

Lovforslag nr. L 20. Fremsat den 7. oktober 1998 af erhvervsministeren (Pia Gjellerup)

## Forslag

til

### Lov om sikkerhed til søs<sup>1)</sup>

#### Kapitel 1

#### *Lovens anvendelse på danske og udenlandske skibe*

§ 1. Loven finder anvendelse på danske skibe. For krigsskibe og troppetransportskibe finder dog alene kapitel 3 og § 17, stk. 3, anvendelse.

Stk. 2. Erhvervsministeren kan fastsætte regler om, at loven og de i medfør af denne udstedte forskrifter helt eller delvis skal finde anvendelse på udenlandske skibe i dansk havn, på dansk søterritorium, i de eksklusive økonomiske zoner samt på dansk kontinentalsokkelområde og fiskeriterritorium.

- 1) Loven indeholder bestemmelser, der gennemfører dele af:  
 Rådets direktiv nr. 89/391/EØF, EFT 1989, L 183 s. 1 om iværksættelse af foranstaltninger til forbedring af arbejdstagernes sikkerhed og sundhed under arbejdet.  
 Rådets direktiv nr. 89/655/EØF, EFT 1989, L 393 s. 13 om minimumsforskrifter for sikkerhed og sundhed i forbindelse med arbejdstagernes brug af arbejdsudstyr under arbejdet, (andet særdirektiv i henhold til artikel 16, stk. 1, i direktiv 89/391/EØF), som ændret ved Rådets direktiv 95/63/EF, EFT 1995, L 335 s. 28.  
 Rådets direktiv nr. 89/656/EØF, EFT 1989, L 393 s. 18 om minimumsforskrifter for sikkerhed og sundhed i forbindelse med arbejdstagernes brug af personlige værnemidler under arbejdet, (tredje særdirektiv i henhold til artikel 16, stk. 1, i direktiv 89/391/EØF).  
 Rådets direktiv nr. 89/686/EØF, EFT 1989, L 399 s. 18 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om personlige værnemidler, som ændret ved Rådets direktiv nr. 93/68/EØF, EFT 1993, L 220 s. 1 og nr. 93/95 EØF, EFT 1993, 276 s. 11.  
 Rådets direktiv nr. 90/269/EØF, EFT 1990, L 156 s. 9 om minimumsforskrifter for sikkerhed og sundhed i forbindelse med manuel håndtering af byrder, som kan medføre risiko for især ryg- og lændeskader hos arbejdstagerne (fjerde særdirektiv i henhold til artikel 16, stk. 1, i direktiv 89/391/EØF).  
 Rådets direktiv nr. 90/394/EØF, EFT 1990, L 196 s. 1 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), som ændret ved Rådets direktiv 97/42/EF, EFT 1997, L 179 s. 4.  
 Rådets direktiv nr. 91/383/EØF, EFT 1991, L 206 s. 19 om supplerung af foranstaltningerne til forbedring af sikkerheden og sundheden på arbejdsstedet for arbejdstagere, der har et tidsbegrænset ansættelsesforhold eller et vikarsættelsesforhold.  
 Rådets direktiv nr. 91/628/EØF, EFT 1991, L 340 1991 s. 17, om transport af levende dyr, som ændret ved Rådets direktiv 95/29/EF, EFT 1995, L 148 s. 52.  
 Rådets direktiv nr. 92/58/EF, EFT 1992, L 245 s. 23 om minimumsforskrifter for signalgivning i forbindelse med sikkerhed og sundhed under arbejdet (niende særdirektiv i henhold til artikel 16, stk. 1, i direktiv 89/391/EØF).  
 Rådets direktiv nr. 92/85/EØF, EFT 1992, L 348 s. 1 om iværksættelse af foranstaltninger til forbedring af sikkerheden og sundheden under arbejdet for arbejdstagere, der er gravide, som lige har født hjemme eller som ammer (tiende særdirektiv i henhold til artikel 16, stk. 1, i direktiv 89/391/EØF).  
 Rådets direktiv nr. 93/103/EF, EFT 1993, L 307 s. 1 om minimumsforskrifter for sikkerhed og sundhed under arbejdet om bord på fiskerfartøjer (trettende særdirektiv i henhold til artikel 16, stk. 1, i direktiv 89/391/EØF)  
 Rådets direktiv nr. 94/25/EF, EFT 1994, L 164 s. 15 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes love og administrative bestemmelser om fritidsfartøjer  
 Rådets direktiv nr. 94/57/EF, EFT 1994, L 319 s. 20 om fælles regler og standarder for organisationer, der udfører inspektion og syn af skibe, og for søfartsmyndighedernes aktiviteter i forbindelse dermed, som ændret ved Kommissionens direktiv 97/58/EF EFT 1997, L 274 s. 8.  
 Rådets direktiv nr. 95/21 EF, EFT 1995, L 157 s. 1 om håndhævelse over for skibe, der anløber Fællesskabets havne og sejler i internationale farvande under medlemsstaternes jurisdiktion, af internationale standarder for skibes sikkerhed, for forureningsforebyggelse samt leve- og arbejdsvilkår om bord, som ændret ved Rådets direktiv 98/25/EF, EFT 1998, L 157 s. 1 og Kommissionens direktiv 98/42/EF, EFT 1998, L 133 s. 19.

## Kapitel 2

### *Forskrifter vedrørende skibes bygning, udstyr og drift m.v.*

§ 2. Ethvert skib skal være bygget og udstyret og skal drives således, at menneskeliv på søen er sikret fuldt betryggende og således, at det er egnet til det formål, det til enhver tid er bestemt for. Der skal tages mest muligt hensyn til beskyttelse af havet mod forurening.

*Stk. 2.* Skibet skal være forsynet med navigeringsmidler, maskinanlæg, radioanlæg, redningsmateriel, lægemidler samt brandsikrings- og brandslukningsmidler i et sådant omfang, at de ombordværende, skibet og ladningen er sikret bedst muligt.

*Stk. 3.* Skibets arbejdssteder og opholdsrum m.v. skal være indrettet således, at der tages mest muligt hensyn til sikkerheden og sundheds-tilstanden om bord og de ombordværendes velbefindende samt deres beskyttelse mod skadelige påvirkninger.

*Stk. 4.* Skibet skal være forsynet med konstruktionsmæssige og tekniske indretninger til beskyttelse af havet mod forurening.

§ 3. Erhvervsministeren kan fastsætte regler om skibes bygning, udstyr og drift, herunder om

- 1) hvornår og efter hvilke retningslinier et skib skal synes, eftersyn, godkendelse og afprøvning af materiel, krav der skal stilles til skibes stabilitet, lastelinjer og dybgangsmærker, og rederens og skibsførerens pligter i forbindelse hermed,
- 2) hvilke love, forskrifter, certifikater og skibsbøger, herunder skibsjournaler og -planer i forbindelse med forebyggelse af forurening fra skibe, samt tilsynsbøger, der skal være om bord, og om autorisation, indretning og førelse af bøgerne, samt om hvilke opslag der skal være anbragt om bord,
- 3) hjælpemidler og materialer, om disses indretning og mærkning, anvendelse, vedligeholdelse og pasning, om sikkerhedsarbejdet, om arbejdsgiverens pligter i forbindelse med de sikkerheds- og sundhedsmæssige forhold, hvorunder arbejde om bord, som ikke er omfattet af lov om arbejdsmiljø, skal udføres,
- 4) skibets sikkerheds-, brand- og redningstjeneste, sundhedsforholdene og renligheden om bord, sygdomsbehandlingernes sundheds-

uddannelse, arbejdsmedicinske undersøgelser, udgifternes afholdelse i forbindelse hermed, samt arbejdsgiverens og arbejdstagerens pligter i denne forbindelse,

- 5) ansvarsområdet for skibsofficerer og andre om bord, der har ledende stillinger,
- 6) forebyggelse mod at få blindpassagerer om bord, samt behandlingen af blindpassagerer om bord,
- 7) mærkning, lastning, transport og losning af farligt gods og anden ladning, der kræver særlige foranstaltninger af hensyn til skibets og menneskelivs sikkerhed og beskyttelse af havet mod forurening, og
- 8) transport af levende dyr.

§ 4. Erhvervsministeren kan fastsætte regler om levering, markedsføring og fremstilling af fritidsfartøjer, skibsudstyr, personlige værnemidler og andre produkter, som anvendes om bord i skibe.

*Stk. 2.* Erhvervsministeren kan fastsætte regler om forhold, som afsenderen skal iagttage ved transport af gods til søs.

*Stk. 3.* Erhvervsministeren fastsætter regler om undersøgelse af ulykker til søs, der vedrører danske skibe, samt ulykker til søs med anden tilknytning til Danmark, herunder om

- 1) meldepligt og fjernelse af vrugdele i forbindelse med søulykker med henblik på at sikre undersøgelsesmulighederne,
- 2) samarbejde med udenlandske myndigheder og
- 3) begrænsning i adgangen til aktindsigt, indtil undersøgelsen er afsluttet.

*Stk. 4.* Søfartsstyrelsen kan påbyde, at den, der markedsfører et fartøj eller et produkt, som nævnt i stk. 1, og som anvendt i overensstemmelse med sin bestemmelse kan frembyde fare for sikkerhed, sundhed eller miljø, skal træffe de nødvendige foranstaltninger til afværgelse heraf. Det kan herunder påbydes,

- 1) at levering eller markedsføring af de pågældende fartøjer eller produkter skal standses, og
- 2) at de pågældende produkter eller fartøjer skal tilbagekaldes fra markedet.

§ 5. For skibe, hvis køl er lagt, eller som er på tilsvarende konstruktionsstadium, på det tidspunkt da nye regler udstedt efter §§ 3 - 4 træder i kraft, kan det fastsættes, at de nye regler ikke eller ikke i fuldt omfang skal finde anvendelse.

Der skal herved tages rimeligt hensyn til beskyttelse af havet mod forurening, sikkerheds- og sundhedsmæssige forhold samt skibets art og anvendelse.

*Stk. 2.* For skibe under 20 BRT eller med en bruttotonnage på under 20 og for bevaringsværdige skibe kan der fastsættes lempeligere regler, der fraviger bestemmelserne i § 2.

### Kapitel 3

#### *Forholdsregler for sejladsen m.v.*

§ 6. Erhvervsministeren kan fastsætte regler, træffe foranstaltninger og meddele generelle og konkrete forbud eller påbud til sikring af sejladsen, overholdelse af orden og forebyggelse af fare samt til forebyggelse af, at der lægges den frie sejlads hindringer i vejen, herunder om

- 1) forbud mod sejlads, fiskeri, ankring og dykning i særlige områder,
- 2) søvejsregler, fartrestriktioner og ruteforløb,
- 3) anvendelse af lods,
- 4) meldesystemer og rutesystemer, radarovervågning og anvendelse af afviserfartøjer,
- 5) godkendelse af hurtigfærger,
- 6) broer,
- 7) beskyttelse af søkabler og undersøiske rørledninger,
- 8) oprettelse af zoner til overholdelse af orden og forebyggelse af fare omkring havanlæg og i forbindelse med anlægsarbejder,
- 9) vagthold i skibe, og
- 10) bistand til redning af menneskeliv på søen.

§ 7. Erhvervsministeren kan pålægge enhver fører af skib under dansk flag igennem optagelse og videresendelse af meteorologiske observationer at bidrage til opretholdelse af en vejrtjeneste i et sådant omfang, som kræves af hensyn til sejladsikkerheden.

*Stk. 2.* Trafikministeren træffer efter forhandling med erhvervsministeren de fornødne foranstaltninger til Danmarks medvirken ved opretholdelsen af en international vejrtjeneste til betryggelse af skibsfarten.

§ 8. Når forholdene gør det påkrævet, etableres der efter forsvarsministerens nærmere bestemmelse navigationssystemer og afmærkning til hjælp for pladsbestemmelse og sejlads i dansk afmærkningsområde.

*Stk. 2.* Etablering og vedligeholdelse af navigationssystemer og afmærkning til hjælp for

pladsbestemmelse og sejlads i hoved- og gennemsejlingsfarvande samt til sikker ankerplads udføres for statens regning ved Farvandsvæsenets foranstaltning.

*Stk. 3.* Navigationssystemer og afmærkning, der ikke er omfattet af stk. 2, udføres og vedligeholdes af vedkommende havnevæsen, brobestyrelse m.v., der tillige afholder udgifterne i forbindelse hermed.

*Stk. 4.* Spørgsmål om afgrænsning mellem stk. 2 og 3 afgøres af forsvarsministeren.

### Kapitel 4

#### *Almindelige pligter*

§ 9. Rederen skal sørge for, at fejl eller mangler, som vedkommende bliver bekendt med, udbedres og skal påse, at skibet gennemgår de lovplichtige syn og er forsynet med gyldige certifikater. Rederen skal tillige sikre, at skibsføreren har mulighed for at opfylde de forpligtelser, der påhviler denne.

§ 10. Skibsføreren skal sørge for, at skibet er i sikkerheds- og sundhedsmæssig forsvarlig stand, og at arbejdet om bord kan tilrettelægges således, at det kan udføres sikkerheds- og sundhedsmæssigt forsvarligt. Skibsføreren skal tillige sørge for, at foreskrevne konstruktionsmæssige og tekniske indretninger til beskyttelse af havet mod forurening er i forsvarlig stand og kan benyttes efter formålet.

§ 11. Den, der leder arbejdet om bord, skal sørge for, at de ansatte er tilstrækkeligt beskyttet mod ulykkestilfælde og sundhedsfarlig påvirkning og skal ved instruktion og tilsyn sikre, at arbejdet udføres på forsvarlig måde under hensyn til ulykkes- og sundhedsrisikoen.

§ 12. De ansatte om bord skal medvirke til, at de foranstaltninger, der er truffet for at sikre mod ulykker eller skadelige påvirkninger, virker efter deres hensigt.

§ 13. Det påhviler enhver ombordværende at respektere de sikkerhedsforanstaltninger, som træffes om bord af hensyn til skibets sødygtighed og de ombordværendes sikkerhed.

### Kapitel 5

#### *Tilbageholdelse og anløbsforbud*

§ 14. 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 eller fare for forurening af havet at lade et skib gå til søs eller fortsætte sejladsen, kan Søfartsstyrelsen tilbageholde skibet.

*Stk. 2.* Søfartsstyrelsen kan endvidere tilbageholde et skib, hvis skibet mangler foreskrevne certifikater, eller såfremt rederen, føreren eller den, der handler på disses vegne, lægger Søfartsstyrelsen hindringer i vejen for en forsvarlig udøvelse af dens pligter.

*Stk. 3.* Afgørelsen om skibets tilbageholdelse skal snarest muligt meddeles føreren eller rederen med oplysning om grunden til tilbageholdelsen og om de vilkår, hvorunder frigivelse kan finde sted. Søfartsstyrelsen kan betinge frigivelsen af et skib af, at udstederen af skibets certifikater har kontrolleret og bekræftet, at certificeringen kan opretholdes.

*Stk. 4.* Søfartsstyrelsen kan foranledige, at der træffes forholdsregler til at hindre skibets afgang. I udlandet kan afgørelsen om tilbageholdelse anmeldes til den stedlige danske repræsentation, der efter anmodning fra Søfartsstyrelsen kan foranledige, at der træffes forholdsregler til at hindre skibets afgang.

§ 15. I tilslutning til en tilbageholdelse efter § 14 kan Søfartsstyrelsen udstede forbud mod, at et skib anløber danske havne, såfremt

- 1) skibet afsejler eller fortsætter sin sejlads på trods af tilbageholdelsen,
- 2) skibet undlader at anløbe et reparationsværft, som udpeges efter aftale med Søfartsstyrelsen, med henblik på at udbedre de forhold, som førte til tilbageholdelsen, eller
- 3) et skib, der er tilbageholdt alene som følge af manglende ISM-certificering, får ophævet tilbageholdelsen uden at være certificeret.

*Stk. 2.* Søfartsstyrelsen kan 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.

*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, eller hvis byden- de nødvendige sikkerhedshensyn gør det påkræ-

vet, 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 § 24, stk. 4.

§ 16. Kun de medarbejdere i Søfartsstyrelsen, som er bemyndiget dertil, kan tilbageholde skibe, jf. § 14, stk. 1 og 2. Havnefogder (havnemestre) kan dog af Søfartsstyrelsen bemyndiges til foreløbigt at tilbageholde et skib.

*Stk. 2.* Søfartsstyrelsen kan informere andre lande og offentliggøre oplysninger om skibe, der er blevet tilbageholdt eller er meddelt anløbsforbud, herunder om navnet på skibets klassifikations-selskab og årsagen til tilbageholdelsen eller anløbsforbudet.

*Stk. 3.* Erhvervsministeren kan fastsætte nærmere regler om Søfartsstyrelsens tilbageholdelse af skibe og meddelelse af anløbsforbud, herunder om underretning af politi og havnemyndigheder m.v.

*Stk. 4.* Søfartsstyrelsens afgørelse om tilbageholdelse af et skib og anløbsforbud kan af vedkommende rederi indbringes for Tilbageholdelsesnævnet.

## Kapitel 6

### Tilsyn m.v.

§ 17. Erhvervsministeren er øverste administrative myndighed i spørgsmål vedrørende denne lov, jf. dog stk. 3, § 7, stk. 2, § 8 og § 21, stk. 2.

*Stk. 2.* Søfartsstyrelsen varetager administrationen af denne lov, jf. dog § 7, stk. 2, og § 8, og har til opgave at

- 1) påse, at loven og de i medfør heraf fastsatte regler, påbud og forbud overholdes,
- 2) godkende skibes anvendelse, herunder det tilladte fartsområde og passagerantal, og i forbindelse hermed udstede de fornødne certifikater og anden dokumentation og
- 3) holde sig orienteret om den tekniske og sociale udvikling inden for lovens område og medvirke til sikkerheds-, sundheds- og miljømæssige forbedringer af skibe samt deres udstyr og drift.

*Stk. 3.* Forsvarsministeren kan fastsætte regler om sikkerhed og sundhed for de i § 1, stk. 1, 2. pkt., nævnte skibe. Tilsyn med overholdelsen af de i 1. pkt. nævnte regler føres af forsvarsministeren.

*Stk. 4.* Forsvarsministeren fører kontrol med navigationssystemer og afmærkning og kan efter forhandling med erhvervsministeren fastsætte nærmere regler herom, herunder om reglernes anvendelse på udenlandske skibe.

*Stk. 5.* Erhvervsministeren kan bemyndige Søfartsstyrelsen til at udøve de beføjelser, der i denne lov er tillagt erhvervsministeren. Tekniske forskrifter, som Søfartsstyrelsen udsteder i henhold til sådan bemyndigelse, kundgøres i »Meddelelser fra Søfartsstyrelsen«.

*Stk. 6.* Erhvervsministeren kan i øvrigt efter aftale med vedkommende minister fastsætte regler om Søfartsstyrelsens samarbejde med andre offentlige myndigheder og beslutte, at erhvervsministerens og Søfartsstyrelsens beføjelser efter loven udøves af andre offentlige myndigheder.

*Stk. 7.* Henlægger erhvervsministeren sine beføjelser efter loven til Søfartsstyrelsen eller anden offentlig myndighed, kan ministeren fastsætte regler om klageadgangen, herunder at klager ikke kan indbringes for anden administrativ myndighed.

§ 18. Søfartsstyrelsen kan påbyde, at forhold, der strider mod loven eller regler eller afgørelser i medfør af loven, skal bringes i orden straks eller inden en nærmere fastsat frist.

§ 19. Søfartsstyrelsens medarbejdere har, hvis det skønnes nødvendigt i forbindelse med deres hverv, til enhver tid mod behørig legitimation uden retskendelse adgang til at gå om bord i ethvert skib, der er omfattet af loven, for at udføre deres opgaver. 1. pkt. finder tilsvarende anvendelse for skibe under bygning.

*Stk. 2.* Det påhviler såvel skibets reder, fører og maskinchef som enhver, der handler på disses vegne, at yde Søfartsstyrelsen den nødvendige bistand ved dens undersøgelser og give enhver oplysning i forbindelse hermed.

*Stk. 3.* Søfartsstyrelsens medarbejdere skal ved udførelsen af hvervet drage omsorg for, at skibet ikke unødigt opholdes, og at arbejdet om bord ikke unødigt vanskeliggøres.

§ 20. Politi, toldmyndigheder, arbejdstilsyn og havnemyndigheder, som får kendskab til forhold, der strider mod denne lov eller regler fastsat i medfør af loven, skal underrette Søfartsstyrelsen herom. Vedkommende myndighed kan fastsætte nærmere regler herom.

*Stk. 2.* En læge, der konstaterer eller får mistanke om, at en person har været udsat for skadelige påvirkninger i forbindelse med sit arbejde om bord i et skib, skal underrette arbejdstilsynet herom. Erhvervsministeren kan fastsætte nærmere regler herom.

*Stk. 3.* Erhvervsministeren kan fastsætte regler om pligt til anmeldelse af arbejdsulykker, forgiftningstilfælde, erhvervs sygdomme og andre forhold af sikkerheds- og sundhedsmæssig betydning.

## Kapitel 7

### Tilbageholdelsesnævnet

§ 21. Erhvervsministeren nedsætter Tilbageholdelsesnævnet, der består af en formand, der skal opfylde de almindelige betingelser for at kunne blive dommer, samt et antal medlemmer med teknisk eller nautisk sagkundskab. For hvert af medlemmerne kan udpeges stedfortrædere.

*Stk. 2.* Tilbageholdelsesnævnets afgørelser kan ikke indbringes for anden administrativ myndighed.

*Stk. 3.* Erhvervsministeren fastsætter nævnets forretningsorden.

## Kapitel 8

### Klassifikationsselskaber m.v.

§ 22. Erhvervsministeren kan på nærmere angivne vilkår 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.

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

*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 eller 2.

*Stk. 4.* 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 ska-

## F. t. l. om sikkerhed til søs

der, der indtræffer på grund af simpel uagtsomhed under udførelse af de opgaver, som autorisationen omfatter.

§ 23. Erhvervsministeren kan fastsætte regler om, at skibe med en længde på 45 m og derover skal være optaget i registeret hos et autoriseret klassifikationsselskab.

## Kapitel 9

*Betaling og sikkerhedsstillelse i forbindelse med afholdelse af syn og tilbageholdelser*

§ 24. Syn af skibe, der foretages af Søfartsstyrelsen, er gratis, jf. dog stk. 2 og 4 samt § 25, 2. pkt.

Stk. 2. Stk. 1 omfatter ikke

- 1) syn og godkendelser m.v., som foretages af Søfartsstyrelsen, selv om de er omfattet af en autorisation meddelt i henhold til § 22,
- 2) syn, som foretages af Søfartsstyrelsen, fordi der er givet fritagelse fra regler fastsat i medfør af § 23 om optagelse i klassifikationsselskabers registre,
- 3) syn, der efter anmodning udføres uden for sædvanlig arbejdstid,
- 4) første hovedsyn 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 disses repræsentanters forhold.

Stk. 3. De i §§ 22 og 23 nævnte klassifikationsselskaber, andre virksomheder og enkeltpersoner kan kræve betaling for deres arbejde.

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

§ 25. Erhvervsministeren fastsætter regler om normtider for lovpligtige syn af skibe og om betaling for de i § 24, stk. 2 og 4, nævnte syn m.v. Erhvervsministeren fastsætter endvidere regler om betaling for ikke lovpligtige syn og syn, der foretages på udenlandske skibe, herunder skibe under bygning, samt om betaling for godkendelse af skibsudstyr eller af fartøjer.

## Kapitel 10

*Skibstilsynsrådet*

§ 26. Erhvervsministeren nedsætter Skibstilsynsrådet, der

- 1) rådgiver Erhvervsministeriet og Søfartsstyrelsen vedrørende sikkerhed til søs,
- 2) følger udviklingen inden for lovens område og
- 3) fremsætter ønsker og forslag vedrørende lovgivningen om sikkerhed til søs og den dertil knyttede administration.

Stk. 2. Skibstilsynsrådet består af en af ministeren udnævnt formand samt i øvrigt af et af ministeren nærmere fastsat antal medlemmer omfattende repræsentanter for rederne, de søfarende og skibsværfterne. Ministeren kan udpege repræsentanter for andre erhverv som medlemmer.

Stk. 3. Erhvervsministeren fastsætter rådets forretningsorden.

## Kapitel 11

*Arbejds miljøråd og arbejds miljøtjenester*

§ 27. Erhvervsministeren kan oprette arbejds miljøråd, som har til formål at fremme de ansattes sikkerhed og sundhed om bord. Arbejds miljørådene sammensættes med et ligeligt antal repræsentanter for arbejdstagere om bord og arbejdsgivere for disse. Skibstilsynsrådet fastsætter regler om udvælgelse af medlemmer til arbejds miljørådene.

Stk. 2. Til varetagelse af sikkerheds- og sundhedsarbejdet for personer, der arbejder om bord, opretter arbejds miljørådene en arbejds miljøtjeneste under deres område.

Stk. 3. Erhvervsministeren yder tilskud til konsulenttjeneste for arbejds miljørådene samt til arbejds miljøtjenesternes rejser til skibe, som befinder sig uden for Danmark.

Stk. 4. Erhvervsministeren fastsætter regler om arbejds miljørådenes og arbejds miljøtjenesternes opbygning, opgaver, funktioner og finansiering.

## Kapitel 12

*Straffebestemmelser*

§ 28. Med bøde, hæfte eller fængsel i indtil 1 år straffes den, der

- 1) overtræder §§ 9 - 13, eller 19, stk. 2, og

2) den, der ikke efterkommer påbud eller forbud, der er meddelt i henhold til loven eller i henhold til forskrifter udstedt i medfør af loven.

§ 29. Den, der foranlediger grundstødning, forlis eller anden søulykke ved grov fejl eller grov forsømmelse i tjenesten, straffes med bøde eller hæfte, medmindre højere straf er forskyldt efter anden lovgivning. Det samme gælder, hvis den pågældende gentagne gange ved fejl eller forsømmelse foranlediger en sådan begivenhed.

Stk. 2. Den skibsfører, der på grov måde eller gentagne gange navigerer eller behandler skibet i strid med godt sømandskab, straffes med bøde eller hæfte. Den skibsfører, der undlader at gøre sig bekendt med de påbud og forskrifter, der gælder for skibsfarten i de farvande, skibet besøger, og på de steder, som skibet anløber, straffes med bøde eller hæfte.

Stk. 3. Har den, der fører et skib eller i øvrigt udfører arbejde om bord i et skib i en stilling af væsentlig betydning for sikkerheden, nydt spiritus eller andre rusmidler i et sådant omfang, at vedkommende er ude af stand til at udføre sin tjeneste på fuldt betryggende måde, straffes den pågældende med bøde, hæfte eller fængsel i indtil 2 år, medmindre højere straf er forskyldt efter anden lovgivning.

Stk. 4. Under skærpene omstændigheder kan retten til at gøre tjeneste som skibsfører, styrmand eller maskinmester ved dom frakendes for et bestemt tidsrum indtil 5 år eller for bestandig. Anklagemyndigheden sender i så fald vedkommendes sønæringsbevis og udskrift af dommen til Erhvervsministeriet. Erhvervsministeren kan, når 5 år er forløbet efter endelig dom, tilbagegive den frakendte ret.

Stk. 5. Frakendes en skibsfører, styrmand eller maskinmester retten til at gøre tjeneste, bestemmes det ved dommen, henholdsvis om skibsføreren kan gøre tjeneste som styrmand, og om styrmanden eller maskinmesteren kan gøre tjeneste i stilling af lavere grad. Erhvervsministeren meddeler ham i så fald fornødent sønæringsbevis. Delvis frakendelse kan dog ikke finde sted ved overtrædelser efter stk. 3.

Stk. 6. Skønner politiet ved overtrædelser efter stk. 3, at betingelserne for at frakende en person retten til at føre skib eller gøre tjeneste som styrmand eller maskinmester foreligger, kan det midlertidigt fratage ham denne ret, dog at ved-

kommende dommer, inden spørgsmålet endeligt afgøres ved dommen, kan ophæve den af politiet trufne bestemmelse. Afsiges der frifindende dom i 1. instans, og dommen påankes af anklagemyndigheden, kan denne, hvor forholdene særligt taler for at opretholde fratagelsen af retten til at føre skib eller gøre tjeneste som styrmand eller maskinmester under anken, indbringe spørgsmålet for appelinstansen, der træffer afgørelse herom ved kendelse.

§ 30. Forsømmer skibsføreren i tilfælde af skibssammenstød, eller hvor skibet ved sin sejlskade eller på lignende måde forårsager skade på et andet skib eller ombordværende personer eller gods, så vidt det kan ske uden særlig fare for eget skib, dets besætning og passagerer, at yde det andet skib og dets besætning og passagerer al hjælp, som er mulig og fornøden til frelse fra den opståede fare, samt til at opgive sit eget skibs radiokaldesignal, navn og hjemsted såvel som sted eller havn, hvorfra det kommer, og hvortil det er bestemt, straffes den pågældende med bøde eller hæfte.

Stk. 2. Den, der med forsæt til at unddrage sig tjenesten, undlader at indfinde sig om bord i rette tid eller forlader skibet, straffes med bøde eller hæfte, hvis vedkommende indså eller burde indse, at rømning ville medføre fare for menneskeliv eller skibet.

§ 31. Straffen efter § 29, stk. 1 og 2, kan stige til fængsel i indtil 1 år, såfremt der foreligger skærpene omstændigheder, jf. § 32, stk. 1 og 2, og til fængsel i indtil 2 år, såfremt overtrædelser er begået forsætligt. Straffen efter §§ 28 og 30 kan stige til hæfte eller fængsel i indtil 2 år, hvis overtrædelser er begået forsætligt eller ved grov uagtsomhed.

§ 32. Ved straffens udmåling skal det betragtes som en skærpene omstændighed, at der

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

Stk. 2. Det skal betragtes som en særligt skærpene omstændighed, at der for unge under 18 år er sket skade på liv eller helbred eller fremkaldt fare herfor, jf. stk. 1, nr. 1.

*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.

*Stk. 4.* I forskrifter, der udstedes i medfør af loven, kan der fastsættes straf af bøde, hæfte eller fængsel i indtil 1 år. Det kan endvidere fastsættes, at straffen kan stige til hæfte eller fængsel i indtil 2 år under tilsvarende omstændigheder som nævnt i stk. 1.

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

### Kapitel 13

#### *Ikrafttræden m.v.*

§ 33. Loven træder i kraft den 1. marts 1999.

§ 34. Lov om skibes sikkerhed m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 594 af 26. juni 1996, og lov om skibsfartens betryggelse, jf. lovbekendtgørelse

nr. 587 af 29. september 1988, ophæves samtidig.

*Stk. 2.* Regler udstedt i medfør af de i stk. 1 nævnte love forbliver i kraft, indtil de ophæves eller afløses af regler udstedt i medfør af denne lov.

*Stk. 3.* Overtrædelse af de i stk. 2 nævnte regler straffes efter de hidtil gældende regler.

*Stk. 4.* Certifikater og andre dokumenter udstedt i medfør af de i stk. 1 nævnte love bevarer deres gyldighed, indtil udløbet af den i dokumentet fastsatte frist.

§ 35. I søloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 39 af 20. januar 1998, ophæves §§ 164, 510, 511 og 512.

§ 36. Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland, men kan ved kongelig anordning helt eller delvis sættes i kraft for disse landsdele med de ændringer, der følger af de særlige færøske og grønlandske forhold.



## Bemærkninger til lovforslaget

### *Almindelige bemærkninger*

Som et led i det fortsatte arbejde med forenkling af Erhvervsministeriets regelgrundlag nedsatte erhvervsministeren i foråret 1997 et panel, som fik til opgave at identificere, drøfte og fremlægge ideer og forslag til regelforenkling på Søfartsstyrelsens område. Panelet var sammensat af uafhængige deltagere udvalgt mellem personer fra bl. a. domstolene, advokaterhvervet og forsikringserhvervet, som havde særligt kendskab til søfartserhvervet, herunder søfartslovgivningen. Panelet pegede særligt på, at det i dag hæmmer søfartslovgivningens tilgængelighed, at området er reguleret af en lang række love, der hver især tjener som indgangsnøgle for yderligere regelfastsættelse i form af administrative forskrifter. Panelet pegede endvidere på, at afgrænsningen mellem de enkelte lovkomplekser ikke er logisk, ligesom der i mange tilfælde er overlapninger.

På baggrund af panelets anbefalinger foreslås det at sammenskrive lov om skibsfartens betryggelse med lov om skibes sikkerhed m.v. med det formål at skabe større overskuelighed. Endvidere foreslås en række arbejdsmiljøforskrifter, der findes inden for søfartslovgivningen, samlet i den nye lov, ligesom en række straffebestemmelser samt forskrifter om arbejdsmiljø og sikkerheds- og sundhedsforhold foreslås overført til loven fra sømandsloven og søloven.

Forslagets hovedsigte er som i gældende lov om skibes sikkerhed m.v. og lov om skibsfartens betryggelse at sikre et højt sikkerhedsniveau til søs. Forslaget skal omfatte såvel skibes bygning og udstyr som det menneskelige element såvel om bord på skibe som i de tilknyttede landbaserede funktioner.

Forslaget afspejler, at der udover skibes bygning og konstruktion skal være fokus på mere operationelle forhold som uddannelse, træning og sikring af arbejdsforholdene for besætningen, samt veldokumenterede sikkerhedssystemer. Sikkerhedssystemerne skal beskrive udførelsen og opfølgningen på vigtige nøglefunktioner såvel om bord på skibe som i rederierne på land. Dette er i overensstemmelse med den internationale udvikling. Således er der i den internatio-

nale konvention om beskyttelse af menneskeliv til søs (SOLAS) nu bestemmelser om sikker skibsdrift, som stiller en række af de nævnte krav såvel til skibets besætning som til rederiet.

Den internationale konvention om forebyggelse af forurening fra skibe (MARPOL) er gennemført i Danmark dels i lov om beskyttelse af havmiljøet, som hører under miljø- og energiministerens område, dels i lov om skibes sikkerhed m.v., som administreres af erhvervsministeren. Det foreslås nu, at alle MARPOL-krav til selve skibet bliver reguleret i lov om sikkerhed til søs, hvorimod udledningskriteriet m.v. fortsat ligger i havmiljølovens regi. Skibssiden bliver således i praksis den generelle administrative skillelinie mellem de to lovgivningsområder.

Søfartsområdet er tillige i stigende grad blevet reguleret ved EU-regler, herunder ved de generelle regler på arbejdsmiljøområdet.

Lovforslaget indeholder også klare hjemmelsbestemmelser for regler om opklaring af søulykker. Der er tillige indsat hjemmelsbestemmelser for forsvarsministeren til at fastsætte regler for sikkerhed og sundhed om bord i søværnets skibe.

Loven er i lighed med den lovgivning, den afløser, i vidt omfang udformet som en rammelov, der indeholder hovedprincipper og -formål, mens de detaljerede regler, f.eks. tekniske regler om skibes bygning og udstyr m.v. og forholdsregler for sejladsen, er hen-skudt til administrativ fastsættelse. Dette skal ses i lyset af, at loven i vidt omfang anvendes til at gennemføre internationalt vedtagne regler om beskyttelse af menneskeliv og forureningsbeskyttelse til søs, og at dette sker i tæt samarbejde med erhvervets parter. Herved er der åbnet mulighed for en smidigere tilpasning af nye krav på området, som måtte følge af den tekniske udvikling eller af internationale forskrifter.

### *Høring*

Et udkast til forslaget har været sendt i høring hos Danmarks Rederiforening, Rederiforeningen for mindre skibe, Rederiforeningen af 1895, Bilfærgernes Rederiforening, Danmarks Fiskeriforening, Dansk

Arbejdsgiverforening, Specialarbejderforbundet i Danmark, Sømændenes Forbund, Restaurations- og Bryggeriarbejderforbundet, Dansk Sø-Restaurationsforening, Dansk Navigatørforening, Radiotelegrafistforeningen af 1917, Metal-Søfart, Hotel-, Restaurant- & Turisterhvervets Arbejdsgiverforening, Maskinmestrenes Forening, Fiskernes Forbund, Scandlines A/S, Justitsministeriet, Trafikministeriet, Forsvarsministeriet, Indenrigsministeriet, Statsministeriet, Miljø- og Energiministeriet, Finansministeriet, Arbejdsministeriet, Ministeriet for Fødevarer, Landbrug og Fiskeri, Skatteministeriet, Socialministeriet, Udenrigsministeriet, Ligestillingsrådet, Finansrådet, Søsportens Brancheforening, Dansk Sejlunion, Funktionærernes og Tjenestemændenes Fællesråd, Forbundet af Offentlige Ansatte, Statsansattes Kartel, Landsorganisationen i Danmark, Amtsrådsforeningen i Danmark, Kommunernes Landsforening, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Skibsværftsforeningen, Skibs- og Bådebyggeriernes Arbejdsgiverforening, Danmarks Skibskreditfond, Sølovsudvalget, Foreningen af Danske Privathavne, Sammenslutningen af Danske Havne, Københavns Havn, Københavns Kommune, Århus Havn, Aalborg Havn, Statshavneadministrationen i Esbjerg, Statshavneadministrationen i Frederikshavn, Danmarks Fiskeriundersøgelser, Dansk Ornitologisk Forening, Danmarks Naturfredningsforening, Greenpeace Danmark, Miljøklagenævnet, Rigsombudsmanden i Grønland, Færøernes Landsstyre, Rigsombudsmanden på Færøerne, Grønlands Hjemmestyre, og Verdensnaturfonden.

*Lovforslagets økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige og skibsfartserhvervet*

Forslaget skønnes ikke at ville medføre væsentlige statsfinansielle og administrative konsekvenser eller have erhvervsøkonomiske og administrative konsekvenser for det danske skibsfartserhverv.

*Lovforslagets miljømæssige konsekvenser*

Forslaget skønnes ikke at få miljømæssige konsekvenser.

*Forholdet til EU-retten*

Den gældende lov om skibes sikkerhed m.v. og de i medfør heraf udstedte regler gennemfører en række EU-direktiver i dansk ret. Forslaget skaber lovhjemmel for en videreførelse heraf.

Lovforslaget vil endvidere danne grundlag for en gennemførelse af følgende direktiver: Rådets direktiv nr. 96/98/EF om udstyr på skibe, Rådets direktiv nr. 97/70/EF om etablering af harmoniserede sikkerheds-

forskrifter for fiskeskibe med en længde på 24 meter og derover og Rådets direktiv nr. 98/18/EF om sikkerhedsregler og -standarder for passagerskibe.

Reglerne, som udstedes med hjemmel i lov om sikkerhed til søs, vil efter omstændighederne skulle notificeres i henhold til informationsproceduredirektivet 83/189/EØF med senere ændringer.

*Bemærkninger til de enkelte bestemmelser*

*Til § 1*

Bestemmelsen regulerer, hvilke skibe der omfattes af loven. Forslaget indeholder tillige bestemmelser, der ikke retter sig direkte imod skibene, men som har betydning for sikkerhed til søs. Dette gælder f.eks. bestemmelser om tilsyn med klassifikationselskaber, markedsføring af personlige værnemidler og om afsenders forpligtelser i forbindelse med farligt gods.

Efter stk. 1 finder loven anvendelse på danske skibe. Efter stk. 2 bemyndiges erhvervsministeren til at fastsætte regler om, at loven og de i medfør af denne udstedte regler helt eller delvis skal gælde for udenlandske skibe. Ved fastsættelsen af disse regler vil der blive taget hensyn til Danmarks internationale forpligtelser vedrørende adgangen til at håndhæve nationale regler overfor udenlandske skibe. Bestemmelserne i § 1 indebærer, at loven vil kunne anvendes på danske og udenlandske skibe i samme omfang og i de samme områder som de hidtidige regler i lovene om skibes sikkerhed m.v. og om skibsfartens betryggelse.

Ordene "dansk kontinentalsokkelområde og fiskeriterritorium" er især medtaget i stk. 2 for at give hjemmel til fastsættelse af regler om lovens anvendelse indenfor de farvande, for hvilke der endnu ikke er fastsat eksklusive økonomiske zoner. Dette gælder farvandene omkring Grønland og Færøerne samt farvandet mellem Bornholm og Polen.

Der henvises til bemærkningerne til § 8 for så vidt angår området for den afmærkning m.v., der foretages af Farvandsvæsenet.

Krigs- og troppetransportskibe er omfattet af den gældende lov om skibsfartens betryggelse. De er derimod undtaget fra lov om skibes sikkerhed m.v. Efter hidtidig praksis har forsvaret interne bestemmelser om sikkerhed og sundhed for personellet i krigs- og troppetransportskibe. Bestemmelsen i stk. 1, 2. pkt., viderefører disse forhold, dog således forsvarsministeren som noget nyt fremover kan udstede bestemmelser om sikkerhed og sundhed med hjemmel i loven.

Danske skibe er skibe, der sejler under dansk flag jf. sølovens §§ 1 og 2, og skibe der er berettiget til at føre

dansk flag, men hvor registrering ikke er pligtmæssig eller mulig. Begrebet danske skibe omfatter også skibe, der i henhold til bestemmelserne om bareboat-registrering midlertidigt sejler under dansk flag. Skibe, som er registreret i skibsregistret eller i Dansk Internationalt Skibsregister, men som midlertidigt sejler under fremmed flag i overensstemmelse med bestemmelserne om bareboat-registrering, er ikke omfattet af begrebet, så længe de sejler under fremmed flag. Disse skibe skal opfylde de krav vedrørende bygning og udstyr m.v., som fremgår af flaglandets lovgivning, og er i øvrigt omfattet af bestemmelserne i stk. 2 om udenlandske skibe.

Forslaget medfører ingen ændring af den hidtidige forståelse af begrebet "skib".

#### *Til § 2*

Bestemmelsen erstatter § 2, stk. 1-4, i gældende lov om skibes sikkerhed m.v.

Det følger af bestemmelsen, at der ved udformningen af krav til skibets konstruktion som et hovedprincip skal tages hensyn til, at menneskeliv på søen er sikret på fuldt betryggende måde. Det er i stk. 1 i forhold til de gældende bestemmelser tydeliggjort, at der også stilles krav til skibets drift. Dette indebærer, at der også stilles krav til "det menneskelige element", således at såvel skibsledelsen, besætningen og den landbaserede organisation skal se arbejdet og skibet ud fra et sikkerhedsmæssigt perspektiv. I henhold til de internationale regler om sikker skibsdrift (International Safety Management Code (ISM)), som er administrativt gennemført som danske bestemmelser, stilles der således krav til danske passager- og lastskibe om et sikkerhedssystem, hvori rederierne skal dokumentere, at de har et struktureret system, som sikrer at driften af skibet foregår med den optimale grad af sikkerhed.

#### *Til § 3*

I § 3 er samlet en række bemyndigelser til erhvervsministeren til at fastsætte regler om skibes bygning, udstyr og drift. Bestemmelsen indledes med en generel bemyndigelse til erhvervsministeren til i overensstemmelse med lovens generelle hovedprincipper i § 2 at fastsætte regler om skibes bygning, udstyr og drift. Begrebet drift omfatter skibsdrift i vid forstand. I nr. 1 - 8 følger en række eksempler på forhold, som falder ind under denne bemyndigelse.

Bestemmelsens nr. 1 dækker de områder, som nu findes i § 4 og § 12, stk. 2, i gældende lov om skibes sikkerhed m.v.

Nr. 2 dækker området i § 4 i lov om skibes sikkerhed m.v. Som nyt er indsat de bemyndigelser, som findes i §§ 10, 15, 16, 20 a, 37 og 46 i lov om beskyttelse af havmiljøet og som foreslås overført til lov om sikkerhed til søs. Dette vil indebære, at det bliver erhvervsministeren, som kan fastsætte regler om oliejournaler, kemikaliejournaler, affaldsjournaler, skibsberedskabsplaner og management-procedurer i forbindelse med forebyggelse af forurening fra skibe. Søfartsstyrelsens syn af skibe har hidtil - efter bemyndigelse fra energi- og miljøministeren - også omfattet disse forhold.

Nr. 3 dækker området i § 5 i lov om skibes sikkerhed m.v. Denne bestemmelse er således den lovmæssige basis for arbejdsmiljøreglerne til søs.

I Nr. 4, der dækker området for § 5, stk. 2, og § 6 i den gældende lov om skibes sikkerhed m.v., er tillige optaget den i sømandslovens § 55 gældende hjemmel til at fastsætte regler om sundhedsforholdene og renligheden om bord. Skibsførerens hidtidige forpligtelse til at føre kontrol med renligheden om bord vil blive uændret opretholdt ved administrative forskrifter. Samtidig er det i lovforslaget tydeliggjort, at der kan fastsættes regler om sygdomsbehandlingernes sundhedsuddannelse.

I nr. 5 er optaget den i sømandslovens § 52, stk. 2, gældende hjemmel til at fastsætte regler om ansvarsområdet for skibsofficerer og andre om bord, der har ledende stillinger.

Nr. 6 viderefører den mulighed for at fastsætte regler vedrørende behandlingen af blindpassagerer, som blev indført i lov om skibes sikkerhed m.v. i foråret 1998.

Nr. 7 og 8 dækker området i § 7 i gældende lov om skibes sikkerhed m.v.

#### *Til § 4*

Bestemmelsen i stk. 1 er opbygget med § 2, stk. 6, i gældende lov om skibes sikkerhed m.v. som forbillede. Anvendelsesområdet er dog udvidet til også at omfatte skibsudstyr og andre produkter, der anvendes om bord i skibe.

Bestemmelsen i stk. 2 svarer til § 23 a i gældende lov om skibes sikkerhed m.v., der giver erhvervsministeren adgang til at fastsætte regler om forhold, som afsenderen skal iagttage ved transport af gods til søs. Afsender er den, der træffer aftale med transportøren om transport af gods m.v. til søs og således er transportørens kontraktpart. Den person, der alene afleverer godset til forsendelse, kan imidlertid ikke gøres ansvarlig for godsets mangelfulde emballering eller

for, at der er givet mangelfulde oplysninger om godsets beskaffenhed.

Bestemmelsen i stk. 3 indebærer, at erhvervsministeren kan fastsætte regler om undersøgelse af ulykker til søs.

Søfartsstyrelsens Opklaringsenhed, der er en særlig enhed i Søfartsstyrelsen oprettet i 1990, foretager opklaring af søulykker. Enheden har til opgave at klarlægge årsagen til ulykker til søs, herunder søulykker, havarier, alvorlige personulykker samt forureningsuheld.

Opklaringsenheden fremsætter endvidere anbefalinger om, hvorledes tilsvarende ulykker fremover kan undgås. Enheden kan tilbageholde skibe, som er usødygtige, men deltager ikke derudover i Søfartsstyrelsens øvrige funktioner og opgaver. Organisationerne bag Skibstilsynsrådet har udpeget en række kontaktpersoner med særlig faglig viden, som er knyttet til Opklaringsenheden.

Opklaringsenhedens medarbejdere deltager i almindelighed ved søforklaringer. Søforklaring, der afgives for en domstol, er skibsførers og de øvrige involveredes forklaring om det faktiske hændelsesforløb i forbindelse med ulykker til søs. Oplysningerne, der tilvejebringes ved søforklaring, indgår i det materiale, som Opklaringsenheden baserer sine undersøgelser på. Ved opklaring af søulykker foretager Opklaringsenheden derudover en række undersøgelser, herunder undersøgelser af teknisk karakter. Rekonstruktion af en søulykke kan af og til være nødvendig.

Søforklaringsinstituttet vil ikke blive berørt af forslaget.

Opklaringsarbejdet sigter ikke imod at fastlægge de strafferetlige aspekter af ulykken, men de oplysninger, der tilvejebringes ved ulykkesopklaringen, kan indgå som led heri. Heraf følger, at der ikke er nogen pligt for involverede personer til at meddele oplysninger, der kan danne grundlag for, at der rejses straffesag mod de pågældende.

Opklaringsenhedens arbejde vedrører i første række opklaring af ulykker, hvor danske skibe er involveret, eller hvor ulykken er sket i danske farvande. Dansk deltagelse i opklaringsarbejdet kommer imidlertid også på tale, hvor der er anden tilknytning til danske interesser, fx ulykker, der involverer danske passagerer.

Det er fundet hensigtsmæssigt at indføre en udtrykkelig bestemmelse for fastsættelse af regler for undersøgelsesarbejdet. Den nye lovbestemmelse påtænkes anvendt til i hovedsagen en regelfastsættelse af, hvad der allerede er gældende praksis på området.

Bestemmelsen i stk. 2, nr. 1, giver hjemmel for fastsættelse af regler om fjernelse af vragele i forbindelse med søulykker. Det vil på den ene side ofte være nødvendigt, at Opklaringsenheden tager vragele i sin besiddelse med henblik på en teknisk undersøgelse. På den anden side vil uvedkommendes fjernelse af vragele kunne vanskeliggøre opklaringen af årsagerne til søulykker. For at sikre at opklaringsarbejdet kan indledes hurtigst muligt, giver bestemmelsen endvidere mulighed for indførelse af en meldepligt ved alle søulykker.

Den internationale maritime organisation IMO har i resolution A.849(20) fra 1997 opfordret medlemsstaterne til at samarbejde i størst muligt omfang ved opklaring af ulykker, der involverer udenlandske fartøjer. Et sådant samarbejde har allerede været etableret vedrørende en række ulykker. Bestemmelsen i stk. 2, nr. 2, giver mulighed for at fastsætte nærmere regler herfor.

Offentlig indsigt i materiale, der indgår i en verserende undersøgelse vil kunne skabe risiko for, at undersøgelsen vanskeliggøres eller forfejles. Loven om offentlighed i forvaltningen giver mulighed for at tilbageholde materiale, hvor dette er nødvendigt af hensyn til beskyttelse af væsentlige hensyn til gennemførelsen af offentlig kontrol. I praksis vil det imidlertid ofte være vanskeligt på forhånd at afgøre, om meddelelse af aktindsigt vil kunne undtages efter de almindelige regler om offentlighed i forvaltningen. Lovforslaget åbner derfor mulighed for, at der fastsættes regler, som begrænser adgangen til aktindsigt, indtil undersøgelsen er afsluttet. Efter at undersøgelsen er afsluttet, og opklaringsenhedens endelige rapport foreligger, vil de almindelige regler om aktindsigt finde anvendelse.

Bestemmelserne i stk. 4 om afværgelse af farer, leveringsforbud og tilbagekaldelse m.v. af produkter, som er omfattet af bestemmelsen i stk. 1, suppleres af de generelle regler i lov nr. 364 af 18. maj 1994 om produktsikkerhed.

### Til § 5

Bestemmelsen i stk. 1 svarer til § 8 i gældende lov om skibes sikkerhed m.v.

Bestemmelsen i stk. 2 svarer til § 2, stk. 5, i gældende lov om skibes sikkerhed m.v.

### Til kapitel 3

Bestemmelserne i kapitel 3 træder i stedet for lov om skibsfartens betryggelse. Lov om skibsfartens betryggelse indeholder i § 1, stk. 1 og 3, hjemmel til, at erhvervsministeren kan yde bidrag til en international

sikkerhedstjeneste i det nordlige Atlanterhav. Denne bestemmelse foreslås ophævet som overflødig, idet bidragene omfattes af Søfartsstyrelsens årlige bevilgninger på finansloven.

#### Til § 6

Bestemmelserne træder i stedet for § 3, stk. 1 og 3, § 4 og § 5 i lov om skibsfartens betryggelse. Disse bestemmelser har hidtil været anvendt til at regulere en lang række forskellige forhold, som har betydning for sejladsikkerheden til søs, opretholdelsen af orden og sikringen af, at der ikke lægges den frie sejlads hindringer i vejen.

Bestemmelsen i § 6 indledes med en generel bemyndigelse for erhvervsministeren til at fastsætte regler, træffe foranstaltninger samt meddele generelle og konkrete forbud og påbud til sikring af sejladsen, overholdelse af orden og forebyggelse af fare, samt af at der lægges den frie sejlads hindringer i vejen. Forskrifter udstedt efter § 6 omfatter alle typer af skibe, herunder fritidsfartøjer

Som eksempel på en foranstaltning, som erhvervsministeren kan iværksætte efter bestemmelsen, kan nævnes fjernelse af drivende genstande, der er til fare for sejladsen i danske farvande.

I nr. 1 - 10 nævnes en række eksempler på forhold, som de ovenfor nævnte bestemmelser i lov om skibsfartens betryggelse hidtil har været anvendt til at regulere, og som nu omfattes af bemyndigelsen til erhvervsministeren i § 6.

Nr. 1 dækker forbud mod aktiviteter, der som følge af særlige omstændigheder i det pågældende geografiske område vil kunne medføre fare for menneskelig og skibe.

Nr. 2 omfatter sikring af trafikforholdene til søs, såsom skibes indbyrdes vigepligt, lanterneføring, fart- og rutfastsættelse.

Nr. 3 giver adgang til at stille krav om anvendelse af lods i lokalområder, der supplerer lodslovgivningens generelle bestemmelser.

Nr. 4 dækker en række foranstaltninger, der vil medvirke til at afvikle trafikken i særlige områder på en sikker måde. Som eksempel herpå kan nævnes de skibstrafiksystemer - de såkaldte VTS-systemer (Vessel Traffic Service) - der er etableret i Storebælt og Sundet i forbindelse med etableringen af de faste forbindelser.

Nr. 5 skal sikre, at hurtigfærger sejler på en forsvarlig måde.

Nr. 6 dækker de bestemmelser, som det af hensyn til sejladsen vil være nødvendigt at fastsætte ved broer over danske farvande.

Nr. 7 dækker regler om oprettelse af beskyttelseszoner til beskyttelse af kabler og undersøiske rørledninger i danske farvande.

Nr. 8 dækker regler om oprettelse af zoner til opretholdelse af orden og forebyggelse af fare omkring havanlæg og ved anlægsarbejder.

Nr. 9 dækker bestemmelser for, hvorledes vagten om bord i skibe skal afholdes for at opnå den største grad af sikkerhed.

Nr. 10 dækker foranstaltninger til at komme nødstedte til søs til hjælp.

Regler, der udstedes i medfør af § 6, vil ofte have berøring med Farvandsvæsenets ansvarsområde. I disse tilfælde vil udstedelsen af reglerne, som hidtil, ske efter forhandling med Farvandsvæsenet.

#### Til § 7

Stk. 1, der svarer til § 3, stk. 2, i lov om skibsfartens betryggelse, giver hjemmel til, at førere af danske skibe kan pålægges at bidrage til opretholdelse af en vejrtjeneste ved videregivelse af meteorologiske observationer.

Stk. 2, der svarer til § 1, stk. 2, i lov om skibsfartens betryggelse, bemyndiger trafikministeren til efter forhandling med erhvervsministeren at træffe de fornødne foranstaltninger til dansk medvirken ved opretholdelsen af en international vejrtjeneste. Dette gøres bl.a. ved, at Meteorologisk Institut, der henhører under trafikministeren, udpeger skibe, som videregiver deres observationer til instituttet.

#### Til § 8

Bestemmelsen træder i stedet for § 5 a i lov om skibsfartens betryggelse.

Bestemmelsen i stk. 1 pålægger forsvarsministeren til stadighed at sørge for, at der er den nødvendige afmærkning og de nødvendige navigationssystemer til rådighed for skibsfarten. Bestemmelsen svarer til gældende praksis. Ved navigationssystemer forstås indretninger eller systemer, som ikke befinder sig om bord på et skib, men som er til hjælp for skibenes navigation. Som eksempel kan nævnes radionavigationssystemer og udsendelse af sikkerhedsmeddelelser til skibsfarten. Bemyndigelsen til at oprette de såkaldte VTS-systemer, der i dag er etableret i forbindelse med byggerierne af de faste trafikforbindelser på Storebælt og i Sundet, er omfattet af § 6, nr. 4.

Begrebet dansk afmærkningsområde er ikke begrænset til søterritoriet, men omfatter de farvande, der er beliggende således, at Danmark er nærmest til at foretage afmærkning m.v.

Bestemmelserne i stk. 2 - 4 viderefører den hidtidige udgiftsfordeling mellem staten og de lokale havne-væsener, brobestyrelser m.v.

#### Til §§ 9 - 13

Bestemmelserne svarer til §§ 23 og 24 - 27 i lov om skibes sikkerhed m.v.

Der er i henhold til de nugældende bestemmelser ikke ændringer i reglerne om fordeling af ansvaret for overholdelse af reglerne om skibets sikkerhed m.v. mellem rederen, skibsføreren og det øvrige mand-skab.

#### Til § 14

Bestemmelserne i stk. 1, stk. 2, og stk. 3, 1. pkt., svarer til § 16, stk. 1-3, i lov om skibes sikkerhed m.v. Bestemmelsen i stk. 3, 2.pkt., der vedrører vilkår, hvorunder tilbageholdte skibe kan frigives, er ny.

Det er Søfartsstyrelsen, som afgør, hvornår et tilbageholdt skib skal frigives. Når der træffes afgørelse om frigivelse af skibe, der har været tilbageholdt efter de gældende regler i lov om skibes sikkerhed m.v., støtter Søfartsstyrelsen sig efter omstændighederne til udtalelser, der indhentes fra de anerkendte organisationer m.v., der har udstedt skibenes certifikater. Ved bestemmelsen i stk. 3, 2. pkt., lovfæstes adgangen til at betinge frigivelse af et tilbageholdt skib af, at den myndighed eller den anerkendte organisation, der har udstedt skibets certifikater, bekræfter, at certificeringen kan opretholdes efter at det forhold, som gav anledning til tilbageholdelsen, er blevet afhjulpet.

Bestemmelsen i stk. 3, 2. pkt., skal ses som et led i effektiviseringen af kontrollen med udenlandske skibes overholdelse af ISM-koden, der er den internationale kode for sikker skibsdrift og forebyggelse af forurening. ISM-koden kræver, at der er et struktureret og dokumenteret system til sikring af et højt sikkerhedsledelsesniveau om bord i skibet og i rederiets landorganisation.

ISM-systemet er opbygget således, at skibets flagstat, eller en godkendt organisation på flagstatens vegne, gennemgår sikkerhedsledelsessystemet og udsteder certifikat til henholdsvis skibet (Safety Management Certificate) og til rederiet (Document of Compliance).

Ved havnestatskontrol af udenlandske skibe foretages normalt kun en kontrol af, om foreskrevne certifikater og dokumenter er tilstede, samt om skibets generelle tilstand er tilfredsstillende. Kun hvis der foreligger særlige grunde, udføres en mere detaljeret inspektion på de områder, hvor der er konstateret fejl. For fremmede skibe kan der ved havnestatskontrol

ske en formel kontrol af, at begge ISM-systemets certifikater er udstedt. I praksis vil mulighederne for at kontrollere, hvorvidt det i certifikaterne foreskrevne i realiteten opfyldes, derimod være mere begrænsede. Der vil således ikke ved en havnestatskontrol kunne foretages en detaljeret kontrol (auditering) af, om sikkerhedsledelsessystemet lever op til ISM-kodens krav. Dette skyldes, at en væsentlig del af systemet (Document of Compliance) relaterer sig til forhold i rederiet, som myndighederne i havnestaten ikke har adgang til. Hertil kommer, at systemet kan forefindes på et sprog, som havnestatsmyndighederne ikke har mulighed for at forstå, samt at ISM-systemet ikke er et standardssystem, men derimod et system, der er tilpasset forholdene i det enkelte rederi og på det enkelte skib.

I det regionale samarbejde om havnestatskontrol og i EU-direktivet om havnestatskontrol, Rådets Direktiv nr. 95/21 EF med senere ændringer, er der taget stilling til, hvad der skal ske over for skibe, der mangler foreskrevne ISM-certifikater. Sådanne skibe skal tilbageholdes. Såfremt tilbageholdelsen undtagelsesvis ophæves som følge af ophobning af skibe i havnen, uden at skibet er blevet certificeret, skal det meddeles forbud imod anløb af havne i de lande, som deltager i samarbejdet om havnestatskontrol. Den gældende lov om skibes sikkerhed m.v. indeholder i §§ 16 og 16 b bestemmelser herom.

Internationalt drøftes det fortsat, hvad man skal stille op med substandard skibe, som er i besiddelse af de foreskrevne dokumenter, men ikke reelt lever op til de krav, der er nedfældet i ISM-koden og i skibets sikkerhedsledelsessystem. Bestemmelsen i stk. 3, 2. pkt., giver en mulighed for at foreskrive, at den myndighed eller anerkendte organisation, som har udstedt certifikatet, skal gennemføre en kontrol af skibet og bekræfte, at certificeringen kan opretholdes. Bestemmelsen vil blive anvendt inden for rammerne af de internationale regler om havnestatskontrol, som Danmark er forpligtet af. Indførelse af bestemmelsen i dansk lovgivning allerede nu kan være med til at præge den internationale udvikling.

Søfartsstyrelsens frigivelse af skibe, der har været tilbageholdt med vilkår efter bestemmelsen i stk. 3, 2. pkt., vil ske i samarbejde med flagstaternes tilsynsmyndigheder og de anerkendte organisationer, der har udstedt skibenes certifikater. Søfartsstyrelsen vil kunne tillade, at den i bestemmelsen nævnte kontrol udføres af en anden organisation, forudsat at dette sker på vegne af den, der har udstedt certifikatet.

Bestemmelsen i stk. 4 erstatter § 16, stk. 4, i lov om skibes sikkerhed m.v. Der vil i medfør af bestemmel-

sen i § 16, stk. 3, blive fastsat regler om den nærmere fremgangsmåde i forbindelse med tilbageholdelse og frigivelse af skibe, herunder om underretning af havnemyndigheder m.v., som supplerer bestemmelsen i stk. 4.

#### *Til § 15*

Bestemmelserne i stk. 1-4 om meddelelse af anløbsforbud m.v. svarer til §§ 16 a og 16 b i lov om skibes sikkerhed m.v.

#### *Til § 16*

Stk. 1 svarer til § 17 og § 18, stk. 3, i lov om skibes sikkerhed m.v.

Efter bestemmelserne i stk. 3 kan erhvervsministeren fastsætte nærmere regler om Søfartsstyrelsens tilbageholdelse af skibe og meddelelse af anløbsforbud. Bestemmelserne i forslaget §§ 14 og 15 giver Søfartsstyrelsen hjemmel til at tilbageholde skibe og meddele anløbsforbud m.v. Da tilbageholdelse i nogle tilfælde er obligatorisk efter bestemmelserne i direktiv 95/21/EF om havnestatskontrol, vil der ved den detaljerede administrative regelfastsættelse om fremgangsmåden i forbindelse med tilbageholdelse af skibe og meddelelse af anløbsforbud blive foreskrevet en pligt for Søfartsstyrelsen til at foretage tilbageholdelser m.v. Der vil endvidere blive fastsat forskrifter om underretning af havnemyndigheder og om disses adgang til at forhale tilbageholdte skibe til en anden kaj m.v.

#### *Til § 17*

Bestemmelsen i stk. 1, 1. pkt. svarer til § 11, stk. 2, i gældende lov om skibes sikkerhed m.v. Da forslagets § 7 stk. 2, § 8 og § 16, stk. 2, og § 17, stk. 3 indeholder bemyndigelser til henholdsvis trafikministeren, forsvarsministeren og Tilbageholdelsesnævnet, er det fundet rigtigst at henvise til disse bestemmelser som undtagelser fra reglen om, at erhvervsministeren er øverste administrative myndighed i spørgsmål vedrørende loven.

Bestemmelsen i stk. 2 svarer til §§ 10 og 11 stk. 1, i lov om skibes sikkerhed m.v.

Bestemmelsen i stk. 3 er ny. Det foreslås, at forsvarsministeren gives bemyndigelse til at fastsætte regler for sikkerhed og sundhed for personellet om bord i krigsskibe og troppetransportskibe.

Bemyndigelsen agtes anvendt til at kodificere gældende praksis, således at der ved udfærdigelse af regelsættet for krigsskibe og troppetransportskibe fortsat tages hensyn til de særlige opgaver disse skibe ud-

fører, samtidig med at regelsættet ikke virker hindrende for tjenestens udførelse.

Lovforslaget imødekommer et ønske fra de berørte personaleorganisationer om, at reglerne udstedes i medfør af lov.

Bestemmelsen i stk. 4 pålægger forsvarsministeren at foranledige, at der føres kontrol med afmærkning m.v. samt at fastsætte nødvendige regler herfor. Som eksempel på regler, som tænkes fastsat i medfør af bestemmelsen, kan nævnes forskrifter om, at afmærkning før etablering skal godkendes af Farvandsvæsenet, således at afmærkningen bliver ensartet.

Beføjelserne efter bestemmelserne i stk. 3 og 4 påtænkes af forsvarsministeren delvis delegeret til myndigheder under ministeriet.

Bestemmelsen i stk. 5 svarer til § 11, stk. 2, i lov om skibes sikkerhed m.v. og bestemmelsen i stk. 5 svarer til § 14, stk. 2, i lov om skibes sikkerhed m.v. Bestemmelsen i stk. 6 svarer til § 7 i lov om skibsfartens betryggelse og § 9, stk. 2, i lov om skibes sikkerhed m.v.

#### *Til § 18*

Bestemmelsen svarer til § 15, stk. 1, i lov om skibes sikkerhed m.v. og indeholder en adgang for Søfartsstyrelsen til at påbyde, at forhold, der strider imod loven eller regler eller afgørelser i medfør af loven, skal bringes i orden straks eller inden for en nærmere fastsat frist.

I en række tilfælde fremgår de betingelser, som skibe skal opfylde direkte af loven eller regler udstedt i medfør af loven. I andre tilfælde fremgår sådanne betingelser af konkrete afgørelser. Som eksempel kan nævnes at et skibs fartstilladelse kan være betinget af, at en række nærmere angivne vilkår opfyldes. Bestemmelsen indebærer, at Søfartsstyrelsen, såfremt man opdager at forholdene ikke er i orden, vil kunne meddele påbud, uanset om det pågældende krav til skibet fremgår direkte af de generelle regler eller af en konkret afgørelse.

#### *Til § 19*

Lov om skibes sikkerhed indeholder i § 14, stk. 1, regler om at søfartsstyrelsens medarbejdere i forbindelse med udøvelsen af deres hverv har adgang til uden retskendelse at få ombord i ethvert skib, der er omfattet af loven. Dette gælder også for skibe under bygning. Bestemmelsen i § 14 viderefører denne adgang, idet det dog præciseres, at Søfartsstyrelsens adgang til at gå om bord kun består, hvor det skønnes nødvendigt, for at styrelsen kan løse sine opgaver. De pågældende medarbejdere skal - på eget initiativ -

foreviser behørig legitimation. Bestemmelsen er udformet i overensstemmelse med anbefalingerne i Betynkning 1039/1985 om tvangsindgreb uden for strafferetsplejen,

Bestemmelsen skal ses i lyset af, at Danmark efter de internationale regler skal sikre, at danske skibe lever op til en række sikkerhedskrav, herunder til beskyttelse af havet mod forurening, ligesom Danmark er forpligtet til at gennemføre kontrol af udenlandske skibe, der anløber danske havne.

Det ville vanskeliggøre kontrollen meget betydeligt, såfremt der skulle indhentes retskendelse i forbindelse med de enkelte kontrolbesøg. Hertil kommer, at kontrollen skal gennemføres, også hvor der ikke foreligger nogen konkret mistanke om, at tingene ikke er i orden.

#### *Til § 20*

Bestemmelsen svarer til § 14, stk. 1, 3 og 4 i lov om skibes sikkerhed m.v.

#### *Til § 21*

Bestemmelsen svarer til § 18 stk. 1, 2 og 4 i gældende lov om skibes sikkerhed m.v. For at sikre at der altid er den nødvendige tekniske og nautiske sagkundskab tilstede i nævnet, er det dog fundet hensigtsmæssigt ikke at fastsætte antallet af nævnsmedlemmer i selve loven. Der kan herefter udpeges et større antal nævnsmedlemmer, blandt hvilke formanden efter den enkelte sags beskaffenhed kan udpege de medlemmer, der skal deltage i sagens behandling. En tilsvarende model anvendes i erhvervsankenævnet. De nærmere regler om udpegningen af medlemmer m.v. vil blive fastsat i nævnets forretningsorden.

Søfartsstyrelsens afgørelse om tilbageholdelse af et skib og anløbsforbud kan af vedkommende rederi i henhold til lovforslagets § 16, stk. 4, indbringes for Tilbageholdelsesnævnet.

Nævnets afgørelser vil ikke kunne indbringes for anden administrativ myndighed, men vil efter almindelige regler kunne indbringes for domstolene.

#### *Til § 22*

Bestemmelsen svarer til § 19 i lov om skibes sikkerhed.

Der er i de aftaler, som er indgået med klassifikationselskaberne, bestemmelser om begrænsning af Søfartsstyrelsens adgang til at gøre regres over for selskaberne, såfremt staten pådrager sig erstatningsansvar, i forbindelse med at selskaberne udfører opgaver på søfartsstyrelsens vegne. Den skadelidtes adgang til at kræve erstatning berøres ikke af disse begrænsning-

ger, som i øvrigt kun gælder for skader, der indtræder på grund af simpel uagtsomhed hos klassifikationselskabet.

#### *Til § 23*

Bestemmelsen om obligatorisk klasning af større skibe svarer til § 19 a i lov om skibes sikkerhed m.v. § 19 a blev indsat i loven ved lov nr. 887 af 3. december 1997. Der er ikke udstedt forskrifter i medfør af bestemmelsen.

#### *Til § 24 og 25*

Bestemmelserne svarer til §§ 20 og 21 i lov om skibes sikkerhed m.v. Disse bestemmelser blev senest ændret ved lov nr. 887 af 3. december 1997. Det bemærkes, at bestemmelsen i § 24, stk. 4 gennemfører bestemmelser i direktivet om havnestatskontrol (95/21/EF)

#### *Til § 26*

Bestemmelsen erstatter § 22 i lov om skibes sikkerhed m.v.

Lovforslagets anvendelsesområde indebærer at rådet, udover de områder, der i dag er dækket af lov om skibe sikkerhed m.v., også vil kunne beskæftige sig med spørgsmål inden for det bredere område, der vil blive dækket af lov om sikkerhed til søs.

Lovgivningen om skibsfartens betryggelse omfatter en række spørgsmål, der involverer andre myndigheder samt spørgsmål af lokal karakter, hvor det er vigtigt at sikre, at de lokale interessenter inddrages. Arbejdet på de områder, der i dag er dækket af lov om skibsfartens betryggelse, vil blive tilrettelagt således, at der ikke sker nogen begrænsning af det hidtige myndighedssamarbejde og samarbejdet med de lokale interessenter.

#### *Til § 27*

Bestemmelsen svarer til § 23 a i lov om skibes sikkerhed m.v. og der er i henhold til de nugældende bestemmelser oprettet Arbejdsmiljøråd og Arbejdsmiljøtjeneste for såvel handelsskibene som for fiskeskibene. Forslaget medfører ingen ændringer i den hidtidige retstilstand.

#### *Til kapitel 12*

Der blev i december 1997 foretaget en skærpelse af strafferammen i lov om skibes sikkerhed m.v. En tilsvarende forhøjelse af strafferammerne i arbejdsmiljøloven var gennemført i juni 1997. Sigtet med disse forhøjelser har været at gennemføre en generel forhøjelse af strafudmålingspraksis og at markere, at sam-



fundet ser med større alvor end hidtil på overtrædelser af arbejdsmiljøbestemmelser.

Sølovens og sømandslovens straffebestemmelser, som overføres til lov om skibes sikkerhed, indeholder en lavere strafferamme end lov om skibes sikkerhed m.v. Der er ikke helt samme behov for en forhøjelse af strafferammen inden for disse områder. Lovforslaget er derfor udformet således, at overtrædelse af § 29, stk. 1 og 2, der vedrører forhold, som i dag er omfattet af søloven og sømandsloven, som udgangspunkt som hidtil alene straffes med bøde eller hæfte. Såfremt der foreligger de skærpende omstændigheder, der efter lov om skibes sikkerhed m.v. kan begrunde forhøjet straf, kan der efter forslaget for overtrædelse af § 29, stk. 1 og 2, ske strafudmåling efter de strafferammer, som anvendes i lov om skibes sikkerhed m.v.

Strafferammen for spiritussejlad, der i den gældende sølov er bøde eller hæfte, skærpes ved forslaget, således at strafferammen bliver bøde, hæfte eller fængsel i indtil 2 år, medmindre højere straf er forskyldt efter anden lovgivning.

#### *Til § 28*

Bestemmelsen svarer med redaktionelle ændringer til § 28, stk. 1, i lov om skibes sikkerhed m.v.

#### *Til § 29*

Sømandslovens §§ 68 og 71 indeholder bestemmelser om straf ved sømands forvoldelse af søulykker og sejlad i spirituspåvirket tilstand samt om rettighedsfrakendelse i forbindelse hermed. Sølovens § 510 indeholder tilsvarende bestemmelser for så vidt angår skibsføreren. Bestemmelserne i stk. 1 og stk. 3 - 6, er en sammenskrivning af disse regler. Det bemærkes, at straffebestemmelsen omfatter enhver person, der udfører tjeneste om bord af væsentlig betydning for sikkerheden uanset det ansættelsesretlige forhold. Det er endvidere ikke en betingelse, at den pågældende er ansat; også fritidssejlere m.v. er omfattet. Bestemmelsen finder anvendelse, uanset om der kræves sønæringsbevis til den pågældende tjeneste eller ikke. Bestemmelsen omfatter alle typer af skibe, herunder mindre fiskefartøjer eller fritidsfartøjer, joller, sejlbrætter og lignende.

Bestemmelsen i stk. 2, der erstatter sølovens § 512, omhandler skibsføreren grove eller gentagne handle

i strid med godt sømandskab samt hans tilsidesættelse af at gøre sig bekendt med påbud og forskrifter, der gælder for skibsfarten i de farvande, som skibet besejler, og på de steder, som skibet anløber. Det øvrige skibsmandskabs pligtforsømmelse er ikke omfattet af bestemmelsen. Straffelovens almindelige regler, herunder bestemmelserne om anstiftelse af forbrydelser, finder dog anvendelse.

#### *Til § 30*

Bestemmelserne i stk. 1 og 2 træder i stedet for henholdsvis sølovens § 511 og sømandslovens § 69.

#### *Til § 31*

Bestemmelsen indebærer, at straf for overtrædelse af § 28, § 29, stk. 1 og 2, samt § 30 kan udmåles inden for de strafferammer, som hidtil har været anvendt efter lov om skibes sikkerhed, såfremt der foreligger skærpende omstændigheder.

#### *Til § 32*

Bestemmelsen svarer til § 28, stk. 3 - 7 i lov om skibes sikkerhed m.v.

#### *Til § 33 og 34*

Loven opretholder de forskrifter, som er udstedt efter lov om skibsfartens betryggelse og lov om skibes sikkerhed m.v., indtil de ophæves eller afløses af regler udstedt efter den foreslåede lov, ligesom certifikater vil bevare deres gyldighed indtil udløbet af den i certifikatet fastsatte frist.

#### *Til § 35*

Samtidig med lovens ikrafttræden ophæves de bestemmelser i søloven, der omhandler skibsføreren strafansvar, men som er omfattet af dette lovudkast.

#### *Til § 36*

Lov om skibsfartens betryggelse samt lov om skibes sikkerhed m.v., bortset fra enkelte senere lovændringer, gælder for Færøerne og Grønland. Den foreslåede lov om sikkerhed til søs vil med de fornødne ændringer tillige kunne finde anvendelse for Færøerne og i Grønland.