

Lovforslag nr. L 93. Fremsat den 11. november 2004 af økonomi- og erhvervsminister (Bendt Bendtsen)

Forslag

til

Lov om ændring af lov om sikkerhed til søs

(Det offentlige ansvar for fejl begået af autoriserede virksomheder, hjemmel til betaling for visse syn og kundgørelse af forskrifter i medfør af loven mv.)

§ 1

I lov om sikkerhed til søs, jf. lovbekendtgørelse nr. 627 af 26. juli 2002, som ændret senest ved § 1 i lov nr. 1173 af 19. december 2003, ved lov nr. 1231 af 27. december 2003 og ved § 23 i lov nr. 442 af 9. juni 2004, foretages følgende ændringer:

1. I § 1, stk. 1, ændres »og § 17, stk. 3« til: », § 17, stk. 3, og kapitel 12«.

2. I § 4, stk. 3, nr. 2, ændres »og« til: »,«.

3. I § 4, stk. 3, nr. 3, ændres ».« til: »og«.

4. I § 4, stk. 3, efter nr. 3 indsættes som nyt nummer:

»4) offentliggørelse af rapporter om undersøgelserne, herunder om offentliggørelse af oplysninger om personers helbredsmæssige forhold, hvor dette sker for at forebygge fremtidige ulykker eller begrænse disses konsekvenser.«

5. I § 17, stk. 5, udgår 2. pkt., og efter stk. 5 indsættes som nyt stykke:

»Stk. 6. Ministeren kan fastsætte regler om kundgørelsen af de i medfør af loven udstedte forskrifter og kan bestemme, at internationale vedtagelser inden for lovens område skal være gældende, uanset at de ikke foreligger på dansk. Ministeren kan endvidere bestemme, at skibe skal opfylde forskrifter fastsat af anerkendte

klassifikationsselskaber mv., uanset at de ikke foreligger på dansk.«

6. I § 22, stk. 1, udgår »og med ansvar over for denne«.

7. I § 22, stk. 2, udgår »med ansvar over for Søfartsstyrelsen«.

8. I § 22 indsættes efter stk. 2 som nye stykker:
»Stk. 3. Økonomi- og erhvervsministeren kan fastsætte regler om anerkendelse af prøvninger og godkendelser mv.

Stk. 4. Søfartsstyrelsen er ikke erstatningsansvarlig for fejl begået af de i stk. 1 og 2 nævnte autoriserede virksomheder mv.«

Stk. 3 og 4 bliver herefter stk. 5 og 6.

9. I § 24, stk. 1, nr. 4, udgår »eller«.

10. I § 24, stk. 1, nr. 5, ændres ».« til: », eller«.

11. I § 24, stk. 1, indsættes som nr. 6:

»6) syn, fordi det ikke af værftet, rederiet eller disses repræsentanter fyldestgørende er oplyst, hvorledes tidligere konstaterede fejl er udbedret.«

12. I § 24, stk. 2, indsættes efter »loven«: »,herunder kontrolsyn«.

13. § 30, stk. 2, ophæves.

§ 2

Loven træder i kraft den 1. januar 2005.

§ 3

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

Lovforslaget indeholder følgende elementer:

- 1) Ændring af lovens bestemmelser om autorisation af klassifikationsselskaber og andre virksomheder med henblik på at fastsætte, at det offentlige ikke er ansvarlig for fejl begået af disse virksomheder. Disse ændringer, som er indeholdt i forslagens § 1, nr. 6 – 8, er omtalt nedenfor i pkt. 2.1.
- 2) Justering af bestemmelserne om betaling for syn af skibe. Bestemmelserne herom, som er indeholdt i lovforslagets § 1, nr. 9 - 12, er omtalt nedenfor i pkt. 2.3.
- 3) En bestemmelse om offentliggørelse af søulykkesrapporter indeholdende personfølsomme oplysninger. Bestemmelsen er indeholdt i forslagens § 1, nr. 4.
- 4) Ændringer af teknisk karakter, herunder justering af hjemmelsgrundlaget bl.a. i forbindelse med kundgørelse af regler udstedt i medfør af loven samt ophævelse af bestemmelsen om strafansvar ved rømming, som tiden er løbet fra.

Lov om sikkerhed til søs blev vedtaget i 1998, Lov nr. 900 af 16. december 1998, jf., FT 1998-99 s. 523, Tillæg A s. 140, Tillæg B s. 16 og Tillæg C s. 13.

Bestemmelserne om betaling for syn blev ændret ved Lov nr. 277 af 8. maj 2002, jf. FT 2001-02 Tillæg A s. 2363, Tillæg B s. 398 og Tillæg C s. 264.

2. Lovforslagets indhold

2.1 Det offentliges ansvar for fejl begået af autoriserede virksomheder mv.

Søfartsstyrelsen kan efter den gældende lov autorisere klassifikationsselskaber, virksomheder og enkeltpersoner til at foretage syn af skibe og andet godkendelsesarbejde. Inden for de områder, som dækkes af de internationale konventioner, sker autorisation i henhold til EU direktiv 94/57/EF med senere ændringer om fælles regler og standarder for organisationer, som udfører syn af skibe og for søfartsmyndigheder-

nes aktiviteter i forbindelse hermed. Anerkendelse af klassifikationsselskaber sker gennem en i henhold til direktivet nedsat komité og har virkning i hele Fællesskabet, men klassifikationsselskabet skal endvidere have en dansk autorisation, før det kan foretage syn på danske skibe. Søfartsstyrelsen skal endvidere i henhold til EU-regler, bl.a. Rådets direktiv 96/98/EF af 20. december 1996 om udstyr på skibe, godkende afprøvninger, som er udført af organer, der af andre lande er bemyndiget hertil.

Formuleringen af den gældende lov indebærer et erstatningsretligt ansvar for det offentlige for fejl begået af klassifikationsselskaber og andre virksomheder, der er autoriseret af Søfartsstyrelsen, som ligger ud over, hvad der følger af EU-reguleringen. Efter dansk rets almindelige erstatningsregler ville Søfartsstyrelsen som hovedregel ikke være erstatningsansvarlig for fejl begået af klassifikationsselskaberne, i det omfang disse må anses som selvstændigt virkende tredjemænd. Det kan dog give anledning til tvivl, om det offentlige - henset til den enkelte sags konkrete omstændigheder - vil kunne blive erstatningsansvarlig for handlinger begået af klassifikationsselskaberne mv. Det foreslås derfor, at der etableres en klar retstilstand, hvor det offentlige ikke er ansvarlig for fejl begået af klassifikationsselskaberne mv.

2.2 Opfølgning på lov om retssikkerhed ved forvaltningens anvendelse af tvangsindgreb og oplysningspligter

I sidste samling vedtog Folketinget forslag til lov om retssikkerhed ved forvaltningens anvendelse af tvangsindgreb og oplysningspligter, Lov nr. 442 af 9. juni 2004 – FT 2003/04 296, Tillæg A, s. 3041, Tillæg B s. 2142 og Tillæg C, s. 786.

Det var i bemærkningerne til forslaget anført, at økonomi- og erhvervsministeren efter drøftelse med justitsministeren ville overveje, om der kunne være anledning til at foreslå ændringer i søfartslovgivningen, som giver søfartsmyndighederne mulighed for i visse tilfælde at foretage tvangsindgreb på skibe, selv-

om de almindelige betingelser i lovforslagets § 9 ikke var opfyldte.

Søfartsstyrelsens Opklaringsenhed foretager undersøgelser af ulykker til søs. Undersøgelserne har til formål at klarlægge de årsager og det begivenhedsforløb, der har ført frem til ulykken, med henblik på, at der af Søfartsstyrelsen eller andre kan træffes foranstaltninger for at reducere risikoen for gentagelser. Undersøgelserne sigter ikke imod at tage stilling til de strafferetlige aspekter. Opklaringsenhedens søulykkesrapporter er offentligt tilgængelige, og i praksis indgår resultaterne af enhedens undersøgelser i politiets sagsbehandling, såfremt der efterfølgende rejses straffesag.

Søfartsstyrelsen foretager en række syn på skibe, herunder hovedsyn på skibe, før de sættes i drift samt periodiske syn og kontrolsyn på skibe i drift. Søfartsstyrelsen indgiver i en række tilfælde politianmeldelser, når man ved kontrolsyn på skibe har konstateret alvorlige fejl og mangler.

Det er ved justitsministerens ændringsforslag til forslaget om retssikkerhed ved forvaltningens anvendelse af tvangsindgreb og oplysningspligter og ved en række besvarelser af folketingsspørgsmål blevet præciseret, at retssikkerhedsloven ikke er til hinder for, at en forvaltningsmyndighed med henblik på varetagelse af sine tilsynsopgaver gennemfører kontrolbesøg mv. også i tilfælde, hvor der foreligger rimelig grund til mistanke om en strafbar overtrædelse af lovgivningen. Dette gælder, selvom man er opmærksom på, at undersøgelsesresultaterne vil skulle indgå i efterfølgende straffesager.

Det er derfor i samråd med Justitsministeriet vurderet, at § 9 i lov om retssikkerhed ved forvaltningens anvendelse af tvangsindgreb og oplysningspligter ikke medfører nogen begrænsning i Søfartsstyrelsens hidtidige synsvirksomhed eller i Opklaringsenhedens hidtidige opgavevaretagelse. Søfartsstyrelsen kan således i alle tilfælde gennemføre kontrolbesøg og andre undersøgelser på skibe, som er naturlige og saglige led i styrelsens varetagelse af kontrol og tilsynsopgaver, der ikke vedrører fastsættelse af straf. Dette gælder, uanset om der er mistanke om strafbare overtrædelser, og uanset at styrelsen samtidig er klar over, at de oplysninger, der tilvejebringes under kontrolbesøget, også vil skulle indgå i en eventuel efterfølgende straffesag. I lyset heraf er der ikke fundet anledning til at medtage bestemmelser i nærværende lovforslag, som fraviger § 9 i retssikkerhedsloven.

Såfremt der foreligger en konkret mistanke om begåede strafbare lovovertrædelser, følger det af lovens

§ 10 om "selvinkrimineringsprincippet", at bestemmelser i lovgivningen mv. om pligt til at meddele oplysninger til offentlige myndigheder kun gælder, såfremt det kan udelukkes, at de pågældende oplysninger har betydning for bedømmelsen af den formodede lovovertrædelse. I forhold til andre end den mistænkte suspenderes oplysningspligter i lovgivningen dog kun, såfremt oplysningerne søges tilvejebragt til brug for behandlingen af spørgsmål vedrørende straf.

Det fremgår af lovens forarbejder, at § 10 skal omfatte alle tilfælde, hvor der i lovgivningen eller i medfør af lovgivningen er fastsat pligt til at meddele oplysninger til en forvaltningsmyndighed. Det gælder således uanset, om en overtrædelse af oplysningspligten kan sanktioneres med straf eller gennemtvinges ved f.eks. tvangsbøder. Derimod omfatter lovbestemmelsen ikke tilfælde, hvor oplysningspligten ikke kan gennemtvinges, men hvor borgerens manglede medvirken til at oplyse en sag alene kan få såkaldt procesuel skadevirkning – det vil sige bevismæssig skadevirkning – for vedkommende ved sagens afgørelse.

Lov om sikkerhed til søs indeholder bestemmelser om oplysningspligt, hvorefter undladelse af at give oplysninger kan medføre straf, og som derfor omfattes af bestemmelsen i § 10 i lov om retssikkerhed ved forvaltningens anvendelse af tvangsindgreb og oplysningspligter.

I det lovudkast, som blev sendt i høring hos organisationerne, var indeholdt en bestemmelse, som præciserede, at retssikkerhedslovens § 10 ikke indebærer nogen begrænsning i Søfartsstyrelsens beføjelser til at tilbageholde skibe, såfremt foreskrevne certifikater, dokumenter eller udstyr ikke forevises på anmodning, eller såfremt rederen, føreren eller nogen, som handler på dennes vegne, ved undladelse af at meddele oplysninger lægger styrelsen hindringer i vejen for en forsvarelig udøvelse af dens pligter. Bestemmelsen er imidlertid fundet overflødig. Baggrunden herfor er, at formålet med Søfartsstyrelsens tilbageholdelse af skibe primært er at forebygge fare for de ombordværendes sikkerhed og sundhed eller fare for forurening. Af hensyn til disse formål kan Søfartsstyrelsen i tilfælde, hvor styrelsen af forskellige årsager mangler oplysninger til brug for sin kontrol, være nødsaget til at handle på det bedst mulige grundlag. Dette kan f.eks. være relevant, hvis den pågældende uberettiget nægter at afgive oplysninger eller medvirke til kontrollen, eller i tilfælde, hvor oplysningerne mv. af undskyldelige årsager ikke foreligger. Dette gælder dog også såfremt oplysningerne mv. nægtes udleveret under henvisning til § 10 i lov om retssikkerhed ved forvaltningens anvendelse af tvangsindgreb og oplysningsplig-

F. t. l. vedr. sikkerhed til søs

ter. I sådanne tilfælde vil Søfartsstyrelsen kunne agere, som om certifikater og oplysninger mv. mangler og gøre brug af de beføjelser til at tilbageholde skibe mv., som findes i § 14 i lov om sikkerhed til søs.

§ 10 i lov om retssikkerhed ved forvaltningens anvendelse af tvangsindgreb og oplysningspligter begrænser således ikke Søfartsstyrelsens adgang til at udnytte beføjelserne i lov om sikkerhed til søs til at tilbageholde skibe mv. Dette gælder også, selvom det er en mistænkt persons manglende forevisning af dokumenter eller meddelelse af oplysninger i øvrigt, som danner grundlag for tilbageholdelsen.

2.3 Justering af bestemmelserne om betaling for syn af skibe

Lovforslaget indeholder i § 1, nr. 9 - 12, en justering af bestemmelserne om betaling for syn af skibe. Ændringen indebærer, at der - udgiftsneutralt for det offentlige - i overensstemmelse med "noget for noget"-princippet vil kunne ske en justering af tilsynsindsatsen, således at kontrolsyn på skibe, hvorpå der er fundet fejl, opprioriteres. Det er navnlig skibe, der ikke melder tilfredsstillende tilbage om, hvorledes konstaterede fejl er udbedret, som vil blive mødt med øgede kontrolbesøg.

Der vil endvidere som noget nyt blive indført en ordning, hvorefter Søfartsstyrelsen som hovedregel selv foretager syn, som rederen skal betale for, på danske skibe, som bliver tilbageholdt af andre landes havnestatskontrolmyndigheder.

Tiltagene indføres bl.a. for at styrke den danske handelsflådes konkurrenceevne. Når danske skibe tilbageholdes, får Danmark en dårligere placering i de internationale statistikker, hvilket indebærer risiko for, at andre lande vil foretage ekstra kontrol af danske skibe, hvilket også vil gå ud over skibe med orden i sagerne. Den nærmere tilrettelæggelse af disse ordninger vil blive drøftet med erhvervet.

Samtidig vil kontrollen på de skibe, hvor de materielle forhold og sikkerhedskulturen er i orden, blive lempet inden for de rammer, som følger af de internationale konventioner.

2.4 Ændringer af overvejende teknisk karakter

Lovforslaget indeholder en række ændringer af lovteknisk karakter, herunder en justering af hjemmelsgrundlaget for den eksisterende praksis, hvorefter visse IMO kodeks mv. ikke offentliggøres i dansk oversættelse. Hjemmelsgrundlaget for den hidtidige praksis, hvorefter der sker offentliggørelse af Opklaringsenhedens søulykkesrapporter uden angivelse af navnene på de involverede personer, præciseres ligeledes.

Endvidere ophæves bestemmelsen i den gældende lov, hvorefter søfolk, som udebliver fra tjenesten i visse tilfælde kan straffes. Bestemmelsen har ikke været anvendt i nyere tid.

3. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

Forslaget vurderes ikke at have økonomiske eller administrative konsekvenser for det offentlige. Omlægningen af synsindsatsen og den dermed forbundne ændring i gebyrreglerne vil være udgiftsneutral for det offentlige. Der forventes merindtægter på 0,8 mio. kr., og merudgifter af tilsvarende størrelse for Søfartsstyrelsen. Heraf vil 0,1 mio. kr. være lønsum. En omlægning af erstatningsbestemmelserne vil begrænse risikoen for, at staten gøres erstatningsansvarlig for fejl begået af klassifikationsselskaberne mv. Lovforslagets del om justering af betalingsreglerne for syn sikrer, at der udgiftsneutralt for staten gennem en omlægning kan ske en mere effektiv opfølgning på styrelsens syn.

Forslaget har ikke administrative konsekvenser for det offentlige.

4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet

Forslaget vurderes ikke at indeholde økonomiske konsekvenser af væsentlig betydning for erhvervslivet. Redere, der undlader at give Søfartsstyrelsen tilfredsstillende oplysninger om udbedringen af fejl og mangler, vil få ekstraomkostninger til det efterfølgende syn. Tilsvarende gælder for redere, hvis skibe tilbageholdes i udlandet. De samlede udgifter skønnes at udgøre 0,8 mio. kr. Udgiften kan imidlertid helt undgås ved at sikre en tilstrækkelig vedligeholdelse af skibet og ved at foretage tilbagemeldingen inden for fristen.

Der har ikke hidtil været tilfælde, hvor Søfartsstyrelsen har ydet erstatning i forbindelse med fejl begået af autoriserede virksomheder. De ændrede ansvarsregler forventes derfor ikke at få væsentlige økonomiske konsekvenser for erhvervslivet.

Forslaget indeholder ikke administrative konsekvenser af nævneværdig betydning for erhvervslivet.

Lovforslaget har været forelagt Erhvervs- og Selskabsstyrelsens Center for Kvalitet i ErhvervsRegulering, som har vurderet, at forslaget ikke indeholder administrative konsekvenser for erhvervslivet på samfundsniveau eller pr. virksomhed i et omfang, der berettiger, at det bliver forelagt et af Økonomi- og Erhvervsministeriets virksomhedspaneler.

5. Miljømæssige konsekvenser

Forslaget har ingen miljømæssige konsekvenser.

6. Forholdet til EU-retten

EU-kommissionen vil i overensstemmelse med direktiv 95/46/EF blive underrettet om de nye regler om offentliggørelse af søulykkesrapporter. Derudover indeholder forslaget ikke EU-retlige aspekter.

7. Høring

Et udkast til lovforslaget har været i høring hos Advokatrådet, Amtsrådsforeningen i Danmark, Bilfærgerens Rederiforening, Danmarks Fiskeriforening, Danmarks Rederiforening, Danske Havne, Danske Maritime, Dansk Sø-Restaurations Forening, Datatil-

synet, Fiskeriets Arbejdsmiljøråd, Fiskernes Forbund, Forbundet af Offentligt Ansatte, Funktionærernes og Tjenestemændenes Fællesråd, Færøernes Landsstyre, Grønlands Hjemmestyre, Kommunernes Landsforening, Landsorganisationen i Danmark, Maskinmestrenes Forening, Metal-Søfart, Radiotelegrafistforeningen af 1917, Rederiforeningen af 1895, Rederiforeningen for mindre Skibe, RestaurationsBranchens Forbund, Rigsombudsmanden i Grønland, Specialarbejderforbundet i Danmark, Statsansattes Kartel, Statstjenestemændenes Centralorganisation II, Søfartens Arbejdsmiljøråd, Søfartens Ledere – Dansk Navigatorforening og Sømændenes Forbund.

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	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for stat, kommuner og amtskommuner	Ingen	Ingen
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Forslagets ændring i gebyrreglerne forventes at beløbe sig til 0,8 mio. kr.
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Forslaget indeholder ikke administrative konsekvenser af nævneværdig betydning for erhvervslivet	Forslaget indeholder ikke administrative konsekvenser af nævneværdig betydning for erhvervslivet
Miljømæssige konsekvenser	Ingen	Ingen
Forholdet til EU-retten	Bestemmelser fastsat i medfør af forslagens § 1, nr. 4, vil blive notificeret overfor EU-kommissionen i henhold til direktiv 95/46/EF.	

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1

Den gældende lovs bestemmelser om, hvilke regler der gælder for forsvarets skibe, indeholder ingen henvisning til straffebestemmelserne i lovens kapitel 12. Forslaget retter op herpå, hvilket indebærer, at det ikke vil være nødvendigt at inddrage den militære straffelovs bestemmelser om pligtforsømmelse i eventuelle straffesager om sejldsforsøelser på forsvarets skibe.

Til nr. 2 - 4

Søfartsstyrelsens Opklaringsenhed udarbejder søulykkesrapporter og redegørelser om ulykker og dødsfald til søs med det sigte, at der kan træffes foranstaltninger til forebyggelse af fremtidige ulykker. Der er fastsat regler herom i bekendtgørelse nr. 31 af 14. januar 2003 om undersøgelse af ulykker til søs, herunder om offentliggørelse af rapporterne. Medmindre særlige forhold taler derimod, offentliggøres rapporterne.

De offentliggjorte rapporter indeholder identifikation af de involverede skibe, hvorimod navnene på de

involverede personer ikke offentliggøres. Da søfartsverdenen er "lille", og da ulykker ofte omtales i pressen eller drøftes på havnen, vil selv ganske få oplysninger om de enkelte ulykker ofte være tilstrækkelige til, at man i større eller mindre dele af søfartsverdenen vil vide, hvilke skibe og i visse tilfælde også hvilke personer, der er tale om. En mere omfattende anonymisering vil derfor ikke hindre, at oplysninger i dele af søfartsverdenen vil kunne henføres til et konkret skib eller i visse tilfælde til en konkret person.

Det er afgørende for at forebygge fremtidige ulykker, at der sker en løbende offentliggørelse af rapporterne, således at viden om årsagerne til ulykkerne spredes til en vid kreds inden for erhvervet, og det må derfor anses for en forudsætning for at formålet med undersøgelserne opfyldes, at der sker en offentliggørelse.

Det vil af søulykkesrapporterne i nogle tilfælde kunne udledes, at involverede må have begået strafbare forhold, f.eks. hvor det anføres, at en kollision skyldes, at det ene skib ikke overholdt sin vigepligt. Sådanne oplysninger vil kunne anses som oplysninger om rent private forhold, som efter persondatalovens § 8 kun kan videregives uden samtykke, når dette er nødvendigt for udførelsen af en myndigheds virksomhed eller sker til varetagelse af offentlige interesser, som klart overstiger hensynet til de interesser, som begrundes hemmeligholdelse. Der vil blive foretaget en vurdering af, om det muligt strafbare forhold er relevant i forhold til den hændelse som Opklaringsenheden er ved at afdække årsagerne til, og om omtalen af forholdet i søulykkesrapporten således er nødvendig for enhedens virksomhed. Persondatalovens betingelser for videregivelse af sådanne oplysninger vil derfor være opfyldt.

Såfremt Opklaringsenheden bliver opmærksom på, at forholdene på et skib ikke har levet op til gældende regler, uden at dette har nogen tilknytning til den ulykke, som enheden undersøger, vil dette ikke blive omtalt i søulykkesrapporten, som offentliggøres. Opklaringsenheden vil i stedet underrette de relevante enheder i Søfartsstyrelsen med henblik på, at disse kan følge op herpå. Såfremt forholdet er af en sådan karakter, at der er fare for de ombordværendes sikkerhed og sundhed eller fare for forurening, vil Opklaringsenheden endvidere tilbageholde det pågældende skib.

Oplysninger om de involveredes helbredsforhold offentliggøres normalt ikke i søulykkesrapporterne. Rapporterne indeholder dog i begrænset omfang oplysninger om, hvorledes de involverede er kommet til skade; det kan f.eks. være anført, at en søfarende har

fået læderet en hånd eller amputeret et ben, som er kommet i klemme.

I enkelte tilfælde er oplysninger om de involveredes forudgående helbredstilstand dog af væsentlig betydning for beskrivelsen af det hændelsesforløb, som har ledt frem til ulykken. Sådanne oplysninger vil dog kun indgå i rapporterne i tilfælde, hvor helbredsoplysningen direkte har haft indvirkning på den hændelse, der beskrives. Som eksempel kan nævnes et tilfælde, hvor en person under overførsel fra et skib til et andet faldt i vandet i forbindelse med, at han fik hjertestop. Opklaringsenheden udviser stor tilbageholdenhed med offentliggørelse af oplysninger, som involverer enkeltpersoners helbredsforhold, og vil, hvor det er muligt, søge at indhente samtykke fra de pågældende.

Væsentlige samfundsmæssige hensyn taler for, at søulykkesrapporter fortsat offentliggøres, selvom der i meget begrænset omfang indgår helbredsoplysninger heri. I den forbindelse vil det blive fastsat, at det alene er helbredsoplysninger, der er nødvendige for at give et retvisende billede af den enkelte ulykke, der offentliggøres, og derved medvirke til at fremtidige ulykker forebygges, eller disses konsekvenser begrænses.

§ 7 i lov om behandling af personoplysninger og det bagved liggende direktiv (direktiv 95/46/EF om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger og om fri udveksling af sådanne oplysninger, offentliggjort i EF-tidende 1995, L 281, s 31) indeholder et almindeligt forbud imod offentliggørelse af helbredsoplysninger. Direktivet åbner imidlertid mulighed for, at der af hensyn til beskyttelse af vigtige samfundsmæssige interesser kan ske undtagelse fra det almindelige forbud imod videregivelse af sådanne oplysninger, såfremt der etableres tilstrækkelige garantier. Det er bl.a. en forudsætning herfor, at Kommissionen underrettes herom. Det er hensigten med den foreslåede bestemmelse, at der vil blive fastsat nye bestemmelser, der fraviger det almindelige forbud imod videregivelse af helbredsoplysninger, således at oplysninger af denne karakter fortsat vil kunne indgå i de søulykkesrapporter, som offentliggøres. Det kan nævnes, at andre europæiske landes myndigheder, som forestår opklaring af søulykker, følger en praksis svarende til den danske.

Efter databehandlingsdirektivet forudsætter en fravigelse af det almindelige forbud imod videregivelse af helbredsoplysninger, at der etableres "tilstrækkelige garantier". Lov om behandling af personoplysninger indeholder en række bestemmelser om oplysningspligt mv., som skal iagttages i forbindelse med behandling af personoplysninger. Henset til, at det er en offentlig myndighed, som efter en konkret vurdering

tager stilling til, om medtagelse af de nævnte oplysninger i søulykkesrapporterne er nødvendig med henblik på at forebygge fremtidige ulykker, samt at dette som nævnt ovenfor kun sker i meget begrænset omfang, er det vurderet, at kravet om "tilstrækkelige garantier" ikke nødvendiggør særlige supplerende beskyttelsesforanstaltninger om oplysningspligt, sletningsfrister eller lignende, som ligger ud over hvad der i øvrigt følger af lov om behandling af personoplysninger.

Til nr. 5

De tekniske forskrifter, som Søfartsstyrelsen udsteder i medfør af lov om sikkerhed til søs, kundgøres efter den gældende § 17, stk. 5, i Meddelelser fra Søfartsstyrelsen, der dels udgives løbende, dels udgives som særtryk med samlede regelværk for de enkelte skibstyper. Efter lovtidendeloven kan der ved kongelig anordning ske undtagelse fra den almindelige ordning, hvorefter forskrifter, som er bindende for borge, offentliggøres i deres fulde ordlyd i Lovtidendene. Bestemmelsen i § 17, stk. 5, er en lovbestemt undtagelse fra den almindelige ordning om offentliggørelse i Lovtidendene.

Søfartsstyrelsen har i en række tilfælde fastsat regler, som indebærer, at de af FN's internationale søfartsorganisation, IMO, vedtagne internationale resolutioner og kodekser skal følges. Eksempler herpå er IMO's kodeks for konstruktion og udrustning af mobile offshore bore enheder (den såkaldte MODU-kodeks), kodeks for transport af farligt gods i pakket form (IMDG-kodeks), samt kodeks for transport af bulkkladninger i fast form (BC-kodeksen). I sådanne tilfælde oversættes IMO kodekserne i almindelighed ikke til dansk. Der foreligger endvidere en række ISO standarder, f.eks. vedrørende tekniske krav til skibsudstyr, som ikke er oversat.

Baggrunden for ikke at oversætte reglerne er dels, at oversættelser i praksis ikke efterspørges af søfarterhvervet, dels ressourcemæssige hensyn. En oversættelse vil endvidere indebære en forsinkelse af den løbende danske regeltilpasning og risiko for fejl.

De af IMO vedtagne resolutioner og kodekser kan erhverves mod betaling, som hovedregel såvel i papirudgaver som på CD-rom. IMO, hvis udgifter udover bidrag fra medlemsstaterne delvist finansieres ved salg af publikationer, har som led i en forsøgsordning lagt enkelte af vedtagelserne på internettet, således at det er muligt vederlagsfrit at downloade disse. Hovedparten af de vedtagne koder mv. kan imidlertid alene erhverves imod betaling. Herudover vil de ligge til

gennemsyn på Søfartsstyrelsens hoved- og regionalkontorer.

På en række betydningsfulde områder, f.eks. skibes stabilitet, brandsikring og sikkerheds-, navigations- og kommunikationsudstyr samt forureningsforebyggelse, foreligger detaljerede forskrifter i de internationale IMO-konventioner. På en række andre områder, navnlig vedrørende skibenes skrog, maskineri samt elinstallationer og kontrolsystemer, fremgår de detaljerede krav ikke af IMO-konventionerne eller af Søfartsstyrelsens regler. De detaljerede krav på disse områder er derimod indeholdt i klassifikationsselskabernes egne regler. Det følger af EU direktiv 94/57/EF 22. november 1994 om fælles regler og standarder for organisationer, der udfører inspektion og syn af skibe, og for søfartsmyndighedernes aktiviteter i forbindelse dermed (jf. EF-Tidende 1995, nr. L 038 af 18/02/1995) med senere ændringer, at medlemsstaterne skal sikre, at et skib, der fører dens flag, er bygget og vedligeholdt i overensstemmelse med de krav til skrog, maskineri samt elinstallationer og kontrolsystemer, der stilles af en anerkendt organisation. Direktivbestemmelsen er gennemført i dansk ret ved administrative forskrifter udstedt i medfør af loven. Der er ikke foretaget oversættelse af de enkelte klassifikationsselskabers detaljerede krav, som kan erhverves imod betaling hos selskaberne. Baggrunden herfor er dels ressourcemæssige hensyn, dels at oversættelser af klassifikationsselskabernes forskrifter ikke efterspørges i erhvervet, ligesom det ville medføre risiko for fejl, såfremt kravene oversættes.

Reglerne, der ikke oversættes til dansk, retter sig primært imod den internationalt orienterede del af søfartsbranchen og de tilknyttede erhverv, f.eks. værfter, klassifikationsselskaber, skibsmæglere, speditorer og afskibere. Reglerne retter sig således kun i meget begrænset omfang imod enkeltpersoner og andre uden for professionelle, internationalt orienterede kredse. Hvor de undtagelsesvis omfatter personer uden for de erhvervskredse, som må forudsættes at være bekendt med engelsk, vil det forhold, at reglerne ikke foreligger på dansk, kunne få betydning for, om manglende overholdelse af reglerne f.eks. bør medføre straf.

Hjemmelsgrundlaget for den ovennævnte praksis lovfæstes med det foreslåede nye stk. 6.

Det er endvidere hensigten, at den foreslåede hjemmelsbestemmelse vil blive anvendt til at åbne mulighed for, at kundgørelse af visse tekniske forskrifter om skibes konstruktion og udrustning mv., som alene henvender sig til en meget begrænset, professionel brugerkreds, kan ske på elektroniske medier.

Til nr. 6 - 8

Den gældende lovs § 22 indebærer, at Søfartsstyrelsen kan blive ansvarlig over for en skadelidt, såfremt et klassifikationsselskab eller anden af styrelsens autoriseret virksomhed pådrager sig ansvar ved handlinger eller undladelser i forbindelse med udførelse af de opgaver, som autorisationen omfatter. Formuleringen i stk. 1 og stk. 2 i lovbestemmelsen, hvorefter de bemyndigede udfører kontrol og godkendelsesarbejdet mv. "med ansvar over for Søfartsstyrelsen" indebærer - sammenholdt med bestemmelsens forarbejder - at styrelsen vil hæfte for erstatningsansvar, som den pågældende autoriserede pådrager sig ved udførelse af godkendelsesarbejdet mv., også selvom styrelsen ikke har begået nogen fejl i forbindelse med udstedelse eller fornyelse af autorisationen til den pågældende. Efter dansk rets almindelige erstatningsregler ville Søfartsstyrelsen som hovedregel ikke være erstatningsansvarlig for fejl begået af klassifikationsselskaberne, i det omfang disse må anses som selvstændigt virkende tredjemænd. Det kan dog give anledning til tvivl, om det offentlige - henset til den enkelte sags konkrete omstændigheder - vil kunne blive erstatningsansvarlig for handlinger begået af klassifikationsselskaberne mv.

Efter den gældende formulering af lov om sikkerhed til søs påhviler der således Søfartsstyrelsen et ganske vidtgående ansvar set i forhold til dansk rets almindelige regler om ansvar for selvstændigt virkende tredjemænd. Dette skal endvidere sammenholdes med, at det står den enkelte reder frit at vælge, hvilket af de autoriserede klassifikationsselskaber der ønskes benyttet. Søfartsstyrelsen er endvidere i henhold til bl.a. Rådets direktiv 96/98/EF af 20. december 1996 om udstyr på skibe med senere ændringer, forpligtet til uprøvet at anerkende teknisk udstyr i skibe, som er godkendt af et i henhold til direktivet bemyndiget organ.

Med ændringsbestemmelsen tilsigtes at skabe en klar retstilstand, hvor det offentlige ikke er ansvarlig for fejl begået af klassifikationsselskaberne mv. Såfremt Søfartsstyrelsen derimod selv begår fejl i forbindelse med udstedelse og fornyelse mv. af autorisationerne, vil styrelsen blive erstatningsansvarlig efter dansk rets almindelige erstatningsregler. Samtidig er det fundet hensigtsmæssigt at præcisere hjemmelsgrundlaget for de bestemmelser vedrørende anerken-

delse af afprøvninger, som er nødvendige bl.a. i henhold til det ovennævnte direktiv 96/98/EF.

Til nr. 9 - 12

Efter den gældende lovs § 24 kan økonomi- og erhvervsministeren generelt fastsætte regler om betaling for syn af skibe, som er foreskrevet i medfør af loven; for fiskeskibe er det dog kun særlige typer af syn, jf. bestemmelsens stk. 1, der kan kræves betaling for. Der er endvidere i bestemmelsen til gennemførelse af EU-forpligtelser en særregel om opkrævning af betaling, når der ved en havnestatskontrol af et udenlandsk skib er konstateret fejl, som gør tilbageholdelse af skibet berettiget. Bestemmelsen sigter mod kontrol af udenlandske skibe, som foretages i henhold til EU's havnestatskontroldirektiv (Rådets direktiv 95/21EF af 19. juni 1995 af havnestatskontrol af skibsfart med senere ændringer). Lovens almindelige hjemmelsbestemmelser om betaling omfatter øvrige syn af udenlandske skibe, som er foreskrevet i medfør af loven.

Ved indførelsen af bestemmelsen var det forudsat, at begrebet "syn som er foreskrevet i medfør af loven" ikke omfattede de kontrolsyn, som Søfartsstyrelsen gennemfører på stikprøvevis eller ved konkrete mistanker om, at forholdene ikke er i orden. Lovændringen åbner mulighed for, at der kan fastsættes regler om opkrævning af betaling også for sådanne syn. Det er navnlig skibe, der ikke melder tilfredsstillende tilbageløb, hvorledes konstaterede fejl er udbedret, som vil blive mødt med øgede kontrolbesøg, og som der vil skulle betales for.

Til nr. 13

Bestemmelsen i § 30, stk. 2, om straf for rømning, der tidligere fandtes i sømandsloven, blev i 1999 overført til lov om sikkerhed til søs. Hverken den nugældende bestemmelse eller dens forgænger i sømandsloven har været anvendt i nyere tid. Tiden er løbet fra bestemmelsen, der foreslås ophævet som overflødig. Det bemærkes, at straffeloven indeholder regler om straf for den, der - uanset at det er ham muligt uden særlig fare eller opofrelse - undlader at afværge søskade eller lignende ulykker, der medfører fare for menneskeliv. Med ophævelsen af bestemmelsen tilsigtes ingen ændring af de erstatningsretlige eller ansættelsesretlige forhold, der kan være en følge af en søfarendes rømning eller anden udeblivelse fra tjenesten.

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.

§ 4. ...

Stk. 3. Økonomi- og erhvervsministeren fastsætter regler om undersøgelse af ulykker til søs, der vedrører danske skibe, samt ulykker til søs med anden tilknytning til Danmark, herunder om

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

§ 17. ...

Stk. 5. Økonomi- og erhvervsministeren kan bemyndige Søfartsstyrelsen til at udøve de beføjelser, der i denne lov er tillagt økonomi- og erhvervsministeren. Tekniske forskrifter, som Søfartsstyrelsen udsteder i henhold til sådan bemyndigelse, kundgøres i Meddelelser fra Søfartsstyrelsen.

§ 22. Økonomi- og erhvervsministeren kan på nærmere angivne vilkår autorisere klassifikationselskaber, andre virksomheder eller enkeltpersoner til på Søfartsstyrelsens vegne og med ansvar over for denne at foretage syn af skibe, herunder at foretage beregninger, undersøgelser og opmålinger af skibe, samt at udstede certifikater.

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

Lovforslaget

1. I § 1, stk. 1, ændres »og § 17, stk. 3« til: », § 17, stk. 3, og kapitel 12«.

2. I § 4, stk. 3, nr. 2, ændres »og« til: »,«.

3. I § 4, stk. 3, nr. 3, ændres ».« til: »og«.

4. I § 4, stk. 3, efter nr. 3 indsættes som nyt nummer:

»4) offentliggørelse af rapporter om undersøgelserne, herunder om offentliggørelse af oplysninger om personers helbredsmæssige forhold, hvor dette sker for at forebygge af fremtidige ulykker eller begrænse disses konsekvenser.«

5. I § 17, stk. 5, udgår 2. pkt., og efter stk. 5 indsættes som nyt stykke:

»Stk. 6. Ministeren kan fastsætte regler om kundgørelsen af de i medfør af loven udstedte forskrifter og kan bestemme, at internationale vedtagelser indenfor lovens område skal være gældende, uanset at de ikke foreligger på dansk.

6. I § 22, stk. 1, udgår: » og med ansvar over for denne«.

7. I § 22, stk. 2, udgår: »med ansvar over for Søfartsstyrelsen«.

Gældende formulering

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

Stk. 4. Når der udstedes autorisation i medfør af stk. 1 eller 2, kan Søfartsstyrelsen, såfremt den, der autoriseres, ønsker det, indgå aftale om begrænsning af den autoriseredes ansvar for skader, der indtræffer på grund af simpel uagtsomhed under udførelse af de opgaver, som autorisationen omfatter.

§ 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.

§30. ...

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 fængsel i indtil 4 måneder, hvis vedkommende indså eller burde indse, at rømning ville medføre fare for menneskeliv eller skibet.

Lovforslaget

8. I § 22 indsættes efter *stk. 2* som nyt stykke:

»*Stk. 3.* Økonomi- og erhvervsministeren kan fastsætte regler om anerkendelse af prøvninger og godkendelser mv.

Stk. 4. Søfartsstyrelsen er ikke erstatningsansvarlig for fejl begået af de i stk. 1 og 2 nævnte autoriserede virksomheder mv.«

Stk. 3 og 4 bliver herefter stk. 5 og 6.

9. I § 24, *stk. 1, nr. 4*, udgår »eller«.

10. I § 24, *stk. 1, nr. 5*, ændres »til: », eller«.

11. I § 24, *stk. 1*, indsættes som *nr. 6*:

»6) syn, fordi det ikke af værftet, rederiet eller disses repræsentanter fyldestgørende er oplyst, hvorledes tidligere konstaterede fejl er udbedret.«

12. I § 24, *stk. 2*, indsættes efter »loven«: », herunder kontrolsyn«.

13. § 30, *stk. 2*, ophæves.

Til lovforslag nr. L 93. Skriftlig fremsættelse (11. november 2004)

Økonomi- og erhvervsministeren (Bendt Bendtsen):

Herved tillader jeg mig for Folketinget at fremsætte:

Forslag til lov om ændring af lov om sikkerhed til søs (Det offentliges ansvar for fejl begået af autoriserede virksomheder, hjemmel til betaling for visse syn og kundgørelse af forskrifter i medfør af loven mv.).

(Lovforslag nr. L 93).

Forslaget indeholder en justering af lovens bestemmelser om autorisation af klassifikations-selskaber og andre virksomheder. Sigtet hermed er at skabe en klar retstilstand, hvorefter det offentlige ikke er erstatningsansvarlig for fejl begået af klassifikations-selskaberne, når fejlene ikke kan henregnes til det offentlige.

Der foretages endvidere en justering af reglerne om betaling for syn. Dette sker som et led i Søfartsstyrelsens overordnede synsstrategi, hvorefter der bl.a. skal fokuseres mere på de rederier, hvor de sikkerhedsmæssige forhold ikke er i orden. Samtidig vil kontrollen med de skibe, hvor de materielle forhold og sikkerhedskultu-

ren er i orden, blive lempet inden for de rammer, som følger af de internationale konventioner.

En række af den internationale søfartsorganisation, IMO's, kodekser mv. oversættes i dag ikke til dansk. Dette skyldes, at en oversættelse ikke efterspørges af erhvervet, samt de betydelige ressourcer, der skulle anvendes ved oversættelse sammenholdt med risikoen for fejl i forbindelse hermed. Lovforslaget skaber et klart hjemmelsgrundlag for denne praksis.

Lovforslaget indeholder en bestemmelse om offentliggørelse af søulykkesrapporter, hvori der bl.a. indgår oplysninger om, hvorledes de involverede er kommet til skade. Sigtet er, at der med henblik på at forebygge fremtidige ulykker og mindske disses konsekvenser, i begrænset omfang skal kunne medtages oplysninger om helbredsforhold i søulykkesrapporterne, selvom disse ikke anonymiseres fuldstændigt.

Herudover indeholder forslaget en række mindre justeringer og præciseringer.

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