

Lovforslag nr. L 80. Fremsat den 6. februar 2002 af økonomi- og erhvervsministeren (Bendt Bendtsen)

Forslag

til

Lov om ændring af sømandsloven og lov om sikkerhed til søs¹⁾

(Søfarendes hviletid m.v., indberetningspligt, anløbsforbud, lastning og losning af bulkskibe samt hjemmel til betaling for syn af visse skibe)

§ 1

I sømandsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 766 af 19. september 1995, som ændret bl.a. ved § 1 i lov nr. 14 af 13. januar 1997 og senest ved lov nr. 1088 af 29. december 1999, foretages følgende ændringer:

1. I § 49, nr. 11, ændres »død og« til: »død,«.
2. I § 49 indsættes efter nr. 11 som nyt nummer: »12) § 57 om hviletid og«.
Nr. 12 bliver herefter nr. 13.
3. § 57 affattes således:

»§ 57. Søfarende skal have regelmæssige, uafbrudte hvileperioder, der er tilstrækkeligt lange til at sikre sundheden og sikkerheden. Økonomi- og erhvervsministeren fastsætter regler om søfarendes hvile- og arbejdstid. Bestemmelserne om arbejdstid finder ikke anvendelse på handelsskibe.«
4. I § 65, stk. 1, ændres »§ 49, nr. 1« til: »§ 49, nr. 1 og 12«.
5. I § 66, nr. 1, ændres »hæfte« til: »fængsel i indtil 4 måneder«.

§ 2

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. Økonomi- og erhvervsministeren kan fastsætte regler om, hvilke genstande der skal anses som skibe.«

Stk. 2 bliver herefter stk. 3.
2. I § 1, *stk. 2*, der bliver *stk. 3*, indsættes som 2. *pkt.*:

»Færøske skibe sidestilles i denne lov med skibe, som er udenlandske.«
3. I § 3, *nr. 4*, indsættes efter »pligter i forbindelse med dek«: »søfarendes arbejds- og levevilkår om bord, herunder dek«.
4. I § 3, *nr. 8*, indsættes efter »forurening,«: »herunder om terminaloperatørens kvalitetsstyringssystemer for lastning og losning af bulkskibe,«.
5. § 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.«

1) Loven gennemfører dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/106/EF af 19. december 2001 om ændring af Rådets 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 og for leve- og arbejdsvilkår om bord (havnestatskontrol) (EF-Tidende 2002 L 19, side 17 ff).

6. § 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.«

7. 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.«

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

9. I § 16, stk. 3, indsættes som 2. pkt.:

»Økonomi- og erhvervsministeren kan endvidere fastsætte regler om fremgangsmåden ved og betingelserne for ophævelse af tilbageholdelser eller anløbsforbud.«

10. I § 20 indsættes som nyt stk. 1:

»Økonomi- og erhvervsministeren kan fastsætte regler om indberetningspligt i forbindelse med skibes anløb af danske eller udenlandske havne.«

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

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

12. Kapitel 9 affattes således:

»Kapitel 9

Betaling og sikkerhedsstillelse i forbindelse med afholdelse af syn og tilbageholdelser

§ 24. Økonomi- og erhvervsministeren fastsætter regler om betaling for syn af fiskeskibe, hvor Søfartsstyrelsen foretager

- 1) syn og godkendelser m.v. efter anmodning, selv om de er omfattet af en autorisation meddelt i henhold til § 22,
- 2) syn, hvor 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 i udlandet eller på Færøerne samt andre syn, der efter anmodning foretages i udlandet eller på Færøerne, eller
- 5) aftalte syn, der ikke har kunnet påbegyndes, må afbrydes eller ikke har kunnet afsluttes inden for en af økonomi- og erhvervsministeren fastsat normtid på grund af værftets, rederiets eller disses repræsentanters forhold.

Stk. 2. For andre end de i stk. 1 nævnte skibe kan økonomi- og erhvervsministeren fastsætte regler om betaling for Søfartsstyrelsens udførelse af syn, som er foreskrevet i medfør af loven.

Stk. 3. Økonomi- og erhvervsministeren fastsætter regler om betaling for syn, som foretages efter anmodning, herunder syn af udenlandske skibe, samt om betaling for godkendelse af skibsudstyr og fartøjer.

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

Stk. 5. Økonomi- og erhvervsministeren kan fastsætte regler om forrentning af beløb efter stk. 1-4, der ikke betales til forfaldstid. Skyldige beløb efter denne bestemmelse kan inddrives ved udpantning.

§ 25. De i §§ 22 og 23 nævnte klassifikations-selskaber, andre virksomheder og enkeltpersoner kan kræve betaling for deres arbejde.«

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

14. § 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.«

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

16. 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«.

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

§ 3

Loven træder i kraft den 30. juni 2002.

§ 4

Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland, men kan ved kongelig anordning helt eller delvis sættes i kraft for Grønland med de ændringer, som de særlige grønlandske forhold tilsiger.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

1. Indledning

Lovforslagets formål og indhold

Den 3. oktober 2001 fremsatte den daværende erhvervsminister forslag til lov om ændring af sømandsloven og lov om sikkerhed til søs (søfarendes hviletid m.v.) (L 24) samt 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) (L 25). Forslagene bortfaldt efter førstebehandlingen den 23. oktober 2001 som følge af udskrivelsen af folketingsvalget. Der henvises med hensyn til L 24 til Folketingstidende 2001-2002 (1. samling), Tillæg A, sp. 284, samt Folketingets Forhandlinger, sp. 533, og med hensyn til L 25 til Folketingstidende 2001-2002 (1. samling), Tillæg A, sp. 296, samt Folketingets Forhandlinger, sp. 536.

Lovforslagets § 1 samt § 2, nr. 3, er en genfremsættelse af det tidligere L 24. Denne del af forslaget tilvejebringer hjemmel til at gennemføre tre direktiver om arbejdstid og hviletid for søfarende i dansk ret ved administrativt fastsatte forskrifter. Samtidig tydeliggøres de bestemmelser, som danner grundlag for kontrol med de søfarendes arbejds- og levevilkår, som efter EU-bestemmelserne om havnstatskontrol kan omfattes af inspektionen af udenlandske skibe, der anløber danske havne. Endvidere skaber forslaget grundlag for, at Danmark kan ratificere ILO-konvention nr. 180 om søfarendes arbejdstid og bemanning af skibe og Protokollen af 1996 til ILO-konvention nr. 147 om minimumsnormer i handelsskibe, 1976.

Den øvrige del af lovforslaget er en delvis genfremsættelse af det tidligere L 25. Den del af L 25, der sigtede på at skabe hjemmel til at gennemføre incitamentsregler på arbejdsmiljøområdet til søs, indgår ikke i nærværende forslag. I forhold til L 25 er endvidere bestemmelsen i forslagens § 2, nr. 2, om færøske skibe ny. Endelig indgik forslagens § 2, nr. 12, hvor-

ved der foreslås etableret hjemmel til at tage betaling for lovpligtige syn af visse typer skibe, ikke i L 25.

Hovedformålet med lovforslagets § 2 er at gennemføre samt tilvejebringe hjemmel til i administrativt fastsatte forskrifter at gennemføre en række EU-tiltag på søsikkerhedsområdet, herunder bl.a. obligatorisk indberetning af skibsanløb, anløbsforbud og regler for terminalers lastning og losning af bulkskibe.

Herudover indeholder § 2 en række ændringer af lovteknisk karakter, herunder en bestemmelse om færøske skibe, som er en konsekvens af, at sagsområdet "sikkerhed til søs inden for Erhvervsministeriets område" med virkning fra den 1. januar 2002 er overført som færøsk særanliggende i medfør af § 2 i lov nr. 137 af 23. marts 1948 om Færøernes hjemmestyre. Blandt ændringerne af lovteknisk karakter er endvidere 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.

Formålet med den nye bestemmelse i lovforslagets § 2, nr. 12, er at skabe hjemmel til at tage betaling for lovpligtige syn af visse typer af skibe svarende til de lande, som vi normalt sammenligner os med.

1.2. Direktiver om søfarende og fiskeres hviletid m.v.

Der er i EU vedtaget tre direktiver om arbejds- og/eller hviletid om bord i skibe. Lovforslaget tager sigte på at skabe hjemmel til, at direktiverne kan gennemføres i dansk ret ved administrativt fastsatte forskrifter. Det drejer sig om direktiv 1999/63/EF af 21. juni 1999 om gennemførelse af den aftale om tilrettelæggelse af arbejdstiden for søfarende, som er indgået mellem European Community Shipowners' Association (ESCA) og Federation of Transport Workers' Union (FST) (EF-Tidende 1999 L 167, side 33ff), direktiv 1999/95/EF af 13. december 1999 om håndhævelse af bestemmelserne om søfarendes arbejdstid på skibe, der anløber Fællesskabets havne (EF-Tidende 2000 L 14, side 29ff), samt direktiv 2000/34/EF af 22. juni 2000 om ændring af Rådets direktiv 1993/104/EF

om visse aspekter i forbindelse med tilrettelæggelse af arbejdstiden (EF-Tidende 2000 L 195, side 41).

De europæiske skibsredere og transportarbejdernes fagforeninger indgik i september 1998 en rammeaftale om tilrettelæggelse af de søfarendes arbejds- eller hviletid inden for handelsflåden. Rådets direktiv 1999/63/EF af 21. juni 1999 gør denne rammeaftale obligatorisk. Rammeaftalens væsentligste bestemmelser giver valgfrihed mellem at regulere den søfarendes maksimale arbejdstid eller den samlede minimale hviletid pr. dag og pr. uge. Aftalen giver mulighed for fravigelser fra den maksimale arbejdstid eller samlede hviletid for vagtgående søfarende og for alle søfarende på korte rejser. Rammeaftalen indeholder endvidere bestemmelser om registrering af den søfarendes daglige arbejds- eller hviletid. Disse registreringer skal med passende mellemrum kontrolleres og påtegnes af skibets flagstat.

I henhold til direktiv 1999/95/EF (håndhævelsesdirektiv) skal reglerne om de søfarendes arbejds- eller hviletid kontrolleres såvel på danske skibe som på udenlandske skibe, der anløber danske havne. Kontrollen med skibe, der er registreret i lande uden for EU, skal dog først foretages, når ILO-konvention nr. 180 og Protokollen til ILO-konvention nr. 147 er trådt i kraft internationalt. Da sømandsloven alene gælder for danske skibe, er det fundet hensigtsmæssigt, at kontrollen med udenlandske skibe sker i medfør af lov om sikkerhed til søs, der i forvejen danner det hjemmelmæssige grundlag for kontrol med fremmede skibe. Der foreslås derfor indsat en hjemmel hertil i denne lov.

Direktiv 2000/34/EF af 22. juni 2000 omhandler bl.a. fiskeres daglige og ugentlige arbejds- eller hviletid og følger i øvrigt de samme hovedprincipper, som gælder for de søfarende i handelsflåden. Som noget særligt må den ugentlige arbejdstid for fiskere i gennemsnit ikke overstige 48 timer i en referenceperiode på op til 12 måneder. Direktivet har ingen dokumentations- og kontrolregler.

De gældende danske regler om hviletid til søs findes i sømandslovens § 57. Reglerne omfatter både søfarende i handelsskibe og fiskere og lever i store træk op til de nye EU-regler. På visse punkter, herunder navnlig vedrørende den samlede ugentlige hviletid og fravigelsesmuligheder, samt registrering af arbejds- eller hviletid, er de danske regler ikke tilstrækkeligt dækkende. Med forslaget lægges der op til at erstatte § 57 med en bekendtgørelse, som viderefører den hidtidige regulering af hviletiden med den nødvendige tilpasning til de nye direktiver.

Siden 1995 har man inden for rammerne af det europæiske samarbejde om kontrol af udenlandske skibe (det såkaldte "Paris MOU") gennemført en række såkaldte kampagnesyn. Formålet med disse er at undersøge, om skibene lever op til den internationale regulering på søfartsområdet på specifikt udvalgte områder. I 1997 afholdt Paris MOU således et 3-måneders kampagnesyn af arbejds- og levevilkår i henhold til ILO-konvention nr. 147. Der blev bl.a. fokuseret på forholdene vedrørende opbevaring af fødevarer, kvaliteten af drikkevandet, de sanitære forhold om bord, opvarmning og ventilation af opholdsrum samt standarden af hospitalsrum.

Kampagnen viste, at mere end 25% af de inspicerede skibe havde fejl og mangler på disse områder. På baggrund heraf har man i Paris MOU sidste år udsendt en række retningslinier til brug for inspektioner af disse forhold.

De gældende regler i direktiv 1995/21/EF om håndhævelse over for skibe, der anløber Fællesskabets havne og sejler i farvande under medlemsstaternes jurisdiktion, af internationale standarder for skibes sikkerhed, forureningsforebyggelse samt for leve- og arbejdsvilkår om bord (havnstatskontrol) muliggør, at inspektion – ud over skibets konstruktion og de tekniske indretninger om bord – tillige omfatter en række krav om de søfarendes arbejds- og levevilkår, der følger af ILO-konvention nr. 147. Det drejer sig f.eks. om kostforplejningen, mindstealderen for ansættelse til søs, rederens ansvar i forbindelse med sygdom samt lægeundersøgelser. Forslaget præciserer de regler, der bl.a. danner hjemmelsgrundlaget for denne kontrol.

Europa-Kommissionen henstillede i 1998 til medlemslandene at ratificere ILO-konvention nr. 180 og Protokollen af 1996 til ILO-konvention nr. 147 som led i den fremtidige gennemførelse af håndhævelsesdirektivet for tredielands skibe. Rammeaftalen i direktivet om søfarendes arbejdstid bygger på konvention nr. 180. Danmark vil derfor leve op til konventionens krav, når lovforslaget er vedtaget, og de administrative regler for søfarende er udstedt. Herefter vil Danmark kunne ratificere konvention nr. 180 og protokollen til konvention nr. 147.

Den bestemmelse, som etablerer hjemmel til at gennemføre de tre direktiver, findes i forslaget § 1 samt § 2, nr. 3.

1.3. Ændring af havnstatskontroldirektivet

I december 1999 forliste olietankskibet ERIKA ud for den franske kyst med en ganske betydelig olieforurening til følge. Som opfølgning på ulykken har Europa-Parlamentet og Rådet vedtaget direktiv 2001/

106/EF af 19. december 2001 om ændring af Rådets 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 og for leve- og arbejdsvilkår om bord (havnestatskontrol) (EF-Tidende 2002 L 19, side 17 ff). På Det Europæiske Råds møde i Nice i december 2000 var der enighed om at fremskynde iværksættelsen af EU's søsikkerhedsmæssige tiltag, herunder de på daværende tidspunkt kommende regler i det nævnte ændringsdirektiv. Dette blev bekræftet på transportministrenes rådsmøde senere i december 2000. Uanset at medlemsstaternes frist til at gennemføre ændringsdirektivet er 18 måneder efter direktivets offentliggørelse, findes det under indtryk af Det Europæiske Råds tilkendegivelse hensigtsmæssigt at sikre grundlaget for, at dette kan ske på et tidlige tidspunkt.

Sigtet med ændringsdirektivet er at målrette havnestatskontrollen imod de skibe, som udgør en særlig risiko. Ændringsdirektivet 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, skibets klassifikationselskab samt resultaterne af den havnestatskontrol, der tidligere er gennemført af skibet.

Ændringsdirektivet indebærer endvidere en skærpet kurs over for 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, anvender et harmoniseret system for havnestatskontrol. Organisationen 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 medfører, at de "sortlistestaters" skibe, der gentagne gange tilbageholdes, skal meddeles anløbsforbud.

For at sikre ændringsdirektivets effektive gennemførelse er det pålagt medlemsstaterne at indberette oplysninger om alle udenlandske skibes havneanløb, bortset fra færger i rutefart. Oplysningerne skal enten indberettes løbende til den såkaldte SIRENAC database, som drives af Paris MOU, eller indberettes hver sjette måned til Europa-Kommissionen med en fuldstændig fortegnelse over alle individuelle skibsanløb. Hovedparten af de danske havne indberetter allerede i dag på uformel basis skibsanløb til Søfartsstyrelsen. Ændringsdirektivet nødvendiggør imidlertid en udvikelse heraf samt etablering af en egentlig indberet-

ningspligt. Tilrettelæggelsen af den kommende indberetningsordning vil ske efter forhandling med de berørte parter.

Med lovforslaget lægges der op til at gennemføre de dele af ændringsdirektivet, der vedrører anløbsforbud og tilbageholdelse, i egentlige lovbestemmelser, mens der skabes hjemmel til, at de øvrige dele af ændringsdirektivet – eksempelvis den nævnte indberetningspligt – kan gennemføres i administrativt fastsatte forskrifter.

De bestemmelser, som vedrører gennemførelsen af ændringsdirektivet, findes i forslagens § 2, nr. 6-10.

1.4. Direktiv om lastning og losning af bulkskibe

I de seneste årtier er der sket en række forlis med bulkskibe (skibe, der transporterer faste produkter i løs form). Herved har et betydeligt antal søfarende mistet livet. På den baggrund har Europa-Parlamentet og Rådet vedtaget direktiv 2001/96/EF af 4. december 2001 om harmoniserede krav til og procedurer for sikker lastning og losning af bulkskibe (EF-Tidende 2002 L 13, side 9ff). Sigtet med direktivet er at forbedre sikkerheden ved at etablere procedurer, der gør det muligt at forebygge strukturelle skader på bulkskibene i forbindelse med selve laste- og losseoperationen.

Efter direktivets bestemmelser skal både bulkskibene og de landterminaler, som skibene anløber, anvende internationalt anerkendte procedurer for laste- og losseoperationer, samarbejde og kommunikation. Endvidere skal operatørerne af landterminalerne etablere kvalitetsstyringssystemer med henblik på at sikre, at terminalernes ledelse og drift planlægges og udføres på et tilfredsstillende sikkerhedsniveau. De kvalitetsstyringssystemer, som direktivet foreskriver for terminaloperatørerne, skal opbygges i overensstemmelse med internationale ISO standarder og skal ækvivalere de kvalitetsstyringssystemer, som allerede findes for bulkskibe i den internationale kode for sikker skibsdrift (ISM-koden). Systemerne skal certificeres, ligesom de løbende skal kontrolleres af myndighederne.

Direktivets bestemmelser kan med hensyn til skibene allerede i dag gennemføres med hjemmel i lov om sikkerhed til søs. Landterminalerne henhører under Trafikministeriet, der med hjemmel i lov om havne har udstedt et standardreglement for de danske havne. Standardreglementet indeholder enkelte bestemmelser om lastning og losning af skibe. Disse bestemmelser er imidlertid ikke dækkende for direktivets krav til landterminalerne.

Trafikministeriet har ikke tradition for detaljeret regulering af arbejdsgangene i havnene og har ikke erfaring med certificering og kontrol af de omtalte kvalitetsstyringssystemer. Hertil kommer, at systemerne i dette tilfælde retter sig imod skibenes sikkerhed. Med forslaget lægges der derfor op til at gennemføre bestemmelserne om terminaloperatørernes kvalitetsstyringssystemer for lastning og losning af bulkskibe inden for rammerne af lov om sikkerhed til søs under Økonomi- og Erhvervsministeriets område. Det findes hensigtsmæssigt at præcisere hjemmelsgrundlaget udtrykkeligt i lovteksten.

Den bestemmelse, som etablerer hjemmel til at gennemføre direktivet i administrativt fastsatte forskrifter, findes i lovforslagets § 2, nr. 4.

1.5. Betaling for syn af visse typer af skibe

Danske skibe skal underkastes et første hovedsyn, inden de sættes i fart, ligesom de fleste skibstyper underkastes periodiske syn. Visse syn foretages af klassifikationsselskaberne mod fuld betaling fra rederen. Søfartsstyrelsen foretager også syn, som hidtil som udgangspunkt har været gratis for rederen.

Efter lov om sikkerhed til søs kan der allerede opkræves betaling for en række af de syn eller godkendelser, som Søfartsstyrelsen foretager. I lovforslaget skabes hjemmel til at tage betaling for lovpligtige syn af visse typer af skibe svarende til de lande, som vi normalt sammenligner os med.

Stillingtagen til brug af den nye hjemmel vil ske i forbindelse med finansloven for 2003. Indføres der betaling for lovpligtige syn, vil taksten følge Finansministeriets vejledning herom.

Den hidtidige betalingsordning har i særlige tilfælde været fastsat med udgangspunkt i reglerne om priskalkulation, der gælder for indtægtsdækket virksomhed inden for staten. Denne praksis vil blive fortsat.

Forslaget indebærer ingen ændring af den hidtidige betalingsordning for fiskeskibe. Forslaget indebærer heller ingen ændring med hensyn til betaling for de kontrolsyn og inspektioner, som på stikprøvebasis foretages på Søfartsstyrelsens initiativ eller på baggrund af en konkret mistanke om mangler på skibene.

Bestemmelsen om hjemmel til betaling for lovpligtige syn af visse typer af skibe findes i lovforslagets § 2, nr. 12.

1.6. Lovtekniske ændringer

Lovforslaget indeholder en række ændringer af lovteknisk karakter.

Med § 2, nr. 1, foreslås en bestemmelse, hvorefter der kan fastsættes regler om, hvilke genstande der skal anses som skibe. Baggrunden for forslaget er en Vestre Landsrets dom fra september 1999, jf. Ugeskrift for Retsvæsen 1999.2074V. En række aktivister stod tiltalt for overtrædelse af henholdsvis søloven og de internationale søvejsregler ved i små gummibåde at forhindre et amerikansk flåde fartøj i at lægge til kaj. Landsretten frifandt aktivisterne og konstaterede i sine bemærkninger til dommen, at der hverken i den daværende lov om skibsfartens tryksgørelse (nu lov om sikkerhed til søs) eller i søloven eller i bemærkningerne hertil var indeholdt en definition af begrebet skib. Landsretten fandt på den baggrund, at det – under hensyn til størrelsen og karakteren af de anvendte gummibåde – ikke med fornøden sikkerhed var bevist, at der var tale om skibe, således som dette begreb skulle forstås i de love, hvorefter tiltalen var rejst.

Med bestemmelsen i forslagets § 2, nr. 2, foreslås det at præcisere lovens anvendelsesområde. Forslaget er en konsekvens af, at sagsområdet "sikkerhed til søs inden for Erhvervsministeriets område" med virkning fra den 1. januar 2002 er overført som færøsk særannliggende i henhold til lov om Færøernes hjemmestyre. Den danske regering indgik den 10. juni 1998 en aftale med Færøernes landsstyre, hvorefter de færøske myndigheder kunne overtage sagsområdet "tilsyn med skibe" efter nærmere aftale mellem regeringen og landsstyret. Den 30. oktober 2001 indgik den danske regering og Færøernes landsstyre en aftale om at overføre de områder inden for lov om sikkerhed til søs, som administreres af økonomi- og erhvervsministeren og Søfartsstyrelsen, som færøsk særannliggende med virkning fra den 1. januar 2002. Overførelsen indebærer, at Hjemmestyret har overtaget den lovgivende og administrative myndighed på området samt de med sagsområdet forbundne udgifter. Færøske skibe, hvilket vil sige skibe, som er registreret i de færøske skibsregistre, er herefter undergivet Hjemmestyrets lovgivning om sikkerhed til søs. Af ordensmæssige grunde foreslås det præciseret, at færøske skibe ved anvendelse af bestemmelserne i lov om sikkerhed til søs sidestilles med skibe, som er udenlandske.

Efter § 5, stk. 2, i lov om sikkerhed til søs kan der for skibe under 20 bruttoregister-ton eller med en bruttotonnage på under 20 fastsættes bestemmelser, som fraviger de generelle bestemmelser i lovens § 2. De internationale regler på fiskeskibsområdet anvender måleenheden "meter" frem for måleenhederne "bruttoregister-ton" og "bruttotonnage". De internationale regler er gennemført i dansk ret, således at de danske regler finder anvendelse på fiskeskibe på 15 meter

eller derover. Med forslaget § 2, nr. 5, foreslås det at udvide adgangen efter lovens § 5, stk. 2, til at fravige lovens § 2 til at omfatte skibe under 15 meter.

Søfartsstyrelsen tillader ofte, at der i stedet for forskriftsmæssigt tilbehør, anordninger, apparater m.v. på skibe anvendes andet udstyr med et tilsvarende sikkerhedsniveau. Mens loven i dag giver mulighed for at strafsanktionere overtrædelser af påbud og forbud, er der ikke mulighed for at strafsanktionere overtrædelser af eventuelle vilkår, som er fastsat i forbindelse med meddelelse af en tilladelse til at fravige de forskriftsmæssige krav. Der foreslås med forslaget § 2, nr. 14, indført en sådan sanktionsmulighed.

Endelig indeholder lovforslagets § 2, nr. 11, 13 og 15-17 en række mindre ændringer, der bl.a. er konsekvenser af ændringer i anden lovgivning.

2. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

Det er primært arbejdsmarkedets parter, som skal sikre, at hviletidsreglerne for søfarende overholdes. Søfartsstyrelsen vil herudover føre stikprøvekontrol med overholdelsen af hviletidsreglerne for de søfarende i handelsflåden ved at gennemgå indsendte kopier af de registreringskemaer, der skal føres på skibene. Stikprøvekontrol om bord på danske skibe kan ligeledes indgå. På udenlandske handelsskibe, der anløber dansk havn, vil kontrol med de søfarendes hviletid og/eller arbejdstid indgå som en del af den almindelige havnestatskontrol. Det øgede ressourceforbrug i Søfartsstyrelsen, der årligt skønnes at udgøre to årsværk, afholdes inden for Økonomi- og Erhvervsministeriets rammer.

Gennemførelsen af direktiverne om bulkskibe og havnestatskontrol vil nødvendiggøre et øget ressourceforbrug i Søfartsstyrelsen på tre årsværk. Hertil kommer en mindre engangsudgift til EDB i forbindelse med etablering af indberetningsordning i relation til havnestatskontroldirektivet. Disse udgifter afholdes inden for Økonomi- og Erhvervsministeriets rammer. Indberetningsordningen forventes at medføre mindre merudgifter for de stats- eller kommuneejede havne.

Indtægter i forbindelse med en brug af den foreslåede hjemmel til at tage betaling for lovpligtige syn af visse typer af skibe vil fremgå af finansloven for 2003. Økonomi- og Erhvervsministeriet vil drøfte spørgsmålet om kompensation inden for rammerne af det udvidede totalbalanceprincip med de kommunale organisationer, såfremt ordningen skulle medføre merudgifter for kommunerne.

3. Erhvervsøkonomiske konsekvenser

Spørgsmålet om, i hvilket omfang de nye regler om søfarendes hviletid m.v. vil medføre merudgifter for søfarterhvervene, afhænger af de overenskomster, som indgås af arbejdsmarkedets parter.

Den del af forslaget, som vedrører ændringerne af havnestatskontroldirektivet, forventes ikke at have direkte økonomiske konsekvenser for de danske søfarterhverv, men den skærpede kontrol med udenlandske skibe, der anløber danske havne, vil på sigt bedre konkurrencevilkårene for den danske handelsflåde. Indberetningsordningen vil i begrænset omfang medføre mindre udgifter for havnene.

Brug af hjemlen til at tage betaling for lovpligtige syn af visse typer af skibe kan føre til meromkostninger for erhvervet. Det er ikke på nuværende tidspunkt muligt at anslå omfanget heraf, men vil fremgå af finansloven for 2003.

4. Administrative konsekvenser for erhvervslivet

De nye registreringskrav, der er en følge af direktiverne om arbejdstid og hviletid for søfarende, indebærer øgede administrative byrder for skibsledelsen. Den nærmere opgørelse heraf vil først kunne foretages, når de administrative regler efter forhandling med erhvervets parter er udformet. Disse vil blive søgt udformet således, at de administrative byrder begrænses mest muligt. Ordningen vil komme til at omfatte ca. 670 handelsskibe i knap 200 rederier. Det skønnes, at hvert af disse skibe – afhængig af besætningens størrelse – hver måned skal anvende ½ til 1 time på at registrere de søfarendes hviletid om bord. Skønnet er baseret på en ekspertvurdering. Der vil i administrative forskrifter blive fastsat nærmere regler om indsendelse og attestation af hviletidsskemaer. Et udkast til disse regler vil i det omfang, der skønnes at være behov herfor, blive forelagt Økonomi- og Erhvervsministeriets testpaneler.

Direktivbestemmelserne om fiskernes arbejds- og hviletid indeholder ikke krav om registrering af arbejds- eller hviletid, og de kommende administrative regler forventes ikke at ville medføre øgede administrative byrder for fiskerierhvervet.

Den del af forslaget, som vedrører ændringerne af havnestatskontroldirektivet, vil ikke have administrative konsekvenser for det danske søfarterhverv. Indberetningsordningen vil medføre en beskedent øget administrativ belastning af havnene. Denne del af lovforslaget er forelagt Økonomi- og Erhvervsministeriets testpaneler, men resultatet heraf foreligger endnu ikke.

Den del af forslaget, som vedrører bulkskibsdirektivets krav om, at landterminalerne skal etablere kvalitetsstyringssystemer, indebærer en mindre øget administrativ belastning for de terminaloperatører, der ikke allerede har indført sådanne systemer. Et af de større klassifikationselskaber har vurderet, at terminaloperatører, der indfører kvalitetssikringssystemer, hver skal bruge op til ½ årsværk herpå, og at det certificerende organ skal anvende ca. to fuldtidsbeskæftigede i en uge. Med lovforslaget foreslås der alene krav om etablering af kvalitetssikringssystemer i relation til de aktiviteter i landterminalerne, der direkte har med håndteringen af bulkskibe at gøre. De berørte landterminaloperatører vil endvidere kunne reducere udgifterne til indførelsen af kvalitetssikringssystemerne ved koordinering og samarbejde. De administrative konsekvenser afledt af direktivets gennemførelse vil derfor være mindre end ½ årsværk for hver af de berørte terminaloperatører. Skønnet er baseret på en ekspertvurdering. Denne del af lovforslaget er endvidere forelagt Økonomi- og Erhvervsministeriets testpaneler, men resultatet heraf foreligger endnu ikke.

5. Miljømæssige konsekvenser

Den del af forslaget, som vedrører ændringerne af havnestatskontroldirektivet, vil på længere sigt reducere antallet af såkaldte substandard skibe, der sejler i europæiske farvande, hvorved risikoen for forurening af havmiljøet og kysterne med olie og andre skadelige stoffer reduceres.

Den del af forslaget, som vedrører gennemførelsen af bulkskibsdirektivet, forventes at mindske risikoen for, at bulkskibe forulykker med miljøforurening til følge.

6. Forholdet til EU-retten

Lovforslaget sigter på at skabe hjemmel til, at direktiverne 1999/63/EF, 1999/95/EF, 2000/34/EF om arbejdstid og hviletid for søfarende samt direktiv 2001/96/EF om sikker lastning og løsning af bulkskib kan gennemføres i dansk ret ved administrativt fastsatte forskrifter.

Forslaget sigter endvidere på at gennemføre dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/106/EF af 19. december 2001 om ændring af Rådets 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 og for leve- og arbejdsvilkår om bord (havnestatskontrol) ved bestemmelser i lov om sikkerhed til søs samt på at skabe hjemmel til, at de øvrige dele af ændrings-

direktivet kan gennemføres i administrativt fastsatte forskrifter.

Der henvises til afsnittene 1.2-1.4 under de almindelige bemærkninger.

7. Høring

Udkast til de tidligere fremsatte lovforslag L 24 og L 25, som danner grundlag for nærværende forslag, har forud for behandlingen i Folketinget i oktober 2001 været sendt til høring hos de nedenfor anførte offentlige og private institutioner. Bestemmelserne om færøske skibe og om etablering af hjemmel til at tage betaling for lovpligtige syn af visse typer af skibe, jf. forslagets § 2, nr. 2 og 12, er nye elementer i forhold til L 24 og L 25. Endvidere indgår den del af L 25, der sigtede på at gennemføre incitamentsregler på arbejdsmiljøområdet til søs, ikke i nærværende forslag. Det er ikke som følge af de nævnte justeringer af de tidligere lovforslag fundet nødvendigt at sende det reviderede forslag i fornyet høring. De berørte parter, herunder blandt andet rederiforeningerne og Kommunernes Landsforening, er imidlertid orienteret om forslagets § 2, nr. 12, om hjemmel til at tage betaling for lovpligtige syn af visse typer af skibe.

Amtsrådsforeningen i Danmark, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Beskæftigelsesministeriet, Bilfærgernes Rederiforening, Danmarks Fiskeriforening, Danmarks Rederiforening, Dansk Arbejdsgiverforening, Dansk Industri, Dansk Navigatorforening, Dansk Sejlunion, Dansk Sø-Restaurationsforening, Danske Havnevirksomheder, Finansministeriet, Fiskeriets Arbejdsmiljøråd, Fiskernes Forbund, Forbundet af Offentligt Ansatte, Foreningen af Danske Privathavne, Foreningen af Danske Ral- og Sandsugere, Foreningen af Jernskibs- og Maskinbyggerier i Danmark (Skibsværftsforeningen), Forsvarsministeriet, Funktionærernes og Tjenestemændenes Fællesråd, Færøernes Landsstyre, Grønlands Hjemmestyre, Hotel-, Restaurant- & Turisterhvervets Arbejdsgiverforening, Indenrigs- og Sundhedsministeriet, Justitsministeriet, Kommunernes Landsforening, Københavns Kommune, Landsorganisationen i Danmark, Maskinmestrenes Forening, Metal-Søfart, Miljø- og Energiministeriet, Ministeriet for Fødevarer, Landbrug og Fiskeri, Radiotelegrafistforeningen af 1917, Rederiforeningen af 1895, Rederiforeningen for mindre skibe, Restaurations- og Bryggeriarbejderforbundet, RestaurationsBranchens Forbund, Rigsombudsmanden i Grønland, Rigsombudsmanden på Færøerne, Sammenslutningen af Danske Havne, Scandlines A/S, Skatteministeriet, Skibs- og Bådebyggeriernes Arbejdsgiverforening, Socialministeriet, Specialarbej-

derforbundet i Danmark, Statsansattes Kartel, Statshavneadministrationen i Frederikshavn, Statsministeriet, Statstjenestemændenes Centralorganisation II,

Søfartens Arbejdsmiljøråd, Sømændenes Forbund, Søsportens Brancheforening, Trafikministeriet og Udenrigsministeriet.

8. *Vurdering af konsekvenser af lovforslaget*

	Positive konsekvenser/ Mindreudgifter (hvis ja, angiv omfang)	Negative konsekvenser/ Merudgifter (hvis ja, angiv omfang)
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og amtskommuner	Indtægter hidrørende fra eventuel brug af hjemlen til at tage betaling for lovpligtige syn af visse typer af skibe vil fremgå af finansloven for 2003.	Gennemførelsen af de fem direktiver indebærer et øget personaleforbrug i Søfartsstyrelsen på i alt fem årsværk. Den af ændringen af havnestatskontroldirektivet følgende indberetningspligt forventes at medføre mindre merudgifter for de stats- eller kommunalt ejede havne. Økonomi- og Erhvervsministeriet vil drøfte spørgsmålet om kompensation inden for rammerne af det udvidede totalbalanceprincip med de kommunale organisationer, såfremt eventuel brug af hjemlen til at tage betaling for lovpligtige syn af visse typer af skibe skulle medføre merudgifter for kommunerne.
Administrative konsekvenser for stat, kommuner og amtskommuner		Gennemførelsen af de fem direktiver indebærer et øget personaleforbrug i Søfartsstyrelsen på i alt fem årsværk.
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Den del af forslaget, som vedrører ændringerne af havnestatskontroldirektivet, herunder den skærpede kontrol med udenlandske skibe, der anløber danske havne, vil på sigt bedre konkurrencevilkårene for den danske handelsflåde.	Spørgsmålet om, i hvilket omfang de nye hviletidsregler for søfarende medfører merudgifter, afhænger af de kommende overenskomstforhandlinger. Gennemførelsen af bulkskibsdirektivet medfører merudgifter for terminaloperatørerne. Brug af hjemlen til at tage betaling for lovpligtige syn af visse typer af skibe kan føre til meromkostninger for erhvervet. Det er ikke på nuværende tidspunkt muligt at anslå omfanget heraf, men vil fremgå af finansloven for 2003.

	Positive konsekvenser/ Mindreudgifter (hvis ja, angiv omfang)	Negative konsekvenser/ Merudgifter (hvis ja, angiv omfang)
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	<p>De nye registreringskrav, der følger af direktiverne om arbejdstid og hviletid for søfarende, indebærer øgede administrative byrder for skibsledelsen. Disse kan dog først opgøres ved udmøntningen af detailforskrifterne. Det skønnes, at byrderne udgør ca. ½ til 1 time pr. måned pr. skib i handelsflåden.</p> <p>Indberetningspligten, som følger af ændringen af havnestatskontroldirektivet, medfører en mindre øget administrativ belastning for havnene.</p> <p>Gennemførelsen af bulkskibsdirektivet forventes at medføre en øget administrativ belastning for de terminaloperatører, som endnu ikke har indført kvalitetsstyringssystemer. Omfanget heraf skønnes at være mindre end ½ årsværk for hver af de berørte operatører.</p>
Miljømæssige konsekvenser	<p>Gennemførelsen af ændringen af havnestatskontroldirektivet forventes på sigt at reducere antallet af såkaldte substandard skibe og derved faren for forurening af havmiljøet og kysterne med olie og andre skadelige stoffer.</p> <p>Bulkskibsdirektivets gennemførelse forventes at mindske risikoen for, at bulkskibe forulykker, hvorved risikoen for forurening reduceres.</p>	Ingen

	Positive konsekvenser/ Mindreudgifter (hvis ja, angiv omfang)	Negative konsekvenser/ Merudgifter (hvis ja, angiv omfang)
Forholdet til EU-retten	<p>Lovforslaget sigter på at skabe hjemmel til, at direktiverne 1999/63/EF, 1999/95/EF, 2000/34/EF om arbejdstid og hviletid for søfarende samt direktiv 2001/96/EF om sikker lastning og losning af bulkskibe kan gennemføres i administrativt fastsatte forskrifter.</p> <p>Forslaget sigter endvidere på at gennemføre dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/106/EF af 19. december 2001 om ændring af Rådets 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 foreningsforebyggelse og for leve- og arbejdsvilkår om bord (havnestatskontrol) ved bestemmelser i lov om sikkerhed til søs samt på at skabe hjemmel til, at de øvrige dele af ændringsdirektivet kan gennemføres i administrativt fastsatte forskrifter.</p>	

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1 og 2

Forslaget medfører, at sømandslovens § 57 om hviletid, jf. forslaget § 1, nr. 3, fremover som noget nyt i visse situationer vil omfatte skibsførere, der indgår i brovagten. Dette er i overensstemmelse med FN's søfartsorganisations (IMO's) internationale uddannelseskonvention om normer for uddannelse, certificering og vagttjeneste (STCW-konventionen). En vagtgående skibsfører indgår i vagtturnus med en eller flere andre navigatører. Skibsføreren anses også for vagtgående, når den pågældende overtager en anden navigatørs vagt.

Generelt gælder, at skibsføreren i modsætning til andre medlemmer af driftsbesætningen selv tilrettelægger sin arbejds- og hviletid. Skibsføreren har en særstilling, og den pågældendes arbejdstid og hviletid er almindeligvis ikke skemasat. Som øverste ansvarlige for sikkerheden om bord vil skibsføreren ofte træde til på broen, når skibet befinder sig i en situation, hvor særlig opmærksomhed er påkrævet. Det kan eksempelvis være tilfældet ved vejrforhold med nedsat sigt eller ved sejlads i farvande, som er stærkt trafikerede, eller hvori det er vanskeligt at navigere. Skibsførerens arbejdstid og hviletid må derfor kunne indrettes med den nødvendige fleksibilitet. Skibsføreren må på den ene side fortsat kunne varetage sin funktion og på den anden side kunne tilrettelægge arbejdet uden for de situationer, hvor tilstedeværelsen er nødvendig af hen-

syn til sikkerheden, således at der bliver mulighed for at få den fornødne hvile.

Til nr. 3

Forslaget tager sigte på at skabe hjemmel til, at direktiverne 1999/63/EF, 1999/95/EF og 2000/34/EF om arbejdstid og hviletid for søfarende kan gennemføres i dansk ret ved administrativt fastsatte forskrifter.

Den foreslåede bestemmelse fastlægger overordnet princippet om, at søfarendes og fiskeres hviletid skal være regelmæssig og bestå af uafbrudte hvileperioder, der er tilstrækkeligt lange til at sikre den enkeltes sundhed og sikkerhed. Bestemmelsen lægger derudover op til at etablere en bemyndigelse for økonomi- og erhvervsministeren til at fastsætte nærmere regler om hviletid samt med hensyn til fiskere tillige om den gennemsnitlige ugentlige arbejdstid.

Gennemførelsen af de nye direktiver vil ske ved to bekendtgørelser: en for søfarende i handelsflåden og en anden for fiskere.

Søfarendes hviletid m.v.

I den kommende bekendtgørelse om hviletid for søfarende vil det være muligt at videreføre princippet om alene at regulere hviletiden. Efter direktivbestemmelserne skal en søfarende således have mindst 10 timers hviletid pr. arbejdsdøgn, heraf mindst 6 timer i sammenhæng. De 10 timer kan deles i højst to hvileperioder, og der må maksimalt være 14 timer mellem hvileperioderne. Sømandslovens § 57, stk. 1, 1.-4. pkt., vil derfor blive videreført ved den bekendtgørelse, der udstedes i medfør af bestemmelsen.

Den særlige regel i sømandslovens § 57, stk. 1, 5. pkt., om mulighed for at fravige hviletidsreglerne ved et skibs ankomst til og afgang fra havn vil derimod ikke kunne videreføres inden for direktivbestemmelsernes rammer.

Spørgsmålet om behovet for videreførelse af sømandslovens § 57, stk. 2 og 3, vil blive drøftet med erhvervet i forbindelse med udstedelsen af bekendtgørelsen.

Som noget nyt vil der blive gennemført en regel om, at søfarendes hviletid mindst skal være på 77 timer over en given 7-døgn periode. Der etableres endvidere mulighed for ved overenskomstaftaler at fravige hviletidsbestemmelserne for vagtgående søfarende generelt samt for alle søfarende på skibe med korte rejser mod kompensation i form af øget fritid, afspadsering eller lignende. Sådanne aftaler skal godkendes eller registreres i Søfartsstyrelsen og skal respektere de bestemmelser om hviletid for vagtgående søfarende, der findes i STCW-konventionen.

Skibsledelsen vil endvidere få pligt til at registrere de søfarendes vagtplaner til søs og i havn og samlet hviletid pr. døgn. Registrering af hviletiden skal kontrolleres med passende mellemrum.

Fiskeres hviletid og gennemsnitlige arbejdstid

De administrative bestemmelser om fiskeres hviletid vil fra 1. august 2003, hvor direktiv 2000/34/EF træder i kraft, i store træk komme til at svare til de ovenfor nævnte regler for søfarende i handelsflåden. Direktivet stiller ikke krav om registrering af hvile- og arbejdstid, hvilket vil blive afspejlet i udformningen af de nærmere regler. Direktivet nødvendiggør, at reglerne for fiskere ud over hviletidsbestemmelser også indeholder bestemmelser om, at den gennemsnitlige ugentlige arbejdstid ikke må overstige 48 timer over en referenceperiode, som ikke kan overstige 12 måneder. Der er også på fiskeriområdet i særlige situationer mulighed for at fravige de generelle bestemmelser.

Da fiskeriområdet reguleres gennem en ændring af det generelle arbejdstidsdirektiv, der ikke indeholder særlige kontrolregler, bibeholdes den ordening, der gælder for det øvrige arbejdsmarked. Her involveres myndighederne alene i tilfælde af klage. Løbende overvågning af den enkelte fiskers gennemsnitlige ugentlige arbejdstid ville være særdeles vanskelig og ressourcekrævende og ville samtidig i realiteten berøre overenskomstspørgsmål.

I perioden indtil direktivet træder i kraft den 1. august 2003, vil de hidtidige regler blive videreført ved midlertidige administrative bestemmelser.

Til nr. 4

Som en følge af, at skibsføreren i fremtiden også kan være omfattet af hviletidsbestemmelserne, foreslås stk. 1 i lovens § 65 udvidet med henblik på, at rederen kan straffes, hvis denne tilsidesætter sin tilsynspligt i relation til skibsførerens hviletid, jf. forslaget § 1, nr. 2, om indsættelse af et nyt nr. 12 i sømandslovens § 49.

Skibsføreren har i medfør af lovens § 66, nr. 2, litra a, pligt til at sikre, at besætningen overholder reglerne om hviletid. I den kommende bekendtgørelse om hviletid for søfarende vil det fremgå, at rederen skal sikre, at skibsføreren har mulighed for at opfylde de forpligtelser, der påhviler denne, jf. § 12 i rammeaftalen. Princippet i denne bestemmelse svarer til princippet i § 9, 2. pkt., i lov om sikkerhed til søs.

Til nr. 5

Forslaget er en konsekvens af, at hæftestraffe blev afskaffet ved lov nr. 433 af 31. maj 2000 om ændring af straffeloven, som trådte i kraft den 1. juli 2001.

Til § 2

Til nr. 1

Det foreslås, at der indsættes et nyt § 1, stk. 2, i lov om sikkerhed til søs, hvorefter der kan fastsættes regler om, hvilke genstande der skal anses som skibe. Sigtet med bestemmelsen er at forbedre de retlige muligheder for at håndhæve loven.

Lovgivningen om sikkerhed til søs indeholder ingen definition af begrebet skib. I almindelighed er der ikke tvivl om, hvilke flydende genstande der er skibe. Som nævnt under de almindelige bemærkninger afsnit 1.6 har afgrænsningen af begrebet skib dog i enkelte tilfælde givet anledning til usikkerhed.

Den foreslåede bestemmelse tilsigter ikke at undtage traditionelle skibe fra lovens anvendelsesområde, men alene at give økonomi- og erhvervsministeren adgang 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 eksempelvis tilsynsregler oftest 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 forskriften omfatter.

Til nr. 2

Der foreslås tilføjet et nyt punktum til den gældende lovs § 1, stk. 2, som bliver stk. 3, jf. forslaget § 2, nr. 1. Det foreslåede nye punktum præciserer lovens anvendelsesområde. Dette er en konsekvens af, at sagsområdet "sikkerhed til søs inden for Erhvervsministeriets område" med virkning fra den 1. januar 2002 er overført som færøsk særanliggende i henhold til lov om Færøernes hjemmestyre. Færøske skibe, hvilket vil sige skibe, som er registreret i de færøske skibsregistre, er herefter undergivet hjemmestyrets lovgivning om sikkerhed til søs. Af ordensmæssige grunde foreslås det præciseret, at færøske skibe ved anvendelse af bestemmelserne i den danske lov om sikkerhed til søs sidestilles med skibe, som er udenlandske.

Til nr. 3

Den foreslåede bestemmelse har sammenhæng med bestemmelserne i lovforslagets § 1, som tager sigte på at skabe hjemmel til, at tre direktiver om arbejds- og/eller hviletid om bord i skibe kan gennemføres i dansk ret ved administrativt fastsatte forskrifter.

Forhold, der har tæt tilknytning til ansættelsesvilkårene, herunder hviletiden, reguleres traditionelt primært i sømandsloven, der imidlertid alene gælder for danske skibe.

I lov om sikkerhed til søs er samlet en række kontrol- og bemyndigelsesbestemmelser, der giver mulighed for at fastsætte regler om bl.a. skibes bygning, udstyr og drift, samt hvorledes arbejdet om bord skal udføres med henblik på at sikre de søfarendes sikkerhed og sundhed. Lov om sikkerhed til søs danner også det hjemmelmæssige grundlag for kontrol af udenlandske skibe, der anløber dansk havn.

Det foreslås at tydeliggøre bemyndigelsen i lovens § 3, nr. 4, idet kontrollen med udenlandske skibe, der anløber dansk havn, også omfatter en række internationale konventioner om de søfarendes leve- og arbejdsvilkår, der for danske skibe er reguleret i sømandsloven. Som eksempler herpå kan nævnes forplejning, mindstealder ved ansættelse til søs samt lægeundersøgelse af søfarende. Dette følger af ILO-konvention nr. 147. Den foreslåede ændring har til formål at tydeliggøre, at sådanne forhold, herunder overholdelse af de internationale bestemmelser om arbejdstid og hviletid, kan kontrolleres på udenlandske skibe, der anløber dansk havn.

Til nr. 4

Den foreslåede bestemmelse sigter på at skabe hjemmel til, at Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/96/EF af 4. december 2001 om harmonisere-

de krav til og procedurer for sikker lastning og losning af bulkskibe (EF-Tidende 2002 L 13, side 9ff) kan gennemføres i dansk ret ved administrativt fastsatte forskrifter.

Direktivet indebærer, at operatører af havneterminaler skal etablere kvalitetsstyringssystemer, som sikrer et tilfredsstillende sikkerhedsniveau i forbindelse med terminalernes ledelse og drift ved lastning og losning af bulkskibe, og som skal certificeres samt kontrolleres løbende. Certificeringen af terminalerne vil blive uddelegeret til klassifikationselskaberne, og den løbende kontrol vil blive foretaget i tilknytning til havnstatskontrollen af udenlandske skibe.

Reguleringen retter sig mod skibenes sikkerhed, idet de omhandlede kvalitetssikringssystemer skal eliminere risikoen for overlastning og fysisk beskadigelse af skibenes konstruktion i forbindelse med lastning og losning. Beskyttelsen af de personer, som forestår arbejdet med at laste og losse skibene, reguleres af arbejdsmiljøloven.

Til nr. 5

Det foreslås, at adgangen til at fravige bestemmelsen i lovens § 2 udvides til at omfatte skibe, der er mindre end 15 meter. Der er tale om en mindre teknisk tilpasning, der er en følge af de internationale regler på fiskeskibsområdet, som anvender måleenheden "meter" frem for måleenhederne "BRT" og "bruttotonnage". De internationale bestemmelser er i dansk lovgivning gennemført for fiskeskibe på 15 meter eller derover.

Til nr. 6-10

Bestemmelserne i forslaget nr. 6-10 foreslås indsat med henblik på at gennemføre dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/106/EF af 19. december 2001 om ændring af Rådets 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 foreningsforebyggelse og for leve- og arbejdsvilkår om bord (havnstatskontrol). Med forslaget lægges der op til at gennemføre de dele af ændringsdirektivet, der vedrører tilbageholdelse og anløbsforbud, i egentlige lovbestemmelser (forslagets nr. 6-8), mens der skabes hjemmel til, at de øvrige dele af ændringsdirektivet kan gennemføres i administrativt fastsatte forskrifter (forslagets nr. 9 og 10).

Med hensyn til den foreslåede ændring af lovens § 14, stk. 2, jf. forslaget § 2, nr. 6, indebærer ændringsdirektivet, at et skib skal kunne tilbageholdes ved manglende eller fejlbehæftet sort boks (Voyage Data

F. t. l. vedr. sømandsloven m.v.

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. Den foreslåede bestemmelse sikrer, at Søfartsstyrelsen i sådanne tilfælde har mulighed for at træffe beslutning om, at et skib skal tilbageholdes.

Med hensyn til forslaget § 2, nr. 7, foreslås lovens § 15 om anløbsforbud erstattet af en generel bestemmelse, hvorefter anløbsforbud kan udstedes, når der i EU-regler eller internationale bestemmelser er hjemmel hertil.

Efter de gældende 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 såkaldt ISM-certificering, får ophævet tilbageholdelsen uden at være certificeret. Disse bestemmelser gennemfører reglerne i det gældende havnestatskontroldirektiv (1995/21/EF) og den samarbejdsaftale, der er indgået i samarbejdsorganisationen om havnestatskontrol (Paris MOU).

Ændringsdirektivet indebærer, at området for anløbsforbud udvides. Efter ændringsdirektivet skal gas- og kemikalietankskibe, bulkskibe, olietankskibe samt passagerskibe fra de lande, som er optaget på den såkaldte Paris MOU sortliste, i tilknytning til en tilbageholdelse meddeles forbud imod at anløbe europæiske havne, hvis skibet 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.

Den foreslåede bestemmelse giver Søfartsstyrelsen mulighed for at meddele anløbsforbud, hvor dette følger af de nævnte regler.

Den foreslåede ophævelse af lovens § 15, stk. 4, er en konsekvens af den foreslåede ændring af lovens § 16, stk. 3, jf. bemærkningerne nedenfor til forslaget § 2, nr. 9.

Med hensyn til den foreslåede ændring af lovens § 16, stk. 2, jf. forslaget § 2, nr. 8, indebærer ændringsdirektivet, at befragterens navn og adresse skal oplyses ved tilbageholdelse af skibe, der transporterer flydende eller fast last i bulk. Bestemmelsen sigter på at motivere befragterne til at undlade at anvende skibe,

der ikke lever op til de internationale konventioner. Den foreslåede bestemmelse sikrer, at Søfartsstyrelsen kan iværksætte en sådan offentliggørelse.

Med hensyn til den foreslåede ændring af lovens § 16, stk. 3, jf. forslaget § 2, nr. 9, indeholder ændringsdirektivet detaljerede procedurer for, hvordan adgangsforbud ophæves. Den gældende lovs § 15, stk. 4, lever ikke op hertil, og det foreslås at erstatte bestemmelsen med en adgang for økonomi- og erhvervsministeren til at fastsætte regler om fremgangsmåden ved og betingelserne for ophævelse af tilbageholdelser og anløbsforbud.

Med hensyn til den foreslåede ændring af lovens § 20, jf. forslaget § 2, nr. 10, indebærer ændringsdirektivet, at der skal ske indberetning af alle anløb af udenlandske skibe bortset fra færger i rutefart. Den foreslåede bestemmelse skaber hjemmel til, at økonomi- og erhvervsministeren kan gennemføre en indberetningsordning af denne karakter.

Til nr. 11

Den foreslåede bestemmelse sigter på at præcisere, at formanden for tilbageholdelsesnævnet ikke blot skal opfylde betingelserne for at kunne blive dommer, men at den pågældende skal være dommer. Den foreslåede formulering er i overensstemmelse med Justitsministeriets generelle anbefaling vedrørende udformningen af sådanne bestemmelser.

Spørgsmålet om råds- og nævnstrukturen på søfartsområdet vil i øvrigt blive overvejet generelt.

Til nr. 12

Med bestemmelsen lægges der op til at skabe hjemmel til at tage betaling for lovpligtige syn af visse typer af skibe svarende til de lande, som vi normalt sammenligner os med. Stillingtagen til brug af denne hjemmel vil ske i forbindelse med finansloven for 2003.

Forslaget indebærer ingen ændring af den hidtidige betalingsordning for fiskeskibe. Forslaget indebærer heller ingen ændring med hensyn til betaling for de kontrolsyn og inspektioner, som på stikprøvebasis foretages på Søfartsstyrelsens initiativ eller på baggrund af en konkret mistanke om mangler på skibene.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkningers afsnit 1.5.

Ad den foreslåede § 24

Bestemmelsen i *stk. 1* giver økonomi- og erhvervsministeren adgang til at videreføre den nuværende betalingsordning for fiskeskibe, der følger af den gældende lovs § 24, stk. 2. Overførelsen af skibstilsynet

som færøsk særanliggende indebærer dog, at syn på danske fiskeskibe, der foretages på Færøerne, sidestilles med syn, der er foretaget i udlandet.

Bestemmelsen i *stk. 2* etablerer for andre skibe end fiskeskibe hjemmel til at tage betaling for lovpligtigt syn svarende til de lande, som vi normalt sammenligner os med. Forslaget indebærer samtidig, at der kan tages betaling for syn af skibe i de tilfælde, hvor dette hidtil er sket, jf. bekendtgørelse nr. 201 af 24. marts 1998 om betaling for syn af skibe m.v.

Bestemmelsen i *stk. 3* svarer med en mindre teknisk justering til den gældende lovs § 25, 2. pkt. Efter denne bestemmelse opkræves betaling i forbindelse med udførelse af såkaldte konsulentsyn, hvilket vil sige ikke foreskrevne syn, der foretages efter anmodning. I disse tilfælde bliver betalingen for arbejdet fastsat i overensstemmelse med de regler om priskalkulation, som gælder for indtægtsdækket virksomhed inden for staten. Herudover viderefører bestemmelsen den eksisterende mulighed for at opkræve betaling i forbindelse med godkendelse af skibsstyr og fartøjer.

Bestemmelsen i *stk. 4* svarer til den gældende lovs § 24, stk. 4, om betaling for inspektion i medfør af direktiv 1995/21/EF om havnestatskontrol.

Bestemmelsen i *stk. 5* etablerer hjemmel til, at der kan opkræves renter ved forsinket betaling, samt at skyldig betaling m.v. kan inddrives ved udpantning. Bestemmelsen er ikke begrænset til betaling i forbindelse med havnestatskontrol, men omfatter alle tilfælde efter § 24, hvor der ikke sker rettidig betaling af beløb, som skyldes i forbindelse med Søfartsstyrelsens syn af skibe. Viser der sig behov for at fastsætte regler om forrentning af forfaldne, skyldige beløb, vil disse blive fastsat i overensstemmelse med de bestemmelser, der i øvrigt anvendes, når rettidig indbetaling til det offentlige ikke finder sted.

Ad den foreslåede § 25

Den foreslåede bestemmelse svarer til den gældende lovs § 24, stk. 3, og er en konsekvens af, at reglerne om betaling for Søfartsstyrelsens syn af skibe nu er samlet i forslaget til ny § 24.

Til nr. 13

Indtil 1998 blev der alene ydet statstilskud til konsulenttjeneste til arbejdsmiljørådene og til arbejdsmiljøtjenestens rejser til skibe, som befinder sig uden for Danmark. Med hjemmel i finansloven ydes der med virkning fra 1999 tillige tilskud til informationsaktiviteter på arbejdsmiljøområdet.

Af ordensmæssige grunde foreslås det, at adgangen til at yde tilskud til informationsaktiviteter fremgår af

lov om sikkerhed til søs. Udmøntningen af tilskuddet vil fremgå af de årlige finanslove.

Til nr. 14

Det strafbare område i lovens § 28 foreslås udvidet i forhold til den gældende bestemmelse. Det foreslås, at også tilsidesættelse af vilkår knyttet til tilladelser, dispensationer eller godkendelser meddelt i henhold til loven skal kunne straffes. Som det er tilfældet med de øvrige bestemmelser i lovens § 28, vil ændringen være omfattet af lovens § 31 om forhøjet straf ved skærpende omstændigheder.

Til nr. 15-17

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

Til § 3

Bestemmelsen fastlægger ændringslovens ikrafttrædelse til den 30. juni 2002.

Ikrafttrædelsesdatoen er fastsat under hensyn til, at direktiv 1999/63/EF og direktiv 1999/95/EF om arbejdstid og hviletid for søfarende skal være gennemført senest den 30. juni 2002.

Bestemmelsen i § 34, stk. 2, i lov om sikkerhed til søs indebærer, at de gældende regler om betaling for syn af skibe, bekendtgørelse nr. 201 af 24. marts 1998 om betaling for syn af skibe m.v., forbliver i kraft, indtil den ophæves eller afløses af regler udstedt i medfør af de foreslåede nye bestemmelser i § 24 i lov om sikkerhed til søs.

Til § 4

Bestemmelsen fastslår, at ændringsloven ikke gælder for Færøerne og Grønland, men at dennes bestemmelser ved kongelig anordning helt eller delvis kan sættes i kraft for Grønland med de afvigelser, som de særlige grønlandske forhold tilsiger.

Med virkning fra den 1. januar 2002 er de områder inden for lov om sikkerhed til søs, som administreres af økonomi- og erhvervsministeren, overført som færøsk særanliggende. Overførelsen indebærer, at hjemmestyret har overtaget den lovgivende og administrative myndighed på området, og at færøske skibe, hvilket vil sige skibe, som er registreret i de færøske skibsregistre, herefter er undergivet hjemmestyrets lovgivning om sikkerhed til søs. Da sømandslovens område endvidere er reguleret ved færøsk lovgivning, vil ændringsloven ikke skulle sættes i kraft for Færøerne.

Lov om sikkerhed til søs er ved kongelig anordning sat i kraft for Grønland med virkning fra den 1. juli 2001. Efter sømandslovens § 77 gælder loven ikke for Færøerne og Grønland, men kan ved kongelig anordning helt eller delvis sættes i kraft for Grønland med de afvigelser, som de særlige grønlandske forhold til-

siger. Dette er ikke sket, men en del af de forhold, som er omfattet af sømandsloven er reguleret ved grønlandske regler. Spørgsmålet om ikraftsættelse af ændringsloven vil blive forelagt for de grønlandske myndigheder.

Lovforslaget sammenholdt med gældende love

Gældende formulering

§ 49. For skibsføreren gælder med de fornødne lempelser:

- 1) ...
- 11) § 33, stk. 3, jf. §§ 35 og 41, om efterhyre ved død og
- 12) § 61 om erstatning for tab af ejendele.

§ 57. En sømand skal have fornøden tid til hvile og søvn. Inden for hvert arbejdsdøgn skal hviletiden være på mindst 10 timer. Hviletiden kan deles i højst to perioder, hvoraf den ene mindst skal være på 6 timer. Tiden mellem to på hinanden følgende hvileperioder må ikke overstige 14 timer. Såfremt skibsføreren finder det sikkerhedsmæssigt forsvarligt, kan bestemmelsen dog fraviges ved ankomst til eller afgang fra havn.

Stk. 2. På søn- og helligdage må der ikke pålægges en sømand arbejde, som kan udsættes.

Stk. 3. På søn- og helligdage bør der endvidere så vidt muligt gives enhver sømand, som ønsker det, lejlighed til uforstyrret at holde gudstjeneste om bord.

Stk. 4. Efter anmodning fra rederen kan Søfartsstyrelsen tillade, at hviletiden efter stk. 1 beregnes inden for hvert kalenderdøgn.

§ 65. Tilsidesætter rederen sine pligter efter § 46, § 49, nr. 1, og § 64 b, stk. 1, straffes han med bøde.

Stk. 2. Der kan pålægges selskaber m.v. (juridiske personer) strafansvar efter reglerne i straffelovens 5. kapitel.

Lovforslaget

§ 1

I sømandsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 766 af 19. september 1995, som ændret bl.a. ved § 1 i lov nr. 14 af 13. januar 1997 og senest ved lov nr. 1088 af 29. december 1999, foretages følgende ændringer:

1. I § 49, nr. 11, ændres »død og« til: »død,«.
2. I § 49 indsættes efter nr. 11 som nyt nummer: »12)§ 57 om hviletid og«.
- Nr. 12 bliver herefter nr. 13.
3. § 57 affattes således:

»§ 57. Søfarende skal have regelmæssige, uafbrudte hvileperioder, der er tilstrækkeligt lange til at sikre sundheden og sikkerheden. Økonomi- og erhvervsministeren fastsætter regler om søfarendes hvile- og arbejdstid. Bestemmelserne om arbejdstid finder ikke anvendelse på handelsskibe.«

4. I § 65, stk. 1, ændres »§ 49, nr. 1« til: »§ 49, nr. 1 og 12«.

Gældende formulering

§ 66. Medmindre højere straf er forskyldt efter anden lovgivning, straffes skibsføreren eller den, der er trådt i skibsførersens sted,

- 1) med bøde eller hæfte, hvis han
 - a) forsætligt eller groft uagtsomt anvender videregående magtmidler end tilladt efter §§ 62 og 63, stk. 2, eller
 - b) tilsidesætter sine pligter efter § 12, stk. 2 og 3, § 18 a, stk. 1-4, § 18 b, stk. 4 og 5, §§ 27 og 55,
- 2) med bøde, hvis han
 - a) anvender nogen til arbejde i strid med §§ 4 eller 57, eller
 - b) tilsidesætter sine pligter efter § 32, § 56, stk. 1, 2 og 4, § 60, § 63, stk. 3 og 4, § 64 a, stk. 3, § 64 b, stk. 1, og § 74.

§ 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) ...
- 2) ...
- 3) ...
- 4) 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,
- 5) ...
- 6) ...
- 7) ...

Lovforslaget

5. I § 66, nr. 1, ændres »hæfte« til: »fængsel i indtil 4 måneder«.

§ 2

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. Økonomi- og erhvervsministeren kan fastsætte regler om, hvilke genstande der skal anses som skibe.«

Stk. 2 bliver herefter stk. 3.

2. I § 1, stk. 2, der bliver stk. 3, indsættes som 2. pkt.:

»Færøske skibe sidestilles i denne lov med skibe, som er udenlandske.«

3. I § 3, nr. 4, indsættes efter »pligter i forbindelse med de«: »søfarendes arbejds- og levevilkår om bord, herunder de«.

Gældende formulering

- 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. ...

§ 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.

Lovforslaget

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

5. § 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.«

6. § 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.«

7. 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.«

*Gældende formulering***§ 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 klassifikationselskab 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. ...

§ 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. ...

Lovforslaget

8. I § 16, *stk. 2*, indsættes efter »lande«: », klassifikationselskaber eller personer«, og efter »skibets klassifikationselskab« indsættes: », befragter m.v.«.

9. I § 16, *stk. 3*, indsættes som 2. *pkt.*:

»Økonomi- og erhvervsministeren kan endvidere fastsætte regler om fremgangsmåden ved og betingelserne for ophævelse af tilbageholdelser eller anløbsforbud.«

10. I § 20 indsættes som nyt *stk. 1*:

»Økonomi- og erhvervsministeren kan fastsætte regler om indberetningspligt i forbindelse med skibes anløb af danske eller udenlandske havne.«

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

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

Gældende formulering

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 klassifikationselskabers 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 klassifikationselskaber, 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.

Lovforslaget

12. Kapitel 9 affattes således:

»Kapitel 9

Betaling og sikkerhedsstillelse i forbindelse med afholdelse af syn og tilbageholdelser

§ 24. Økonomi- og erhvervsministeren fastsætter regler om betaling for syn af fiskeskibe, hvor Søfartsstyrelsen foretager

- 1) syn og godkendelser m.v. efter anmodning, selv om de er omfattet af en autorisation meddelt i henhold til § 22,
- 2) syn, hvor der er givet fritagelse fra regler fastsat i medfør af § 23 om optagelse i klassifikationselskabers registre,
- 3) syn, der efter anmodning udføres uden for sædvanlig arbejdstid,
- 4) første hovedsyn i udlandet eller på Færøerne samt andre syn, der efter anmodning foretages i udlandet eller på Færøerne, eller
- 5) aftalte syn, der ikke har kunnet påbegyndes, må afbrydes eller ikke har kunnet afsluttes inden for en af økonomi- og erhvervsministeren fastsat normtid på grund af værftets, rederiets eller disses repræsentanters forhold.

Stk. 2. For andre end de i stk. 1 nævnte skibe kan økonomi- og erhvervsministeren fastsætte regler om betaling for Søfartsstyrelsens udførelse af syn, som er foreskrevet i medfør af loven.

Stk. 3. Økonomi- og erhvervsministeren fastsætter regler om betaling for syn, som foretages efter anmodning, herunder syn af udenlandske skibe, samt om betaling for godkendelse af skibsudstyr og fartøjer.

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

Stk. 5. Økonomi- og erhvervsministeren kan fastsætte regler om forrentning af beløb efter stk. 1-4, der ikke betales til forfaldstid. Skyldige beløb efter denne bestemmelse kan inddrives ved udpantning.

§ 25. De i §§ 22 og 23 nævnte klassifikationselskaber, andre virksomheder og enkeltpersoner kan kræve betaling for deres arbejde.«

*Gældende formulering***§ 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.

§ 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. ...

Lovforslaget

13. I § 27, *stk. 3*, ændres »Erhvervsministeren yder tilskud til konsulenttjeneste« til: »Økonomi- og erhvervsministeren kan yde tilskud til informationsaktiviteter og konsulenttjeneste«.

14. § 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.«

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

16. 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

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

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

Til lovforslag nr. L 80. Skriftlig fremsættelse (6. februar 2002)

Økonomi- og erhvervsministeren (Bendt Bendtsen):

Herved tillader jeg mig for Folketinget at fremsætte:

Forslag til lov om ændring af sømandsloven og lov om sikkerhed til søs (Søfarendes hviletid m.v., indberetningspligt, anløbsforbud, lastning og losning af bulkskibe samt hjemmel til betaling for syn af visse skibe)

(Lovforslag nr. L 80).

Forslaget er en delvis genfremsættelse af L 24 (ændring af sømandsloven og lov om sikkerhed til søs) og L 25 (ændring af lov om sikkerhed til søs), der bortfaldt som følge af folketingsvalget. Der er dog foretaget visse tilpasninger af forslagene.

Forslaget har til hensigt at fremme en tidssvarende og effektiv brug af de offentlige synsressourcer. Forslaget skaber derfor hjemmel til at tage betaling for lovpligtige syn på visse typer af skibe svarende til de lande, som vi normalt sammenligner os med. Der vil i forbindelse med finansloven for 2003 blive taget stilling til, hvordan denne hjemmel skal anvendes. Ligesom

skatteministerens forslag om indførelse af en tonnageskatteordning er der tale om en tilpasning af søfartserhvervets vilkår til, hvad der er international praksis. Under hensyntagen til fiskeriets særlige situation berører forslaget ikke fiskeskibe.

Forslaget giver i lighed med L 24 og L 25 hjemmel til at implementere fem EU-direktiver om arbejdstid og hviletid for søfarende og fiskere, om skærpet havnestatskontrol af udenlandske skibe samt om øget sikkerhed ved lastning og losning af bulkskibe.

Forslaget skaber samtidig grundlag for dansk ratifikation af ILO-konvention nr. 180 om søfarendes arbejdstid og bemanning af skibe samt Protokollen af 1996 til ILO-konvention nr. 147 om minimumsnormer i handelsskibe.

De nærmere regler om hviletid og kontrollen heraf vil blive fastsat i en bekendtgørelse, som vil blive drøftet med erhvervets parter. I lovforslagets bemærkninger er angivet retningslinjer for bekendtgørelsens indhold.

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