

Lovforslag nr. L 124. Fremsat den 26. marts 1998 af erhvervsministeren (Pia Gjellerup)

Forslag

til

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

(Blindpassagerer, tilbageholdelse af skib og ophævelse heraf i forbindelse med anløbsforbud)

§ 1

I lov om skibes sikkerhed m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 594 af 26. juni 1996, som ændret ved lov nr. 887 af 3. december 1997, foretages følgende ændringer:

1. I § 5 indsættes som *stk. 3*:

»*Stk. 3.* Erhvervsministeren kan endvidere fastsætte regler vedrørende behandling af blindpassagerer om bord mv.«

2. I § 16, *stk. 2*, indsættes efter »tilbageholdes,«: »hvis skibet mangler foreskrevne certifikater, eller«.

3. I § 16 b, *stk. 1, nr. 1*, ændres »tilbageholdelsen eller« til: »tilbageholdelsen,«.

4. I § 16 b, *stk. 1, nr. 2*, ændres ».« til: »eller«.

5. I § 16 b, *stk. 1*, indsættes som *nr. 3*:

»3) et skib, der er tilbageholdt alene som følge af manglende ISM-certificering, får ophævet tilbageholdelsen uden at være certificeret.«

6. § 16 b, *stk. 2*, affattes således:

»*Stk. 2.* Ligeledes kan Søfartsstyrelsen efter anmodning fra et andet land udstede forbud mod anløb af danske havne, når et skib mangler foreskrevet ISM-certifikat eller har overtrådt bestemmelser for en tilbageholdelse, som er meddelt af det pågældende land.«

7. § 16 b, *stk. 5*, affattes således:

»*Stk. 5.* Søfartsstyrelsen kan informere andre lande om udstedelse og ophævelse af forbud imod anløb af danske havne med henblik på iværksættelse af tilsvarende tiltag i disse lande.«

§ 2

Loven træder i kraft den 1. juli 1998.

§ 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

Den 4. februar 1998 fremsatte erhvervsministeren forslag til lov om ændring af lov om skibes sikkerhed m.v. Forslaget bortfaldt efter førstebehandlingen som følge af udskrivelsen af folketingsvalg. Der henvises til Folketings Tidende 1998 side 4187 og Tillæg A side 4187. Nærværende lovforslag indeholder en genfremsettelse af det tidligere lovforslag samt en bestemmelse, hvorefter erhvervsministeren kan fastsætte regler om behandling af blindpassagerer om bord mv.

Danmark har i 1963 ratificeret den internationale konvention om blindpassagerer, der blev vedtaget i Bruxelles den 10. oktober 1957. Konventionen er dog aldrig trådt i kraft og det må i dag anses for tvivlsomt, om den kommer til at træde i kraft. På den internationale maritime sikkerhedsorganisation, IMO's generalforsamling den 28. november 1997 blev vedtaget en resolution med tilhørende vejledende retningslinier om behandlingen af blindpassagerer. Igennem nogle år vil IMO herefter overvåge, hvordan retningslinierne fungerer, og så vurdere, om der bliver behov for yderligere tiltag, herunder om der skal vedtages bindende regler internationalt.

Bestemmelsen i lovforslagets § 1, nr. 1, giver erhvervsministeren adgang til at fastsætte bestemmelser om behandlingen af blindpassagerer om bord og skibsførernes og redernes ansvar i forbindelse med blindpassagerer. Bestemmelserne i IMO's vejledende retningslinier om skibsførernes og redernes ansvarsforhold i forbindelse med blindpassagerer vil blive gennemført som bindende bestemmelser.

Behandlingen af blindpassagerer, der ankommer til dansk havn, henhører i øvrigt under indenrigsministerens ressort for så vidt angår adgangen til indrejse og ophold i Danmark og under justitsministerens ressort for så vidt angår politiets anden virksomhed vedrørende blindpassagerer. Der vil efter drøftelse mellem de involverede myndigheder blive fastsat retningslinier for politiets behandling af disse sager. Politiets retningslinier vil fuldt ud leve op til de i IMO vedtagne retningslinier og sikre, at blindpassagerer behandles på en human og forsvarlig måde.

Lovforslaget tilvejebringer endvidere hjemmel til at gennemføre et forslag til et ændringsdirektiv til Direktiv 95/21/EF om Havnestatskontrol, der forventes vedtaget inden for kort tid. Direktivforslaget skal være gennemført i dansk ret 1. juli 1998, hvor den internationale kode for sikker skibsdrift og forebyggelse af forurening (ISM-koden) samtidig træder i kraft. Direktivforslaget indebærer, at der skal ske tilbageholdelse af skibe, der mangler certifikater i henhold til ISM-koden. For at undgå ophobning i havnene åbner direktivforslaget dog mulighed for at frigive skibe, der alene er tilbageholdt som følge af manglende certifikater. Ophævelsen forudsætter, at skibet i øvrigt er konstateret sødygtigt. Samtidig med ophævelsen af tilbageholdelsen skal myndighederne pålægge skibet forbud mod anløb af Fællesskabets havne, indtil ISM-certificering er foretaget.

Lovforslaget præciserer Søfartsstyrelsens hjemmel til at tilbageholde skibe uden foreskrevne certifikater og bemyndiger som noget nyt Søfartsstyrelsen til at udstede de nævnte anløbsforbud. Da tilbageholdelse efter direktivet er obligatorisk, vil der ved den detaljerede administrative regelfastsættelse om den nærmere fremgangsmåde i forbindelse med gennemførelsen af havnestatskontrollen og betingelserne for udstedelse af anløbsforbud mv., blive foreskrevet en pligt for Søfartsstyrelsen til at foretage tilbageholdelse.

Høring

Lovforslaget har været sendt i høring hos Danmarks Rederiforening, Rederiforeningen af 1895, Rederiforeningen for mindre skibe, Bilfærgernes Rederiforening, Dansk Navigatorforening, Maskinmestrenes Forening, Metal Søfart, Sømændenes Forbund i Danmark, Radiotelegrafistforeningen af 1917, Dansk Sø-Restaurations Forening, Hotel-, Restaurant-, og Turisterhvervets Arbejdsgiverforening, Restaurations- og Bryggeriarbejder-Forbundet, Specialarbejderforbundet i Danmark, Funktionærernes og Tjenestemændenes Fællesråd, Forbundet for offentlig Ansatte, Statsansattes Kartel, Danmarks Fiskeriforening, Fi-

skernes Forbund, Skibs- og Bådebyggeriernes Arbejdsgiverforening, Foreningen af Jernskibs- og Maskinbyggerier i Danmark, Dansk Arbejdsgiverforening, Landsorganisationen i Danmark, Amtsrådsforeningen i Danmark, Kommunernes Landsforening, Trafikministeriet, Miljø- og Energiministeriet, Forsvarsministeriet, Indenrigsministeriet, Justitsministeriet og Finansministeriet.

Lovforslagets erhvervsøkonomiske, statsfinansielle og administrative konsekvenser

Forslaget forventes ikke at have væsentlige statsfinansielle og administrative konsekvenser for Danmark. Forslaget vil medføre en begrænset øget administration i Søfartsstyrelsen og hos rederne. Søfartsstyrelsens udgifter hertil vil blive afholdt inden for Erhvervsministeriets økonomiske rammer.

Lovforslagets miljømæssige konsekvenser

Forslaget skønnes ikke at få miljømæssige konsekvenser.

Forholdet til EU-retten

Forslaget om tilbageholdelse og anløbsforbud er nødvendigt for at sikre gennemførelse af et forslag til et ændringsdirektiv til Direktiv 95/21/EF om håndhævelse over for skibe, der anløber Fællesskabets havne og sejler i farvande under medlemsstaternes jurisdiktion, af internationale standarder for skibes sikkerhed, for forureningsbeskyttelse samt for leve- og arbejdsvilkår om bord (Havnestatskontrol). Direktivforslaget forventes at blive vedtaget inden for kort tid med gennemførelsesfrist senest den 1. juli 1998.

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1

En blindpassager er en person, som sniger sig om bord på et skib eller gemmer sig i last, der herefter indlades på skibet, uden samtykke fra rederiet, skibsføreren eller en anden ansvarlig person, og som opdages om bord, efter skibet har forladt havnen.

Der vil blive fastsat regler om, hvad der fra skibsførerens og rederens side skal foretages til forebyggelse af, at blindpassagerer kommer om bord, om undersøgelse af skibe, der sejler på havne, hvor der er risiko for, at blindpassagerer kommer om bord, samt bestemmelser om, hvorledes der skal forholdes, når blindpassagerer opdages om bord, herunder bestem-

melser til sikring af blindpassagerernes sikkerhed og sundhed.

Et udkast til sådanne regler har været drøftet med erhvervets parter i Skibstilsynsrådets regi. Skibstilsynsrådet rådgiver erhvervsministeren og Søfartsstyrelsen i spørgsmål om sikkerhed til søs mv. Der er fra erhvervets side tilslutning til de regler, som påtænkes udstedt.

Overtrædelse af reglerne vil blive strafsanktioneret. Grovere overtrædelser vil endvidere kunne være omfattet af straffelovens almindelige regler.

Til nr. 2

Bestemmelsen præciserer, at der kan ske tilbageholdelse af skibe alene som følge af manglende foreskrevne certifikater. Udenlandske skibe er efter hidtidig administrativ praksis blevet tilbageholdt uden forudgående gennemgang af skibet, når internationalt foreskrevne certifikater ikke foreligger. Bestemmelsen præciserer hjemmelen for denne praksis.

Til nr. 5

Bestemmelsen i nr. 4 giver Søfartsstyrelsen mulighed for at udstede anløbsforbud til skibe, der for at undgå ophobning af skibe i havnene får ophævet en tilbageholdelse, som alene skyldes manglende ISM-certificering. Ophævelse af tilbageholdelsen forudsætter, at skibet i øvrigt er konstateret sødygtigt.

Bestemmelsen ændrer ikke den gældende lovs regler om, at Søfartsstyrelsen uanset anløbsforbud kan meddele tilladelse til anløb af bestemt dansk havn i tilfælde af risiko for de ombordværendes sikkerhed eller forurening af havmiljøet mv.

Til nr. 6

Når et skibs tilbageholdelse er blevet hævet, og der er udstedt anløbsforbud, sender søfartsmyndighederne besked herom til de øvrige medlemsstater og internationale samarbejdspartnere, som herefter kan fastsætte anløbsforbud for deres havne. Bestemmelsen i nr. 5 muliggør, at danske myndigheder efter anmodning fra andre lande kan udstede tilsvarende anløbsforbud for danske havne. Såfremt et EU/EØS medlemsland anmoder herom, følger det af direktivet, at der skal udstedes anløbsforbud.

Til nr. 7

Lande uden for EU/EØS deltager også i samarbejdet om havnestatskontrol af skibe og bestemmelsen præciserer, at underretning om anløbsforbud kan gives også til andre lande end EU/EØS landene. Det føl-

ger af direktivet, at der skal gives underretning om udstedelse og ophævelse af anløbsforbud til EU/EØS - landene.

Bilag

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

§ 1

I lov om skibes sikkerhed m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 594 af 26. juni 1996, som ændret ved lov nr. 887 af 3. december 1997, foretages følgende ændringer:

1. I § 5 indsættes som *stk. 3*:

»*Stk. 3.* Erhvervsministeren kan endvidere fastsætte regler vedrørende behandling af blindpassagerer om bord mv.«

§ 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 disse 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.

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 § 16, *stk. 2*, indsættes efter »tilbageholdes,«: »hvis skibet mangler foreskrevne certifikater, eller«.

§ 16. Er det som følge af fejl eller mangler ved skrog, maskineri, sikkerhedsudstyr, placering af ballast og ladning, bemanning eller af andre grunde forbundet med fare for ombordværendes sikkerhed eller sundhed at lade skibet gå til søs eller fortsætte sejladsen, kan ski-

bet tilbageholdes, medmindre fejlen eller mangelen omgående udbedres.

Stk. 2. Et skib kan endvidere tilbageholdes, såfremt rederen, føreren eller den, der handler på deres vegne, lægger Søfartsstyrelsen hindringer i vejen for en forsvarlig udøvelse af dens pligter.

Stk. 3. Beslutningen om skibets tilbageholdelse skal snarest muligt meddeles føreren eller rederen skriftligt eller telegrafisk med oplysning om grunden til tilbageholdelsen og om de vilkår, hvorunder frigivelse kan finde sted.

Stk. 4. Endvidere skal tilbageholdelsen, hvis skibet bliver indklareret, anmeldes til det stedlige toldvæsen og om fornødent til politi eller havnemyndighed. Der skal træffes de fornødne forholdsregler til at hindre skibets afgang. I udlandet skal tilbageholdelsen anmeldes til den stedlige danske repræsentation, der så vidt muligt foranlediger, at der træffes de fornødne forholdsregler til at hindre skibets afgang.

3. I § 16 b, *stk. 1, nr. 1*, ændres »tilbageholdelsen eller« til: »tilbageholdelsen,«.

4. I § 16 b, *stk. 1, nr. 2*, ændres »« til: »eller«.

5. I § 16 b, *stk. 1*, indsættes som *nr. 3*:

»3) et skib, der er tilbageholdt alene som følge af manglende ISM-certificering, får ophævet tilbageholdelsen uden at være certificeret.«

6. § 16 b, *stk. 2*, affattes således:

»*Stk. 2.* Ligeledes kan Søfartsstyrelsen efter anmodning fra et andet land udstede forbud mod anløb af danske havne, når et skib mangler foreskrevet ISM-certifikat eller har overtrådt be-

stemmelser for en tilbageholdelse, som er meddelt af det pågældende land.«

7. § 16 b, stk. 5, affattes således:

»Stk. 5. Søfartsstyrelsen kan informere andre lande om udstedelse og ophævelse af forbud imod anløb af danske havne med henblik på iværksættelse af tilsvarende tiltag i disse lande.«

§ 16 b. I tilslutning til en tilbageholdelse efter § 16 kan Søfartsstyrelsen udstede forbud mod, at et skib anløber danske havne, såfremt

- 1) skibet afsejler eller fortsætter sin sejlads trods tilbageholdelsen eller
- 2) skibet undlader at anløbe et reparationsværft, som udpeges efter aftale med Søfartsstyrelsen, med henblik på at udbedre de forhold, som førte til tilbageholdelsen.

Stk. 2. Ligeledes kan Søfartsstyrelsen efter anmodning fra et andet EU/EØS-land udstede

forbud mod anløb af danske havne, når et skib har overtrådt bestemmelser for en tilbageholdelse, som er meddelt af dette EU/EØS-land.

Stk. 3. Når der er udstedt et anløbsforbud over for et skib, kan Søfartsstyrelsen give tilladelse til anløb af en bestemt dansk havn, hvis skibets fortsatte sejlads indebærer risiko for tab af menneskeliv, skade på havmiljøet, bydende nødvendige sikkerhedshensyn gør det påkrævet eller med henblik på at afhjælpe fejl og mangler.

Stk. 4. Søfartsstyrelsen ophæver et anløbsforbud, når de forhold, som førte til anløbsforbudet, er bragt i orden, jf. dog § 21, stk. 2.

Stk. 5. Søfartsstyrelsen informerer straks de øvrige EU/EØS-lande om udstedelse og ophævelse af forbud mod anløb af danske havne med henblik på iværksættelse af tilsvarende tiltag i disse lande.

Skriftlig fremsættelse (26. marts 1998)

Erhvervsministeren (Pia Gjellerup):

Hermed tillader jeg mig at fremsætte:

Forslag til lov om ændring af lov om skibes sikkerhed m.v. (Blindpassagerer, tilbageholdelse af skib og ophævelse heraf i forbindelse med anløbsforbud).

(Lovforslag nr. L 24).

Lovforslaget er en genfremsættelse af L 171, som bortfaldt ved udskrivelsen af folketingsvalget. Forslaget medtager som noget nyt en bestemmelse om blindpassagerer.

Genfremsættelsen sker med henblik på, at Danmark i tide kan gennemføre en ændring af direktivet om havnestatskontrol af udenlandske skibe, som er under vedtagelse. Direktivforslaget, der forventes vedtaget inden for kort tid, vil skulle være gennemført senest den 1. juli 1998.

Direktivforslaget indebærer, at der skal ske tilbageholdelse af skibe, der mangler certifikater i henhold til den internationale kode for sikker skibsdrift og forebyggelse af forurening (ISM-koden). For at undgå ophobning i havnene åbner direktivforslaget dog mulighed for at frigive skibe, der alene er tilbageholdt som følge af manglende certifikater. Ophævelsen forudsætter, at

skibet i øvrigt er konstateret sødygtigt. Samtidig med ophævelsen af tilbageholdelsen skal myndighederne pålægge skibet forbud mod anløb af Fællesskabets havne. Disse forbud ophæves, når det er dokumenteret, at ISM-certificeringen er gennemført.

Lovforslaget præciserer den gældende lovs hjemmel til at tilbageholde skibe og bemyndiger Søfartsstyrelsen til at udstede anløbsforbud til skibe uden foreskrevne ISM certifikater. De nærmere retningslinier for gennemførelse af kontrollen mv. vil blive fastsat administrativt.

Lovforslaget og direktivforslaget er et signal til omverdenen, om at gennemførelsen af ISM-koden skal ske til tiden.

Den internationale søfartsorganisation, IMO, vedtog i november 1997 en resolution med tilhørende retningslinier om behandlingen af blindpassagerer. Forslaget giver mulighed for at fastsætte bindende regler til gennemførelse af den del af retningslinierne, som vedrører erhvervsministeriets område.

Med disse bemærkninger skal jeg anbefale forslaget til en hurtig og velvillig behandling.