsomhed, og hvis der ved overtrædelsen er

- 1) voldt skade på unge mennesker under 18 år eller fremkaldt fare herfor eller
- 2) opnået eller tilsigtet en økonomisk fordel for den pågældende selv eller andre, herunder ved besparelse.

Stk. 3. Sker der ikke konfiskation af udbytte, som er opnået ved overtrædelsen, skal der ved udmåling af bøde, herunder tillægsbøde, tages særligt hensyn til størrelsen af en opnået eller tilsigtet økonomisk fordel, jf. *stk. 2*, nr. 2.

Stk. 4. I forskrifter, der udstedes i medfør af loven, kan der fastsættes straf af bøde, hæfte eller fængsel i indtil 2 år under tilsvarende omstændigheder som anført under *stk. 2*.

Stk. 5. Er overtrædelsen begået af et selskab, en forening, en selvejende institution, en fond eller lignende, kan der pålægges den juridiske person som sådan bødeansvar. Er overtrædelsen begået af staten, en kommune, eller et kommunalt fællesskab, jf. § 60 i lov om kommunernes selvstyre, kan der pålægges staten, kommunen eller det kommunale fællesskab bødeansvar.

Skriftlig fremsættelse (8. oktober 1997)

Erhvervsministeren (Jan Trøjborg):

Herved har jeg den ære for det høje Ting at fremsætte:

Forslag til lov om ændring af lov om skibes sikkerhed m.v. (Arbejdsmedicinske undersøgelser, vilkår for syn af skibe, strafferammer m.v.). (Lovforslag nr. L 10).

Hovedformålet med lovforslaget er at skabe de lovmæssige rammer for at fastholde den til enhver tid fastlagte arbejdsdeling mellem klassifikationsselskaberne og Søfartsstyrelsen og derved sikre en effektiv anvendelse af Søfartsstyrelsens ressourcer. Lovforslaget indeholder hjemmel til at fastsætte bestemmelser om, at større skibe skal være optaget i registeret hos et af Søfartsstyrelsen anerkendt klassifikationsselskab, ligesom Søfartsstyrelsen ikke skal være forpligtet til selv at foretage syn og godkendelser på områder, hvor klassifikationsselskaberne er autoriserede til at gøre dette på Søfartsstyrelsens vegne. Såfremt Styrelsen imidlertid i særlige tilfælde foretager disse syn og

godkendelser, vil der kunne kræves betaling for arbejdet.

Forslaget indeholder tillige en række justeringer af mere teknisk karakter, herunder indførelse af udtrykkelige hjemmelsbestemmelser for de læge- og arbejdsmedicinske undersøgelser, som visse EU-direktiver stiller krav om.

Endelig indeholder lovforslaget en forhøjelse af lovens strafferammer. Ved slutningen af sidste folketingssamling gennemførtes en forhøjelse af arbejdsmiljølovens strafferammer, med henblik på at gennemføre en generel forhøjelse af strafudmålingspraksis og at markere, at samfundet ser med større alvor end hidtil på overtrædelser af arbejdsmiljølovgivningen. Da disse hensyn ligeledes gør sig gældende indenfor søfartsområdet, hvor der kan være særlig risiko for de ombordværendes sikkerhed og sundhed, gennemføres en tilsvarende stramning af strafferammerne i lov om skibes sikkerhed mv.

Idet jeg i øvrigt henviser til bemærkningerne til lovforslaget, skal jeg anbefale forslaget til det Høje Tings velvillige behandling.