

Lovforslag nr. L 25. Fremsat den 3. oktober 2001 af erhvervsministeren (Ole Stavad)

Forslag

til

Lov om ændring af lov om sikkerhed til søs

(Gebyrbelagt arbejdsmiljøtilsyn, tilskud for ekstrainsats på arbejdsmiljøområdet, indberetningspligt, anløbsforbud samt lastning og losning af bulkskibe)

§ 1

I lov om sikkerhed til søs, jf. lovbekendtgørelse nr. 554 af 21. juni 2000, foretages følgende ændringer:

1. I § 1 indsættes efter *stk. 1* som nyt stykke:

»*Stk. 2.* Erhvervsministeren kan fastsætte regler om, hvilke genstande der skal anses som skibe.«

Stk. 2 bliver herefter *stk. 3*.

2. I § 3, *nr. 8*, indsættes efter »forurening«: », herunder om terminaloperatørers kvalitetsstyringssystemer for lastning og losning af bulkskibe.«

3. § 5, *stk. 2*, affattes således:

»*Stk. 2.* For skibe under 20 BRT, med en brutotonnage under 20 eller med en længde under 15 meter og for bevaringsværdige skibe kan der fastsættes lempeligere regler, der fraviger bestemmelserne i § 2.«

4. § 14, *stk. 2*, affattes således:

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

5. I § 15 ophæves *stk. 1, 2 og 4*, og i *stk. 3*, der bliver *stk. 1*, indsættes før »Når der er udstedt et anløbsforbud«: »Søfartsstyrelsen kan udstede

anløbsforbud, hvor dette er hjemlet i EU-regler eller internationale bestemmelser.«

6. I § 16, *stk. 2*, indsættes efter »lande«: », klassifikationsselskaber eller personer,« og efter »skibets klassifikationsselskab« indsættes: », befragter m.v.«

7. I § 16, *stk. 3*, indsættes som 2. *pkt.*: »Erhvervsministeren kan endvidere fastsætte regler om fremgangsmåden ved og betingelserne for ophævelse af tilbageholdelser eller anløbsforbud.«

8. I § 16, *stk. 4*, ændres »tilbageholdelse af et skib og anløbsforbud« til: »tilbageholdelse af et skib, anløbsforbud samt beslutning om, at driften af et skib skal underkastes intensiveret tilsyn efter regler fastsat i medfør af § 20, *stk. 5*,«.

9. I § 20 indsættes som nyt *stk. 1*:

»Erhvervsministeren kan fastsætte regler om indberetningspligt i forbindelse med skibes anløb af danske eller udenlandske havne.«

Stk. 1-3 bliver herefter *stk. 2-4*.

10. I § 20 indsættes som *stk. 5 og 6*:

»*Stk. 5.* Erhvervsministeren kan fastsætte regler om gennemførelse af et intensiveret tilsyn med driften af skibe, som er særligt belastede i relation til de ombordværendes sikkerhed og sundhed, herunder regler for udvælgelse af skibene.

Stk. 6. Erhvervsministeren kan fastsætte regler om ydelse af tilskud til virksomheder, der har gjort en særlig indsats for at fremme de ombordværendes sikkerhed og sundhed.«

11. I § 21, stk. 1, ændres »opfylde de almindelige betingelser for at kunne blive dommer« til: »være dommer«.

12. I § 24, stk. 2, indsættes som nyt nr. 1:

»1) tilsyn, som udøves efter regler fastsat i medfør af § 20, stk. 5,«.

Nr. 1-5 bliver herefter nr. 2-6.

13. I § 25 indsættes som 3. og 4. pkt.:

»Erhvervsministeren kan fastsætte regler om forrentning af beløb, der ikke betales til forfaldstid. Skyldige beløb kan inddrives ved udpantning.«

14. I § 27, stk. 3, ændres »Erhvervsministeren yder tilskud til konsulenttjeneste« til: »Erhvervsministeren kan yde tilskud til informationsaktiviteter og konsulenttjeneste«.

15. § 28 affattes således:

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

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

2) tilsidesætter vilkår knyttet til en tilladelse, dispensation eller en godkendelse efter loven, eller

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

16. I § 29, stk. 3, og § 32, stk. 4, 1. pkt., udgår », hæfte«.

17. I § 29, stk. 1, § 29, stk. 2, 1. pkt., § 29, stk. 2, 2. pkt., § 30, stk. 1, og § 30, stk. 2, ændres »hæfte« til: »fængsel i indtil 4 måneder«.

18. I § 31 og § 32, stk. 4, 2. pkt., udgår »hæfte eller«.

§ 2

Loven træder i kraft den 1. februar 2002.

§ 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. Indledning

1.1. Lovforslagets formål og indhold

Lovforslaget har til formål at skabe hjemmel for gennemførelsen af nye incitamentsregler på arbejdsmiljøområdet til søs, i form af gebyrbelagt tilsyn på skibe, der er særligt belastede i relation til de ombordværendes sikkerhed og sundhed, og tilskudsordninger for dem, der har gjort en ekstrainsats på arbejdsmiljøområdet. Herudover skabes endvidere hjemmel for gennemførelse af en række EU-tiltag på søsikkerhedsområdet, som bl.a. omfatter obligatorisk indberetning af skibsanløb, anløbsforbud og regler for terminalers lastning og losning af bulkskibe. Endelig indeholder lovforslaget en række ændringer af lovteknisk karakter, herunder en bestemmelse, som gør det muligt at fastsætte regler om hvilke genstande, der skal anses som skibe. Formålet hermed er bl.a. at forbedre de retlige muligheder for at håndhæve loven.

1.2. Incitamentsregler på arbejdsmiljøområdet

Som led i udmøntningen af finanslovsaftalen 2000 er der på arbejdsmiljøområdet gennemført en generel incitamentspakke, som har til formål at nedbringe antallet af arbejdsskader og den generelle nedslidning på arbejdsmarkedet.

Incitamentspakken består af tre elementer, hvoraf det første er en generel arbejdsmiljøafgift, som er gennemført ved lov nr. 1247 af 20. december 2000 om en generel arbejdsmiljøafgift. Loven finder anvendelse for alle dele af arbejdsmarkedet, herunder også søfartsområdet, og medfører, at arbejdsgivere, der er omfattet af Arbejdsmarkedets Tillægspension (ATP), skal betale en årlig afgift, der er sammensat af to dele. Første del består af en generel afgift på 65 kr. pr. fuldtidsbeskæftiget lønmodtager, som opkræves fra alle arbejdsgivere. Anden del af arbejdsmiljøafgiften er en afgift, der opkræves fra forsikringselskaber, Arbejdsmarkedets Erhvervs sygdomsforsikring og selvforsikrede offentlige myndigheder og virksomheder i for-

hold til deres andele af godtgørelser for mén og erstatninger for erhvervsevnetab tilkendt af Arbejdsskade styrelsen. Antallet af fuldtidsbeskæftigede beregnes på grundlag af den enkelte virksomheds indbetalte ATP-bidrag. Arbejdsmiljøgiften opkræves af ATP på statens vegne.

Anden del af incitamentspakken består af intensive ret, gebyrbelagt tilsyn, som virksomheder inden for særligt belastede brancher skal gennemgå. På land gennemføres denne del af pakken gennem arbejdsmiljøloven, som ikke finder anvendelse på søfartsområdet. Lovforslaget skaber derfor hjemmel til også at indføre intensiveret, gebyrbelagt tilsyn på skibe.

Ordnningen til søs vil ikke fokusere på brancher, men på de enkelte skibe og rederier, der har veldokumenterede problemer med sikkerheden og sundheden om bord.

Kriterierne, for hvilke skibe der vil blive omfattet af det intensive ret, gebyrbelagte tilsyn, vil blive fastlagt efter forhandling med erhvervenes parter. Som eksempler på forhold, der kan begrunde, at et skib underkastes intensive ret tilsyn, kan nævnes, at skibet har været tilbageholdt ved en havnestatskontrol i et andet land, eller at der har været alvorligere arbejdsulykker om bord. Alvorlige mangler, som er fundet på et skib ved et syn, der er foretaget af Søfartsstyrelsen eller et klassifikationsselskab på Søfartsstyrelsens vegne, vil ligeledes kunne medføre, at skibet inddrages under ordningen, således at det underkastes yderligere syn, som der vil skulle betales for.

Det tredje element i incitamentspakken er en tilskudsordning, hvor en del af de midler, der tilvejebringes gennem arbejdsmiljøafgiften, føres tilbage til erhvervene. Lov om arbejdsmiljøcertifikat til virksomheder og om statstilskud til virksomheder med certifikat fastlægger rammerne for ordningen for de landbaserede virksomheder. Virksomheder, som certificeres, får et tilskud beregnet på grundlag af en opgørelse af de beløb, som den enkelte virksomhed har betalt som følge af lov om en generel arbejdsmiljøafgift, ligesom de bliver fritaget for det intensive ret, ge-

byrbelagte tilsyn. Endvidere ydes tilskud til delvis dækning af de omkostninger, som er forbundet med erhvervelsen af certifikatet.

Da denne ordning ikke skal gælde for søfarts- og fiskerierhvervene, skaber dette lovforslag hjemmel til, at der også på dette område kan ydes tilskud til forbedringer af arbejdsmiljøet. Dette vil ske ved en ordning, hvor der ydes tilskud til rederier og fiskeskibsejere, der har gjort en særlig indsats for at fremme de ombordværendes sikkerhed og sundhed, som ligger ud over de krav, som følger af loven. Der vil endvidere kunne ydes tilskud til udviklingsprojekter, der har til formål at forbedre sikkerheden og sundheden til søs, ligesom der vil kunne ydes tilskud til henholdsvis Fiskeriets og Søfartens arbejdsmiljøråds konsulenttjenester med henblik på, at der gennemføres en indsats vedrørende de ombordværendes sikkerhed og sundhed, som ligger udover lovens almindelige krav. Den nærmere udmøntning af tilskuddene vil blive fastsat efter forhandling med erhvervenes parter.

Efter lov om en generel arbejdsmiljøafgift kan der for søfartsområdet afsættes en mindre del af rammen for den landbaserede tilskudsordning svarende til søfarterhvervenes andel af det samlede antal fuldtids-beskæftigede. Midlerne til tilskudsordningen inden for søfartsområdet vil således udgøre ca. 0,8 mio. kr. årligt.

Tilskuddene vil ikke blive knyttet til en certificeringsordning, idet omkostningerne ved en sådan ordning vil stå i misforhold til de tilskud, den enkelte virksomhed vil kunne opnå. Dette skyldes, at der kun er forholdsvis få ansatte på det enkelte skib, samt at en stor del af certificeringsarbejdet ville skulle foregå langt fra Danmark.

Når det nærmere indhold af tilskudsordningen er fastlagt, vil den blive forelagt Europa-Kommissionen. Ordningen vil efter omstændighederne først kunne træde i kraft, når Kommissionens godkendelse foreligger.

Bestemmelserne, som gennemfører incitamentspakken på arbejdsmiljøområdet findes i lovforslagets § 1, nr. 8, 10 og 12.

1.3. Ændring af direktivet om havnestatskontrol

I december 1999 forliste olietankskibet ERIKA ved den franske kyst, hvorved der skete en ganske betydelig olieforurening. Som opfølgning herpå fremsatte Kommissionen en række forslag til opstramninger på området for sikkerhed til søs og olietransport, den såkaldte ERIKA 1- pakke. Et af forslagene er en ændring af direktivet om havnestatskontrol, der indebæ-

rer en generel skærpelse af kontrollen med udenlandske skibe. Ændringsdirektivet er endnu ikke endeligt vedtaget. Dette forventes at ske sidst på året. På topmødet i Nice i 2000 var der enighed om, at fremskynede iværksættelsen af EU's søsikkerhedsmæssige tiltag. Dette blev i realiteten bekræftet på rådsmødet for transport i december 2000.

Sigtet med ændringsdirektivet er at målrette kontrollen imod de skibe, som udgør en særlig risiko. Direktivet vil således gøre det obligatorisk for medlemsstaterne at kontrollere skibe, der udgør en særlig risiko for sikkerheden til søs og for havmiljøet. Ved afgrænsningen af disse skibe vil der bl.a. blive taget hensyn til skibets type og alder, under hvilket flag skibet er indregistreret, i hvilket klassifikationselskab skibet er klasset og resultaterne af tidligere havnestatskontroller af skibet.

Ændringsdirektivet vil endvidere indebære en skærpet kurs overfor skibe fra de flagstater, der ikke selv fører tilstrækkelig kontrol med deres skibe. Den internationale samarbejdsorganisation om havnestatskontrol (Paris MOU), som består af 19 lande, der anvender et harmoniseret system for havnestatskontrol, fører en såkaldt sortliste over de lande, hvis skibe oftest tilbageholdes, fordi de udgør en åbenbar fare for de ombordværendes sikkerhed eller sundhed eller for forurening af havet. Ændringsdirektivet vil medføre, at der skal meddeles anløbsforbud til de skibe fra stater på sortlisten, der gentagne gange tilbageholdes.

For at sikre en effektiv overvågning af direktivets gennemførelse vil medlemsstaterne endvidere blive pålagt at indberette oplysninger om alle udenlandske skibes havneanløb bortset fra færger i rutefart. Disse skal enten indberettes løbende til den database, som samarbejdsorganisationen for havnestatskontrol driver (SIRENAC), eller indberettes hver sjette måned til Kommissionen med en fuldstændig fortegnelse over alle individuelle skibsanløb. Hovedparten af de danske havne indberetter allerede i dag på uformel basis skibsanløb til Søfartsstyrelsen. Direktivet vil indebære, at disse indberetninger skal udvides og lægges i faste rammer, hvorefter skibene vil skulle anmelde deres anløb til havnene, der indberetter disse til Søfartsstyrelsen. Den nærmere tilrettelæggelse af den kommende indberetningsordning vil blive fastlagt efter forhandling med de berørte parter.

Lovforslaget skaber hjemmel til, at ændringsdirektivet administrativt kan gennemføres. Forslaget indeholder endvidere en række mindre konsekvensrettelser, der er nødvendige som følge af ændringsdirektivet.

Bestemmelserne, som vedrører gennemførelsen af ændringsdirektivet findes i forslagens § 1, nr. 4-7 og 9.

1.4. Direktivet om lastning og losning af bulkskibe

Der er i de seneste årtier sket en række forlis med skibe, der transporterer faste produkter i løs form (bulkskibe), hvorved et betydeligt antal søfarende har mistet livet. På baggrund heraf har Kommissionen fremsat et direktivforslag, der skal forbedre sikkerheden for bulkskibe ved at forebygge strukturelle skader på skibene i forbindelse med selve laste- og losseoperationen.

I direktivforslaget, der forventes vedtaget i begyndelsen af 2002, fastsættes det, at både bulkskibene og de landterminaler, som skibene anløber, skal anvende internationalt anerkendte procedurer for laste- og losseoperationer, samarbejde og kommunikation. Endvidere fastsættes det, at operatørerne af landterminalerne skal etablere kvalitetsstyringssystemer, som skal sikre, at terminalernes ledelse og drift planlægges og udføres på et tilfredsstillende sikkerhedsniveau. Systemerne skal certificeres, ligesom myndighederne løbende skal kontrollere dem.

Direktivforslagets bestemmelser for skibene kan allerede i dag gennemføres med hjemmel i den gældende lov om sikkerhed til søs. Landterminalerne henhører under Trafikministeriet, der med hjemmel i lov om havne har udstedt et standardreglement for de danske havne, som indeholder enkelte bestemmelser om lastning og losning. Disse bestemmelser er imidlertid ikke dækkende for direktivets krav til landterminalerne. De kvalitetsstyringssystemer, som direktivet foreskriver for terminaloperatørerne, skal opbygges i forhold til de internationale ISO standarder, og skal ses som modstykke til de kvalitetsstyringssystemer, som i forvejen er foreskrevet for bulkskibe i henhold til den internationale kode for sikker skibsdrift (ISM-koden).

Trafikministeriet har ikke tradition for en mere detaljeret regulering af arbejdsgangene i havnene, ligesom man ikke har erfaring med certificering og kontrol af sådanne systemer. Hertil kommer, at kvalitetsstyringssystemer retter sig imod skibenes sikkerhed. Det foreslås derfor, at gennemførelse af bestemmelserne om terminaloperatørernes kvalitetsstyringssystemer for lastning og losning af bulkskibe sker inden for rammerne af lov om sikkerhed til søs, selvom regulering af havnenes forhold i øvrigt henhører under Trafikministeriet. Det er derfor fundet hensigtsmæssigt i lovtæksten udtrykkeligt at præcisere hjemmelgrundlaget herfor.

Bestemmelsen, som åbner mulighed for at gennemføre ændringsdirektivet findes i lovforslagets § 1, nr. 2.

1.5. Lovtekniske ændringer

Lovforslaget indeholder udover ovennævnte bestemmelser tillige en række lovtekniske ændringer. For det første foreslås i § 1, nr. 1, en bestemmelse, som gør det muligt at fastsætte regler om, hvilke genstande der skal anses som skibe.

Baggrunden for bestemmelsen er, at Vestre Landsret i september 1999, jf. U.1999.2074V, frifandt en række aktivister, som var tiltalt for overtrædelse af henholdsvis søloven og de internationale søvejsregler for i små gummibåde at sejle ud for at forhindre et amerikansk flådefartøj i at lægge til kaj. Landsretten udtalte i sine bemærkninger til dommen, at der hverken i den daværende lov om skibsfartens betryggelse [nu lov om sikkerhed til søs] eller i søloven eller i bemærkningerne hertil var indeholdt en definition af begrebet skib, hvorfor retten fandt, at det – under hensyn til størrelsen og karakteren af de anvendte gummibåde – ikke var bevist med fornøden sikkerhed, at der var tale om skibe, således som dette begreb skulle forstås i de love, der var rejst tiltale efter.

Søfartsstyrelsen tillader ofte, at der i stedet for forskriftsmæssigt tilbehør, anordninger og apparater mv. på skibene anvendes andet udstyr, der indebærer samme sikkerhedsniveau. Mens loven i dag åbner mulighed for at strafsanktionere overtrædelser af påbud og forbud, er der ikke en tilsvarende sanktionsmulighed, når vilkårene for en sådan fravigelse af de forskriftsmæssige krav tilsidesættes. Der foreslås i § 1, nr. 15, indført en sådan sanktionsmulighed.

Den gældende lov om sikkerhed til søs indeholder i § 5 en bestemmelse om, at der for skibe under 20 bruttoregister-ton eller med en bruttotonnage på under 20 kan fastsættes bestemmelser, som fraviger lovens generelle bestemmelser. I de internationale regler på fiskeskibsområdet anvendes som måleenhed "meter" fremfor "bruttoregister-ton" og "bruttotonnage". Disse regler er i dansk ret gennemført således, at de finder anvendelse på fiskeskibe, som er på 15 meter eller derover. Det foreslås derfor i § 1, nr. 3, at udvide fravigelsesadgangen til også at omfatte skibe, der er under 15 meter.

Endelig indeholder lovforslaget i § 1, nr. 11, og nr. 16-18 en række mindre ændringer, der bl.a. er konsekvenser af ændringer i anden lovgivning.

2. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

Det intensiverede, gebyrbelagte tilsyn, som er et led i den samlede incitamentspakke på arbejdsmiljøområdet, skønnes at medføre et øget ressourceforbrug i Søfartsstyrelsen på 2 årsværk, hvortil kommer rejseudgifter mv. svarende til udgifter på i alt ca. 1,2 mio. kr. Gebyrerne fra søfartserhvervene skal som udgangspunkt dække alle de udgifter, som det intensiverede tilsyn medfører for Søfartsstyrelsen. Tilskuddet til søfartserhvervene, der er det tredje led i incitamentspakken, skønnes at være i størrelsesordenen ca. 0,8 mio. kr. Midlerne finansieres fra en af Arbejdsministeriet administreret pulje, hvorfra der afsættes en mindre del, der fastsættes på baggrund af søfartserhvervenes andel af det samlede antal fuldtidsbeskæftigede. Disse ordningers omfang vil i de efterfølgende år blive fastlagt på de årlige finanslove.

Gennemførelsen af bulkskibs-direktivet og ændringen til havnestatskontroldirektivet vil nødvendiggøre et øget ressourceforbrug i Søfartsstyrelsen på 3 årsværk. Hertil kommer en mindre engangsudgift til EDB i forbindelse med indberetningsordningen. Disse udgifter vil blive afholdt inden for Erhvervsministeriets rammer. Indrapporteringspligten forventes at medføre mindre merudgifter for de stats- eller kommunejede havne.

3. Erhvervsøkonomiske konsekvenser

Udgifterne for søfartserhvervene i forbindelse med det intensiverede, gebyrbelagte tilsyn skønnes at blive i størrelsesordenen ca. 1,2 mio. kr. årligt. Tilskuddet til søfartserhvervene skønnes at ville være i størrelsesordenen ca. 0,8 mio. kr. På længere sigt forventes incitamenterne at medføre bedre sikkerhed og sundhed om bord på danske skibe og som følge heraf en nedgang i antallet ulykker og arbejdsbetingede lidelser.

Antallet af rederier, som vil blive berørt af det intensiverede tilsyn, kan først opgøres, når kriterierne for, hvilke skibe der omfattes af ordningen, er blevet fastlagt. Tidsforbruget til selve synet om bord på et skib, der omfattes af det intensiverede tilsyn, skønnes at ville komme til at ligge mellem nogle få timer og op til godt en uge, afhængig af skibets størrelse og stand. Hertil kommer transporttid og rejseudgifter samt den administrative opfølgning.

Lovændringerne vedrørende havnestatskontroldirektivet forventes ikke at have økonomiske konsekvenser for de danske søfartserhverv. Indberetningsordningen vil i begrænset omfang medføre mindre udgifter for havnene. Bulkskibs-direktivet vil medføre merudgifter for terminaloperatørerne, hvor sådanne

systemer ikke allerede er indført. Sammenslutningen af danske havne har skønnet, at op til 30 danske terminaloperatører vil blive berørt af forslaget.

4. Administrative konsekvenser for erhvervslivet

De nye incitamentter på arbejdsmiljøområdet og lovændringen vedrørende havnestatskontroldirektivet vil ikke have administrative konsekvenser for de danske søfartserhverv. Indberetningsordningen vil medføre en beskedent øget administrativ belastning af havnene.

Bulkskibs-direktivets krav om, at landterminalerne skal underkastes kvalitetsstyringssystemer, vil medføre en mindre øget administrativ belastning af de terminaloperatørerne, der ikke allerede har indført sådanne systemer. Et af de større klassifikationsselskaber har skønnet, at terminaloperatører, der indfører kvalitetssikringssystemer, hver skal bruge op til ½ årsværk herpå, og det certificerende organ skal anvende ca. 2 fuldtidsbeskæftigede i en uge. Lovændringen indebærer dog alene krav om, at der skal indføres kvalitetssikringssystemer for de aktiviteter ved landterminalerne, der er direkte involveret i håndteringen af bulkskibe. De berørte landterminaloperatører vil endvidere kunne reducere udgifterne til indførelsen af kvalitetssikringssystemerne ved at gå sammen om indførelsen heraf. De administrative konsekvenser af ledt af direktivets gennemførelse vil derfor være mindre end ½ årsværk for hver af de berørte terminaloperatører. Da det kun er et mindre antal virksomheder, der berøres af lovforslaget, er skønnet baseret på en ekspertvurdering.

5. Miljømæssige konsekvenser

Gennemførelsen af arbejdsmiljø-incitamenterne har ingen miljømæssige konsekvenser.

Gennemførelsen af havnestatskontroldirektivet vil på længere sigt reducere antallet af substandard skibe, der sejler i europæiske farvande, hvorved risikoen for forurening af havmiljøet og kysterne med olie og andre skadelige stoffer reduceres.

Gennemførelsen af bulkskibs-direktivet forventes ligeledes at mindske risikoen for, at bulkskibe forulykker med miljøforurening til følge.

6. Forholdet til EU-retten

Lovforslaget danner hjemmelsgrundlag for en gennemførelse af to direktiver, der endnu ikke er endeligt vedtaget. Det drejer sig dels om et direktiv om ændring af 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 forureningsforebyggelse samt for leve- og arbejdsvilkår om bord (havnestatskontrol). Rådet vedtog den 26. februar 2001 fælles holdning til dette direktivforslag og Parlamentet har den 16. maj 2001 afgivet 2. udtalelse. Det andet direktiv omhandler krav til og harmoniserede procedurer for sikker lastning og losning af bulk-skibe. Fælles holdning til dette direktivforslag blev vedtaget af Rådet den 28. juni 2001.

Tilskudsordningen, som følger af incitamentspakken på arbejdsmiljøområdet, vil blive forelagt Europa-Kommissionen.

7. 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, Radiotelegrafist-

foreningen af 1917, Metal-Søfart, Foreningen af Jernskibs- og Maskinbyggerier i Danmark (Skibsværftsforeningen), Hotel-, Restaurant- & Turisterhvervets Arbejdsgiverforening, Maskinmestrenes Forening, Fiskernes Forbund, Danske Havnevirksoheder, Foreningen af Danske Ral- og Sandsugere, Scandlines A/S, Dansk Industri, Skibs- og Bådebyggeriernes Arbejdsgiverforening, Justitsministeriet, Trafikministeriet, Forsvarsministeriet, Indenrigsministeriet, Statsministeriet, Miljø- og Energiministeriet, Finansministeriet, Arbejdsministeriet, Ministeriet for Fødevarer, Landbrug og Fiskeri, Skatteministeriet, Socialministeriet, Udenrigsministeriet, Søsportens Brancheforening, Dansk Sejlunion, Funktionærernes og Tjenestemændenes Fællesråd, Forbundet af Offentlige Ansatte, Statsansattes Kartel, Landsorganisationen i Danmark, Amtrrådsforeningen i Danmark, Kommunernes Landsforening, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Foreningen af Danske Privathavne, Sammenslutningen af Danske Havne, Københavns Kommune, Statshavnadministrationen i Frederikshavn, Søfartens Arbejdsmiljøråd, Fiskerets Arbejdsmiljøråd, Rigsombudsmanden i Grønland og Rigsombudsmanden på Færøerne.

8. Vurdering af konsekvenser af lovforslaget

	Positive konsekvenser/ Mindreudgifter	Negative konsekvenser/ Merudgifter
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og amtskommuner	Ingen	Det gebyrbelagte tilsyn vil medføre en merudgift ca. 1,2 mio. kr. til kontrol og tilskudsordningen på arbejdsmiljøområdet vil medføre udgifter på 0,8 mio. kr. Bulkskibs-direktivet og ændringen til havnestatskontroldirektivet forventes at medføre et øget ressourceforbrug svarende til ca. 3 årsværk. Indrapporteringspligten forventes at medføre mindre merudgifter for de stats- eller kommunejede havne.
Administrative konsekvenser for stat, kommuner og amtskommuner	Ingen	Incitamentsordningen på arbejdsmiljøområdet vil medføre et merforbrug på 2 årsværk. De to EU-direktiver vil medføre et merforbrug på ca. 3 årsværk. Indberetningsordningen, der følger af havnestatskontroldirektivet, vil medføre en mindre øget administrativ belastning af de stats- eller kommunejede havne.

	Positive konsekvenser/ Mindreudgifter	Negative konsekvenser/ Merudgifter
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Tilskudsordningen på arbejdsmiljøområdet vil være i størrelsesordenen ca. 0,8 mio. kr.	Gennemførelsen af gebyrbelagt tilsyn på arbejdsmiljøområdet skønnes at medføre en merudgift på ca. 1,2 mio. kr. årligt for søfartserhvervene.
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Indberetningsordningen, som følger af havnestatskontroldirektivet, vil medføre en mindre øget administrativ belastning for havnene. Gennemførelsen af bulkskibs-direktivet forventes at medføre en øget administrativ belastning for de terminaloperatører, som endnu ikke har indført kvalitetsstyrings-systemer. Omfanget heraf skønnes at være mindre end ½ årsværk for hver af de berørte operatører.
Miljømæssige konsekvenser	Havnestatskontroldirektivets krav forventes på længere sigt at reducere antallet af subsstandard skibe, og derved faren for forurening af havmiljøet og kysterne med olie og andre skadelige stoffer. Bulkskibs-direktivets gennemførelse forventes at mindske risikoen for at bulkskibe forulykker, hvorved risikoen for forurening reduceres.	Ingen
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Ingen
Forholdet til EU-retten	Lovforslaget skaber hjemmelsgrundlag for at der kan ske gennemførelse af to direktiver, der forventes endelig vedtaget om kort tid. Tilskudsordningen, som følger af incitamentspakken på arbejdsmiljøområdet, vil skulle forelægges Europa-Kommissionen, før den kan træde i kraft.	

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1

Lovgivningen om sikkerhed til søs indeholder ingen definition af begrebet skib. I almindelighed volder det ikke tvivl hvilke flydende genstande, der er skibe. Som nævnt i de almindelige bemærkninger har afgrænsningen af begrebet skib dog i enkelte tilfælde givet anledning til usikkerhed. Bestemmelsen tilsigter ikke at undtage traditionelle skibe fra lovens anvendelsesområde, men alene at give en adgang for ministeren til at præcisere afgrænsningen, hvor denne kan give anledning til tvivl. Den nærmere regulering af kravene til skibe og driften af disse finder sted i administrativt fastsatte forskrifter. Mens f.eks. tilsynsregler typisk retter sig mod bestemte kategorier af skibe,

retter sejldsforskrifter sig mere generelt mod ethvert stort eller lille fartøj, som befinder sig på vandet. Hvor der er behov herfor, vil det i de enkelte administrative forskrifter blive præciseret, hvilke flydende genstande, den administrative forskrift omfatter. Sigtet med bestemmelsen er at forbedre de retlige muligheder for at håndhæve loven.

Til nr. 2

Bestemmelsen er indsat med henblik på implementering af det kommende direktiv om lastning og losning af bulkskibe (bulkskibsdirektivet). Direktivet indebærer, at operatører af landterminaler skal etablere kvalitetsstyringsystemer, som sikrer et tilfredsstillende sikkerhedsniveau i forbindelse med terminalernes ledelse og drift ved lastning og losning af bulkskibe, og at disse systemer skal certificeres samt kontrolleres løbende. Certificeringen af landterminalerne vil

blive uddelegeret til klassifikationsselskaberne, og den løbende kontrol vil blive foretaget i tilknytningen til havnestatskontrollen af udenlandske skibe.

De kvalitetssikringssystemer, som er omhandlet i bestemmelsen, skal eliminere risikoen for overlastning og fysisk beskadigelse af skibenes konstruktion i forbindelse med lastning og losning. Reguleringen retter sig således imod skibenes sikkerhed. Beskyttelsen af de personer, som forestår arbejdet med at laste og losse skibene, reguleres derimod af arbejdsmiljøloven.

Til nr. 3

Det foreslås, at adgangen til at fravige bestemmelsen i lovens § 2 udvides til også at omfatte skibe, der er mindre end 15 m. Dette sker som følge af, at man i de internationale regler på fiskeskibsområdet anvender måleenheden "meter", og at disse bestemmelser i dansk lovgivning er gennemført for fiskeskibe, som er på 15 meter eller derover.

Til nr. 4

Direktivet om ændring af havnestatskontroldirektivet indebærer, at et skib skal kunne tilbageholdes ved manglende eller fejlbehæftet sort boks (Voyage Data Recorder), såfremt en sådan er obligatorisk på det pågældende skib. Samtidig præciserer direktivet, at tilbageholdelse vil kunne ske, ikke kun når skibet mangler "certifikater", men også når det mangler andre "dokumenter", der er foreskrevet i de internationale konventioner. Bestemmelsen i nr. 4 sikrer, at disse bestemmelser kan gennemføres.

Til nr. 5

Bestemmelserne om udstedelse af anløbsforbud i § 15 foreslås erstattet af en generel bestemmelse, som gør det muligt at udstede anløbsforbud, hvor dette er hjemlet i EU-regler eller internationale bestemmelser.

Efter de nugældende regler kan anløbsforbud udstedes, når et skib sejler på trods af en tilbageholdelse eller undlader at anløbe et udpeget reparationsværft. Anløbsforbud kan også meddeles, når et skib, der er tilbageholdt alene som følge af manglende ISM-certificering, får ophævet tilbageholdelsen uden at være certificeret. Disse bestemmelser er en gennemførelse af de regler, som findes i det gældende havnestatskontroldirektiv og samarbejdsaftalen om havnestatskontrol (Paris MOU).

Med den kommende ændring af havnestatskontroldirektivet udvides området for anløbsforbud, idet direktivet foreskriver, at gas- og kemikalietankskibe, bulkskibe, olietankskibe samt passagerskibe fra de

lande, som er optaget på samarbejdsorganisationens sortliste, i tilknytning til en tilbageholdelse skal meddeles forbud imod at anløbe europæiske havne, såfremt de gentagne gange tilbageholdes ved havnestatskontrol.

Anløbsforbud meddeles, når et skib fra et af landene på sortlisten tilbageholdes tredje gang inden for 24 måneder. Sortlisten indeholder et afsnit med flagstater, hvis skibe betegnes som "yderst risikable". Skibe fra disse lande meddeles anløbsforbud, når de tilbageholdes anden gang inden for 36 måneder.

Bestemmelsen i nr. 5 skaber hjemmelsgrundlaget for, at Søfartsstyrelsen kan meddele anløbsforbud, hvor dette følger af disse regler. Bestemmelsen i § 15, stk. 4, ophæves som konsekvens af ændringen af § 16, stk. 3, jf. bemærkningerne til nr. 7.

Til nr. 6

Den kommende ændring af havnestatskontroldirektivet vil indebære, at befragterens navn og adresse skal oplyses, når skibe, der transporterer flydende eller fast last i bulk, tilbageholdes. Sigtet med bestemmelsen er at motivere befragterne til at undlade at anvende skibe, der ikke lever op til de internationale konventioner.

Bestemmelsen i nr. 6 sikrer, at der kan ske en sådan offentliggørelse.

Til nr. 7

Forslaget til ændring af havnestatskontroldirektivet indeholder detaljerede procedurer for, hvordan adgangsforbud ophæves. Bestemmelserne i den gældende § 15, stk. 4, lever ikke op hertil, hvorfor det foreslås, at denne bestemmelse erstattes af en adgang for erhvervsministeren til at fastsætte regler om fremgangsmåden ved og betingelserne for ophævelse af tilbageholdelser og anløbsforbud.

Til nr. 8

Tilbageholdelsesnævnet, der er nedsat i henhold til lovens § 21, behandler klager vedrørende tilbageholdelser og anløbsforbud, herunder bl.a. de tekniske, konstruktions- og udstyrmæssige årsager, som ligger til grund for, at disse er udstedt. Med forslaget i nr. 8 åbnes mulighed for, at også beslutninger om, at driften af et skib skal underkastes intensiveret gebyrbelagt tilsyn i henhold til § 20, stk. 5, kan indbringes for Tilbageholdelsesnævnet.

Det er fundet hensigtsmæssigt, at også beslutninger om intensiverede tilsyn kan indbringes for Tilbageholdelsesnævnet, da dettes medlemmer besidder den fornødne tekniske og nautiske sagkundskab til at kun-

ne vurdere sådanne sager. Tilbageholdelsesnævnets afgørelser kan ikke indbringes for anden administrativ myndighed.

Til nr. 9

Ændringen af havnestatskontroldirektivet vil medføre, at der skal ske indberetning af alle anløb af udenlandske skibe bortset fra færger i rutefart. Bestemmelsen i nr. 9 skaber hjemmelsgrundlaget for en sådan indberetningsordning.

Til nr. 10

Som nævnt i de generelle bemærkninger indføres der med lovforslaget en incitamentsordning på arbejdsmiljøområdet bestående dels af gebyrbelagt tilsyn på særligt belastede skibe, dels af en tilskudsordning, hvorefter der kan ydes tilskud til de virksomheder, der har gjort en særlig indsats for at fremme de ombordværendes sikkerhed og sundhed. Bestemmelsen åbner mulighed for at fastsætte nærmere regler om gennemførelsen af tilsynene og tilskudsordningen.

Disse regler vil blive fastlagt efter forhandling med erhvervenes parter.

Til nr. 11

Bestemmelsen præciserer, at formanden for tilbageholdelsesnævnet ikke blot skal opfylde betingelserne for at kunne blive dommer, men at den pågældende skal være dommer. Den ændrede formulering af bestemmelsen er i overensstemmelse med en generel anbefaling fra Justitsministeriet om udformningen af sådanne bestemmelser.

Til nr. 12

Bestemmelsen indebærer, at det intensiverede tilsyn ikke omfattes af det gratis princip, som er lovens hovedregel for de syn mv., som foretages af Søfartsstyrelsen. De nærmere regler for, hvad der skal betales, bliver fastsat i medfør af bestemmelsen i lovens § 25. Betalingen skal som udgangspunkt dække samtlige udgifter, der direkte er forbundet med det enkelte syn, herunder rejseomkostninger mv. Når udgangspunktet fraviges, vil den del af omkostningerne, som der ikke opnås dækning for, blive afholdt inden for Søfartsstyrelsens bevilling.

Til nr. 13

Bestemmelsen giver hjemmel for, at der kan opkræves renter ved forsinket betaling, samt at skyldige ge-

byrer mv. kan inddrives ved udpantning. Bestemmelsen i nr. 13 er ikke begrænset til gebyrerne for intensiveret tilsyn med særligt belastede skibe, men omfatter tillige andre tilfælde, hvor der ikke sker rettidig betaling af beløb, som skyldes i forbindelse med Søfartsstyrelsens syn af skibe. Såfremt der måtte vise sig behov for at fastsætte regler om forrentning af forfaldne skyldige beløb, vil disse blive fastsat således, at de svarer til hvad der i øvrigt anvendes, når rettidig indbetaling til det offentlige ikke finder sted.

Til nr. 14

Indtil 1998 ydedes alene statstilskud til konsulent-tjeneste for arbejdsmiljørådene, samt til arbejdsmiljø-tjenestens rejser til skibe, som befinder sig uden for Danmark. Med virkning fra 1999 ydes med hjemmel i finansloven tillige tilskud til informationsaktiviteter på arbejdsmiljøområdet.

Af ordensmæssige grunde foreslås, at adgangen til at yde tilskud til informationsaktiviteter tillige fremgår af lov om sikkerhed til søs. Forslaget vil ikke medføre ændringer i de aktiviteter, der ydes tilskud til eller i omfanget af tilskuddet.

Til nr. 15

Bestemmelsen er blevet udvidet i forhold til den hidtidige bestemmelse, hvilket indebærer, at tilside-sættelse af vilkår knyttet til en tilladelse, dispensation eller godkendelse, som er meddelt i henhold til loven, nu også vil kunne straffes. Tilføjelsen vil, som de øvrige bestemmelser i § 28, være omfattet af § 31 om forhøjet straf ved skærpende omstændigheder.

Til nr. 16 - 18

Ændringerne er en følge af, at hæftestraffen ved lov nr. 433 af 31. maj 2000 om ændring af straffeloven blev afskaffet. Afskaffelsen af hæftestraffen trådte i kraft den 1. juli 2001.

Til § 2

Bestemmelsen medfører, at ændringerne i lov om sikkerhed til søs træder i kraft den 1. februar 2002.

Til § 3

Det følger af bestemmelsen, at ændringerne til lov om sikkerhed til søs kan sættes i kraft for Færøerne og Grønland med de afvigelser, som disse landsdeles forhold tilsiger.

Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

Gældende formulering

§ 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 delvist skal finde anvendelse på udenlandske skibe i dansk havn, på dansk søterritorium, i de eksklusive økonomiske zoner samt på dansk kontinentalsokkelområde og fiskeriterritorium.

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

- 1) hvornår....
- 8) 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
- 9) transport....

§ 5. For skibe, hvis køl er lagt...

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.

§ 14. Er det som følge af fejl...

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. ---

Stk. 4. ---

Lovforslaget

§ 1

I lov om sikkerhed til søs, jf. lovbekendtgørelse nr. 554 af 21. juni 2000, foretages følgende ændringer:

1. I § 1 indsættes efter *stk. 1* som nyt stykke:

»*Stk. 2.* Erhvervsministeren kan fastsætte regler om, hvilke genstande der skal anses som skibe«.

Stk. 2 bliver herefter *stk. 3*.

2. I § 3, nr. 8 indsættes efter »forurening«: », herunder om terminaloperatørers kvalitetsstyringssystemer for lastning og losning af bulkskibe«.

3. § 5, *stk. 2* affattes således:

»*Stk. 2.* For skibe under 20 BRT, med en bruttotonnage under 20 eller med en længde under 15 meter og for bevaringsværdige skibe kan der fastsættes lempeligere regler, der fraviger bestemmelserne i § 2.«

4. § 14, *stk. 2*, affattes således:

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

Gældende formulering

§ 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 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 § 24, stk. 4.

§ 16. Kun de medarbejdere...

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 klassifikationsselskab 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.

Lovforslaget

5. I § 15 ophæves *stk. 1, 2 og 4*, og i *stk. 3*, der bliver *stk. 1*, indsættes før »Når der er udstedt et anløbsforbud«: »Søfartsstyrelsen kan udstede anløbsforbud, hvor dette er hjemlet i EU-regler eller internationale bestemmelser.«

6. I § 16, *stk. 2*, indsættes efter »lande«: », klassifikationsselskaber eller personer,« og efter »skibets klassifikationsselskab« indsættes: », befragter m.v.«.

7. I § 16, *stk. 3*, indsættes som 2. *pkt.*: »Erhvervsministeren kan endvidere fastsætte regler om fremgangsmåden ved og betingelserne for ophævelse af tilbageholdelser eller anløbsforbud.«

8. I § 16, *stk. 4*, ændres »tilbageholdelse af et skib og anløbsforbud« til: »tilbageholdelse af et skib, anløbsforbud samt beslutning om, at driften af et skib skal underkastes intensiveret tilsyn efter regler fastsat i medfør af § 20, stk. 5,«.

Gældende formulering

§ 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, erhvervssygdomme og andre forhold af sikkerheds- og sundhedsmæssig betydning.

§ 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. ---

Stk. 3. ---

§ 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. ---

Stk. 4. ---

Lovforslaget

9. I § 20 indsættes som nyt *stk. 1*: »Erhvervsministeren kan fastsætte regler om indberetningspligt i forbindelse med skibes anløb af danske eller udenlandske havne.«

Stk. 1-3 bliver herefter stk. 2-4.

10. I § 20 indsættes som *stk. 5* og *6*:

»*Stk. 5.* Erhvervsministeren kan fastsætte regler om gennemførelse af et intensiveret tilsyn med driften af skibe, som er særligt belastede i relation til de ombordværendes sikkerhed og sundhed, herunder regler for udvælgelse af skibene.

Stk. 6. Erhvervsministeren kan fastsætte regler om ydelse af tilskud til virksomheder, der har gjort en særlig indsats for at fremme de ombordværendes sikkerhed og sundhed.«

11. I § 21, *stk. 1*, ændres »opfylde de almindelige betingelser for at kunne blive dommer« til: »være dommer«.

12. I § 24, *stk. 2*, indsættes som nyt *nr. 1*:

»1) tilsyn, som udøves efter regler fastsat i medfør af § 20, stk. 5,«.

Nr. 1-5 bliver herefter nr. 2-6.

Gældende formulering

§ 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.

§ 27. Erhvervsministeren ...

Stk. 3. Erhvervsministeren yder tilskud til konsulenttjeneste for arbejdsmiljørådene samt til arbejdsmiljøtjenesternes rejser til skibe, som befinder sig uden for Danmark.

Stk. 4. ...

§ 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.

Lovforslaget

13. I § 25 indsættes som 3. og 4. pkt.:

»Erhvervsministeren kan fastsætte regler om forrentning af beløb, der ikke betales til forfaldstid. Skyldige beløb kan inddrives ved udpantning.«

14. I § 27, stk. 3, ændres »Erhvervsministeren yder tilskud til konsulenttjeneste« til: »Erhvervsministeren kan yde tilskud til informati- onsaktiviteter og konsulenttjeneste«.

15. § 28 affattes således:

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

- 1) overtræder §§ 9-13 eller 19, stk. 2,
- 2) tilsidesætter vilkår knyttet til en tilladelse, dispensation eller en godkendelse efter loven, eller
- 3) ikke efterkommer påbud eller forbud, der er meddelt i henhold til loven eller i henhold til forskrifter udstedt i medfør af loven.«

Gældende formulering

§ 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 besejler, 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. ---

Stk. 5. ---

Stk. 6. ---

§ 30. Forsømmer skibsføreren i tilfælde af skibssammenstød, eller hvor skibet ved sin sejladis 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.

Lovforslaget

16. I § 29, stk. 3, og § 32, stk. 4, 1. pkt., udgår », hæfte«.

17. I § 29, stk. 1, § 29, stk. 2, 1. pkt., § 29, stk. 2, 2. pkt., § 30, stk. 1, og § 30, stk. 2, ændres »hæfte« til: »fængsel i indtil 4 måneder«.

Gældende formulering

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

§ 32. Ved straffens udmåling...

Stk. 2. ---

Stk. 3. ---

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. ---

Lovforslaget

18. I § 31 og § 32, stk. 4, 2. pkt., udgår »hæfte eller«.

Til lovforslag nr. L 25. Skriftlig fremsættelse (3. oktober 2001)

Erhvervsministeren (Ole Stavad) :

Herved tillader jeg mig for Folketinget at fremsætte:

Forslag til lov om ændring af lov om sikkerhed til søs (Gebyrbelagt arbejdsmiljøtilsyn, tilskud for ekstrainsats på arbejdsmiljøområdet, indberetningspligt, anløbsforbud samt lastning og losning af bulkskibe)

(Lovforslag nr. L 25).

Med forslaget skabes hjemmel til indførelse af gebyrbelagt tilsyn med skibe, der er særligt belastede i relation til de ombordværendes sikkerhed og sundhed, samt en tilskudsordning for dem, der har gjort en ekstrainsats på arbejdsmiljø-

området. Disse dele af forslaget er en opfølgning på regeringens generelle incitamentspakke på arbejdsmiljøområdet. Herudover indeholder forslaget hjemmelsgrundlag for gennemførelse af to EU-direktiver, som forventes endeligt vedtaget om kort tid. Direktiverne omhandler henholdsvis skærpet kontrol med udenlandske skibe og øget sikkerhed bl.a. i form af indførelse af kvalitetsstyringssystemer ved lastning og losning af bulkskibe. Endelig indeholder lovforslaget enkelte ændringer af lovteknisk karakter.

Jeg henviser i øvrigt til de bemærkninger, der ledsager lovforslaget, og anbefaler det til Folketingets velvillige behandling.