

Lovforslag nr. L 98. Fremsat den 6. december 2006 af økonomi- og erhvervsministeren

Forslag

til

Lov om ændring af lov om sikkerhed til søs, sømandsloven og søloven¹⁾

(Begrænsning af virksomheders strafansvar, gensidig anerkendelse af dispachører mv.)

§ 1

I lov om sikkerhed til søs, jf. lovbekendtgørelse nr. 627 af 26. juli 2002, som ændret bl.a. ved lov nr. 1465 af 22. december 2004 og senest ved § 38 i lov nr. 567 af 9. juni 2006, foretages følgende ændringer:

1. § 24, stk. 1, nr. 4, affattes således:

»4) syn, der foretages i udlandet eller på Færøerne,«

2. § 24, stk. 3, affattes således:

»Stk. 3. Økonomi- og erhvervsministeren kan fastsætte regler om betaling for syn, som foretages efter anmodning, herunder syn af udenlandske skibe, samt om betaling for arbejde, som udføres i forbindelse med godkendelser eller certificeringer, som er foreskrevet i medfør af loven.«

3. I § 32 indsættes som stk. 10:

»Stk. 10. En juridisk person, som godtgør at have gjort alt, som er nødvendigt for at sikre et godt og sikkert arbejdsmiljø, kan dog ikke straffes, i tilfælde hvor en ansat overtræder § 12 eller bestemmelser fastsat i medfør af § 3, nr. 5, og § 32, stk. 8, hvis overtrædelsen vedrører anvendelse af personlige værnemidler, udsagningsforanstaltninger, beskyttelsesudstyr, eller sikkerhedsforanstaltninger, der alene tjener til beskyttelse af den pågældende selv.«

§ 2

I sømandsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 742 af 18. juli 2005, som ændret ved § 2 i lov nr. 547 af 8. juni 2006, foretages følgende ændring:

1. I § 64 a indsættes som stk. 4:

»Stk. 4. Økonomi- og erhvervsministeren kan efter aftale med vedkommende minister beslutte, at Søfartsstyrelsens beføjelser efter stk. 2 udøves af andre offentlige myndigheder og kan fastsætte regler herom.«

§ 3

I søloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 538 af 15. juni 2004, som senest ændret ved § 39 i lov nr. 538 af 8. juni 2006, foretages følgende ændringer:

1. Som *footnote* til lovens titel indsættes:

»¹⁾ Loven indeholder en bestemmelse, der gennemfører dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2005/36/EF af 7. september 2005 om anerkendelse af erhvervsmæssige kvalifikationer (EU-Tidende 2005 L 255, side 22).«

2. § 462, stk. 2, affattes således:

»Stk. 2. Havariberegning udføres her i riget af dertil beskikkede dispachører, eller af en person der i overensstemmelse med lov om dispachører har ret til at udøve et sådan erhverv i Danmark.

¹⁾ Loven indeholder en bestemmelse, der gennemfører dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2005/36/EF af 7. september 2005 om anerkendelse af erhvervsmæssige kvalifikationer (EU-Tidende 2005 L 255, side 22).

Tvistigheder om en dispaches rigtighed kan afgøres af domstolene.«

§ 4

Stk. 1. Loven træder i kraft den 1. maj 2007, jf. dog stk. 2.

Stk. 2. § 3 træder i kraft den 1. oktober 2007.

§ 5

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. Lovforslagets baggrund

I 2006 udsendte regeringen handlingsplanen "Danmark som Europas førende søfartsnation". Et væsentligt led i handlingsplanen er, at kvalitet i dansk skibsfart skal fremmes ved, at der skal ske en mere konsekvent opfølgning på tilbageholdelser af skibe.

Det er således regeringens ønske gennem attraktive forhold at tiltrække kvalitetsredere, som formår at drive deres skibe og rederier på en god og betryggende måde. Der er derfor i handlingsplanen lagt op til en skærpet kontrolindsats over for rederier, som har konstaterede, gentagne vanskeligheder med at overholde gældende regler.

Som anført i regeringsgrundlaget "Nye mål" fra februar 2005 er det endvidere regeringens ønske, at arbejdsgivere, der har gjort alt, hvad der er muligt, for at sikre et sikkert og sundt arbejdsmiljø, ikke skal straffes, når medarbejderne overtræder reglerne. Lovforslaget indeholder i forlængelse af handlingsplanen og målsætningen i regeringsgrundlaget regler om arbejdsgiveransvaret i sager om arbejdsmiljø på skibe.

Udviklingen har endvidere medført, at der er behov for mindre justeringer i bestemmelserne vedrørende opkrævning af gebyrer for visse godkendelsesordninger og syn. Sigtet hermed er navnlig at gøre det muligt for Søfartsstyrelsen indenfor de eksisterende bevillingsmæssige rammer at styrke kontrolindsatsen over for det stigende antal olieomladninger i danske farvande. Bestemmelserne muliggør også opkrævning af betaling for syn på fiskeskibe, som foretages i udlandet. Hidtil har der kun kunnet opkræves betaling, når synet skete i udlandet på fartøjets ejers anmodning.

Handlingsplanen "Danmark som Europas førende søfartsnation" lægger også op til, at Søfartsstyrelsen skal gennemføre ekstraordinære auditeringer (kontrol) af rederier efter ulykker og tilbageholdelser, hvis der er tegn på mangler i rederiets sikkerhedsstyrings-system. Forslaget skaber en sikker lovhemmel for, at Søfartsstyrelsen i sådanne tilfælde kan kræve udgif-

terne i forbindelse med auditeringen refunderet hos rederiet.

Med henblik på at sikre en effektiv og forenklet kontrol med overholdelse af gældende regler giver lovforslaget endvidere mulighed for, at Søfartsstyrelsens beføjelser i forbindelse med besætningskontrol i medfør af sømandsloven kan delegeres til andre myndigheder, når disse alligevel er om bord på skibene, således at der kan indhentes oplysninger om, hvilke besætningsmedlemmer der er om bord.

Endelig indeholder lovforslaget en konsekvensændring af søloven som følge af implementeringen af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2005/36/EF af 7. september 2005 om anerkendelse af erhvervs-mæssige kvalifikationer. Retten til at udøve dispachørvirksomhed (en dispachør er autoriseret til at opføre skader på skibe i forbindelse med havari) i Danmark vil herved ikke længere være forbeholdt de her i landet beskikkede personer, men vil også kunne udøves af personer, som er etableret i et tilsvarende erhverv som dispachør i et andet EU-land, EØS-land eller i Schweiz.

2. Lovforslagets indhold

2.1. Gebyrbestemmelser

Der foretages en række mindre justeringer af adgangen til at opkræve gebyrer for syn af skibe mv. med henblik på at få dækket Søfartsstyrelsens udgifter i forbindelse med dette arbejde. Den nærmere fastsættelse af gebyrstørrelsen vil blive foretaget i overensstemmelse med Finansministeriets vejledning om priskalkulation.

2.1.1. Syn af fiskeskibe i udlandet

Efter den gældende bestemmelse i § 24, stk. 1, nr. 4, i lov om sikkerhed til søs, kan økonomi- og erhvervsministeren fastsætte regler om betaling for syn af fiskeskibe, hvor Søfartsstyrelsen foretager første hovedsyn i udlandet eller på Færøerne samt andre syn, der *efter anmodning* foretages i udlandet eller på Færøerne. Efter forslaget til § 1, nr. 1, ændres § 24, stk. 1,

nr. 4, således, at der vil kunne opkræves betaling for syn af fiskeskibe i udlandet, selvom ejeren af skibet ikke har anmodet om, at synet gennemføres i udlandet.

Baggrunden for den foreslåede ændring er, at nogle dansk indregistrerede fiskefartøjer i de seneste år har udøvet deres aktiviteter fra udenlandske (primært hollandske) havne. Dette nødvendiggør, at Søfartsstyrelsen i stigende omfang skal udføre syn i udlandet, herunder kontrolsyn, som ikke foretages efter anmodning, hvilket vil kunne blive udgiftskrævende, navnlig som følge af rejsetiden og rejseomkostningerne, og det foreslås derfor, at der gives mulighed for at få dækket Søfartsstyrelsens udgifter ved også at opkræve gebyr for syn, som på den baggrund foretages i udlandet.

2.1.2. STS-operationer

I løbet af de senere år har der været en stigende eksport af olie fra Rusland, som medfører, at stigende mængder af olie føres ud igennem de danske stræder. En del af denne olie omlades i danske farvande ved såkaldte STS-operationer (Ship-to-Ship – overførelser af olie mellem skibe). Regeringen ønsker at styrke kontrollen med sådanne operationer i danske farvande. I den forbindelse vil der blive indført en godkendelsesordning for de operatører, som forestår omladningerne.

Efter den gældende bestemmelse i § 24, stk. 2, i lov om sikkerhed til søs, kan der opkræves betaling for syn, herunder kontrolsyn, som er foreskrevet i medfør af loven. Bestemmelsen giver hjemmel til fastsættelse af regler om betaling for kontrolsyn også i forbindelse med STS-operationer, men det må anses for tvivlsomt, om denne hjemmel også kan udstrækkes til at omfatte fastsættelse af regler om betaling for godkendelse af operatørerne, der ikke selv driver skibene, men stiller udstyr og ekspertise til rådighed for operationerne. Operatørerne er et væsentligt led i sikringen af, at omladningerne gennemføres forsvarligt også i miljømæssig henseende, og en godkendelsesordning for operatørerne vil begrænse risikoen for, at der sker forurening i forbindelse med omladningerne. Det foreslås med § 1, nr. 2, at der skabes en klar hjemmel for opkrævning af betaling for Søfartsstyrelsens arbejde i forbindelse med sådanne godkendelser.

2.1.3. Ekstraordinære auditeringer af rederier

I handlingsplanen "Danmark som Europas førende søfartsnation" er der som et middel til at fremme kvalitet i dansk skibsfart lagt op til, at der skal ske en mere konsekvent opfølgning på tilbageholdelser af skibe, og at Danmark skal have attraktive søfartsforhold,

som tiltrækker kvalitetsredere, som formår at drive deres skibe og rederier på en god og betryggende måde.

Det er således et led i handlingsplanen, at der i større omfang skal ske ekstraordinære auditeringer af rederier efter ulykker og tilbageholdelser, hvis der er tegn på mangler i rederiets sikkerhedsstyringssystem.

For en række skibe gælder, at de skal have et godkendt sikkerhedsstyringssystem (et såkaldt ISM-system). Klassifikationsselskaberne, som er internationale, private virksomheder, som foretager kontrol af skibe på flagstaternes vegne, er autoriserede til at certificere, at de pågældende skibe og rederier lever op til ISM-kodens krav og foretager i denne forbindelse periodiske auditeringer af selskabernes sikkerhedsstyringssystemer.

Søfartsstyrelsen har ikke hidtil selv foretaget auditeringer af rederier, hvis ISM-systemer er certificeret af klassifikationsselskaberne, men har alene i enkelte tilfælde deltaget som observatør i klassifikationsselskabernes ordinære eller ekstraordinære auditeringer, når der har været særligt behov for dette. Som opfølgning på handlingsplanen vil der fremover, hvis der ved ulykker eller tilbageholdelser er tegn på mangler i rederiernes sikkerhedsstyringssystem, blive foretaget ekstraordinære auditeringer af sikkerhedsstyringssystemerne, som Søfartsstyrelsen selv vil forestå med hjemmel i de almindelige bestemmelser om styrelsens tilsyn i lov om sikkerhed til søs. Det er regeringens opfattelse, at sådanne auditeringer vil være yderligere et incitament for rederierne til at fremme kvalitet i skibsfarten og overholdelse af gældende lovgivning.

De nærmere kriterier for i hvilke situationer ekstraordinær auditering vil komme på tale, vil blive fastlagt i samarbejde med erhvervets parter.

På baggrund af det anførte foreslås det i § 1, nr. 2, at hjemlen til at fastsætte gebyrer præciseres, således at det offentlige udgifter ved sådanne auditeringer kan betales af rederierne.

2.2. Virksomhedsansvar i sager om arbejdsmiljø på skibe

Ved lov nr. 474 af 12. juni 1996 om ændring af straffeloven blev der indført regler om virksomhedsansvar i straffelovens 5. kapitel. Bestemmelserne indebærer, at juridiske personer (selskaber mv.) kan idømmes bødestraf, når der inden for deres virksomhed er begået lovovertrædelser, som kan tilregnes en eller flere til selskabet knyttede personer eller selskabet som sådan. Reglerne omfatter også større enkeltvirksomheder. Strafansvar for juridiske personer forudsætter, at det i særlovgivningen – som det er til-

fældet i § 32, stk. 9, i lov om sikkerhed til søs – udtrykkeligt er foreskrevet, at straffebestemmelserne omfatter juridiske personer.

Det følger af Rigsadvokatens Meddelelse nr. 5/1999 om valg af ansvarssubjekt i sager om virksomhedsansvar, at virksomhedsansvaret i almindelighed skal være det primære, og at dette især gælder, når en lovovertrædelse er motiveret af økonomiske grunde, men også hvis den udviste uagtsomhed ikke er grave-rende, eller hvis forholdet er begået af underordnet personale i virksomheden. På områder hvor lovgivningen, som det er tilfældet med lov om sikkerhed til søs, pålægger en person et selvstændigt og individuelt ansvar, bør der dog efter Rigsadvokatens retningslinjer rejses tiltale imod såvel den pågældende person som imod virksomheden.

Antallet af straffesager indenfor søfartsområdet er beskedent. Når der rejses tiltale på det søsikkerhedsmæssige område, er bestemmelserne om virksomhedsansvar imidlertid blevet anvendt i stigende omfang i de senere år. Dette er navnlig sket i forbindelse med overtrædelser af de i medfør af loven udstedte regler om arbejdsmiljø, hvor rederierne er blevet pålagt bøder i forbindelse med overtrædelser begået af ansatte. Dette gælder, uanset om rederiet har pådraget sig et selvstændigt ansvar efter bestemmelsen i lovens § 9 om rederens særlige pligter. Ved afgørelsen af om virksomhedsansvar skal bringes i anvendelse, er navnlig lagt vægt på, om der ved selve overtrædelsen og de hertil medvirkende omstændigheder er foretaget handlinger eller undladelser, som kan anses at være sket under hensyntagen til rederiets økonomiske interesse. Som eksempel kan nævnes, at Søfartsstyrelsen har indstillet til politiet, at der blev rejst tiltale imod et rederi, hvor manglende vedligeholdelse af udstyr havde været en medvirkende årsag til en ulykke. Som et eksempel udenfor det arbejdsmiljømæssige område kan endvidere nævnes, at Søfartsstyrelsen begærer tiltale rejst, ikke kun imod den vagthavende navigatør, men også imod rederiet, når skibe, som ikke efterlever FN's søfartsorganisation IMO's vejledninger om brug af lods, grundstøder som følge af grove navigationsfejl.

Hvis overtrædelsen er begået af skibsføreren eller af en arbejdsleder, rejses i praksis i overensstemmelse med Rigsadvokatens retningslinjer tillige ofte tiltale mod såvel den juridiske person som mod det besætningsmedlem, som har begået overtrædelsen. Baggrunden herfor er et ønske om at fastholde skibsførernes og arbejdsledernes særlige ansvar.

De foreslåede bestemmelser om virksomhedsansvar, jf. § 1, nr. 3, sigter imod en mindre justering af

anvendelsen af virksomhedsansvar ved ansattes overtrædelser af arbejdsmiljøbestemmelser, som alene tjener til beskyttelse af den pågældende selv. Tilfælde, hvor overtrædelsen vedrører regler, som tjener til beskyttelse af andre ombordværende, skibet som sådan eller miljøet, skal således fortsat behandles efter de almindelige regler.

Det bemærkes, at bestemmelserne i §§ 9-12 ikke begrænser adgangen til at pålægge virksomhedsansvar efter de almindelige bestemmelser i straffelovens 5. kapitel. Straffelovens almindelige bestemmelser om virksomhedsansvar finder således – som hidtil – anvendelse i alle tilfælde, som ikke omfattes af den foreslåede lempelse af virksomhedsansvaret.

Det er fortsat anklagemyndigheden, som skal påvise, at der indenfor virksomheden er begået lovovertrædelser, som kan tilregnes en eller flere til selskabet knyttede personer eller selskabet som sådan, jf. straffelovens 5. kapitel. Lovforslaget medfører således ingen ændring i det grundlæggende straffeprocessuelle princip, hvorefter anklagemyndigheden skal bevise, at tiltalte er skyldig uden for enhver rimelig tvivl.

Efter lovforslaget kan der imidlertid ikke pålægges den juridiske person (rederiet) ansvar, hvis rederiet godtgør, at man har gjort alt, hvad der er nødvendigt for at sikre et godt og sikkert arbejdsmiljø. Det vil ikke være nok for at opnå straffrihed, at virksomhedens ledelse i den landbaserede organisation eller på skibet blot har overholdt reglerne, f.eks. ved at give lovpligtige instrukser og stille lovpligtigt beskyttelsesudstyr til rådighed; rederiet skal vise, at man som virksomhed har gjort alt, hvad der er nødvendigt for at sikre et godt og sikkert arbejdsmiljø vedrørende skibe.

Arbejdsmiljøreglerne til lands er blevet ændret ved lov nr. 300 af 19. april 2006 om ændring af lov om arbejdsmiljø. Som følge af de særlige forhold, som gør sig gældende til søs, er nærværende lovforslag begrænset i forhold til den ændring, der er gennemført inden for arbejdsmiljøområdet til lands. Det er efter lovforslaget afgørende, at ledelsen ikke blot har overholdt det, som direkte er påbudt i lovgivningen, men at man har gjort alt, som er nødvendigt for at sikre et godt og sikkert arbejdsmiljø. Endvidere skal virksomheden godtgøre, at dette er sket. Baggrunden herfor er, at det ville være forbundet med betydelige vanskeligheder at foretage en effektiv og tilbunds gående politimæssig efterforskning af, om den almindelige drift af et skib er betryggende, navnlig når skibene opererer langt fra Danmark. Indenfor skibsfartserhvervet vil der endvidere ofte kunne gå nogen tid, før det rent praktisk er muligt at iværksætte efterforskningen. Hertil kommer, at rederierhvervet, der i vidt omfang

skal anvende godkendte sikkerhedsstyringssystemer, må formodes lettere end landvirksomhederne, der ikke er underkastet tilsvarende krav, at kunne dokumentere, hvad man har foretaget for at sikre et godt arbejdsmiljø.

Den tiltalte juridiske person (rederiet) vil have bedst mulighed for at fremskaffe oplysninger om forholdene om bord, og rederiet forudsættes som i andre straffesager at argumentere for, godtgøre, fremlægge dokumentation mv. for, at man har gjort alt for at sikre et godt og trygt arbejdsmiljø.

Det forhold, at der indtræffer en arbejdsulykke om bord, indebærer ofte i sig selv en formodning for, at forholdene ikke har været i orden. Konkrete oplysninger om forholdene om bord kan dog føre til et andet resultat, således at rederiet ikke pålægges virksomhedsansvar.

Forslaget afviger endvidere på en række mere tekniske områder fra de gennemførte ændringer i arbejdsmiljøloven, hvilket er begrundet i den forskellige lovregulering indenfor de to områder. Lov om sikkerhed til søs har således et bredere sigte end arbejdsmiljøloven, idet den ikke kun tjener til beskyttelse af de ansatte, men tillige af øvrige ombordværende og forureningsforebyggelse. Lov om sikkerhed til søs indeholder ligeledes ikke bestemmelser om objektivt ansvar, ligesom der ikke er foreskrevet de krav vedrørende certifikater til kran og gaffeltruck, som udtrykkeligt er omtalt i ændringen af arbejdsmiljøloven.

Begrænsningen af virksomhedsansvaret gennemføres således også under hensyntagen til målene i handlingsplanen "Danmark som Europas førende søfartsnation" om øget kvalitet i den danske skibsfart, idet det alene er rederivirksomheder, som godtgør, at man har gjort alt, som er nødvendigt for at sikre et sikkert og sundt arbejdsmiljø, som ikke straffes. Det er således ikke tilstrækkeligt, at blot det, som udtrykkeligt er foreskrevet i loven, er iagttaget. Det forhold, at skibsledelsen eller personalet i den landbaserede del af virksomheden ikke selv har pådraget sig ansvar, udelukker således heller ikke i sig selv strafansvar for den juridiske person, når ansatte om bord begår lovovertrædelser som led i deres arbejde.

Den gældende praksis, hvorefter der rejses tiltalte ikke kun mod den juridiske person, men også mod skibsføreren eller arbejdslederen, hvis overtrædelser er begået af et sådant besætningsmedlem, vil blive opretholdt.

I sager mod juridiske personer, som ikke er endeligt afgjort ved lovens ikrafttræden, kan den foreslåede

lempelse af virksomhedsansvaret få betydning for sagens afgørelse, jf. straffelovens § 3, stk. 1.

2.3. Delegation af beføjelser vedrørende besætningskontrol

Efter § 17, stk. 7, i lov om sikkerhed til søs kan økonomi- og erhvervsministeren beslutte, at Søfartsstyrelsens beføjelser efter loven udøves af andre offentlige myndigheder.

Besætningskontrol udøves ikke efter bestemmelserne i lov om sikkerhed til søs, men derimod i medfør af sømandslovens § 64 a, stk. 2, hvorefter Søfartsstyrelsen fører kontrol med mønstring og med, at lovgivningens forskrifter om skibes besætning overholdes. Sømandsloven indeholder ikke i dag en delegationsbestemmelse svarende til bestemmelsen i lov om sikkerhed til søs.

Søfartsstyrelsens besætningskontrol i henhold til sømandsloven indebærer, at Søfartsstyrelsen har hjemmel til at føre tilsyn med, at besætningen er i besiddelse af foreskrevne sønæringsbeviser og certifikater mv. Fiskeridirektoratet har – i modsætning til Søfartsstyrelsen – kontakt med fiskeskibene, når de er beskæftiget med fiskeri eller lander fisk. Dette giver en bedre mulighed for at kontrollere besætningen, der ellers forlader fiskeskibet, når det er i havn, hvor Søfartsstyrelsens normalt synes skibets sikkerhedsmæssige tilstand.

Det foreslås derfor i § 2, at der indsættes en hjemmel i sømandsloven, hvorefter dele af Søfartsstyrelsens besætningskontrol i henhold til sømandsloven kan delegeres til Fiskeridirektoratet, således at Fiskeridirektoratet bemyndiges til, når man alligevel er om bord på skibene, at indhente oplysninger om, hvilke besætningsmedlemmer, som er om bord. Den egentlige kontrol af, om de pågældende personer er i besiddelse af de fornødne certifikater mv., påtænkes derimod fortsat udøvet af Søfartsstyrelsen på baggrund af de af Fiskeridirektoratet indsamlede oplysninger.

2.4. Adgang for udenlandske dispachører til at udøve virksomhed i Danmark

Endelig foretages der med lovforslagets forslag til § 3 en konsekvensrettelse af søloven som følge af gennemførelsen af direktiv 2005/36/EF om anerkendelse af erhvervmæssige kvalifikationer. Herefter vil retten til at udøve dispachørvirksomhed i Danmark ikke længere være forbeholdt de her i landet beskikkede personer, men vil også kunne udøves af personer, som er etableret i et tilsvarende erhverv som dispachør i et andet EU-land, EØS-land eller i Schweiz.

F. t. l. vedr. sikkerhed til søs m.v.

Tvistigheder om rigtigheden af en dispache (dispachørens afgørelse) har hidtil skulle afgøres ved en dansk domstol. Ovennævnte udvidelse af dispachørhvervet indebærer imidlertid, at sagen fremover vil kunne indbringes for en domstol i et andet EU-land, hvor dette følger af Danmarks forpligtelser i henhold til parallelaftalen af 19. oktober 2005 mellem Danmark og Fællesskabet om retternes kompetence og om anerkendelse og fuldbyrdelse af retsafgørelser på det civil- og handelsretlige område. Ved aftalen tilknyttedes Danmark Bruxelles I-forordningen (Rådets forordning (EF) nr. 44/2001 af 22. december 2000 om retternes kompetence og om anerkendelse og fuldbyrdelse af retsafgørelser på det civil- og handelsretlige område).

Justitsministeren har den 25. oktober 2006 fremsat forslag L 46 til lov om Bruxelles I-forordningen m.v., som – hvis det vedtages – vil gennemføre parallelaftalen af 19. oktober 2005 mellem Danmark og Fællesskabet, og som sættes i kraft efter justitsministerens bestemmelse.

3. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

Lovforslaget har ikke økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige. Forslaget giver mulighed for, at der vil kunne gennemføres en udvidelse af tilsynsindsatsen på enkelte områder, som finansieres ved gebyrbetaling, og som derfor vil kunne gennemføres uden statsfinansielle konsekvenser.

4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet

Lovforslaget forventes kun i begrænset omfang at medføre økonomiske konsekvenser for erhvervslivet, fortrinsvis i forbindelse med omlastning af olie i danske farvande og for fiskeskibe, som opereres fra udenlandske havne. Endvidere vil den øgede fokus på auditeringer af rederier efter ulykker eller tilbageholdelser i begrænset omfang have økonomiske konsekvenser for sådanne rederier.

Forslaget forventes ikke i sig selv at medføre administrative konsekvenser for erhvervslivet. Godkendelsesordningen for operatører af olieomladninger vil dog i meget begrænset omfang medføre administrative byrder for et mindre antal operatører.

Lovforslaget har været forelagt Erhvervs- og Selskabsstyrelsens Center for Kvalitet i ErhvervsReguleringen med henblik på en vurdering af, om forslaget skal forelægges Økonomi- og Erhvervsministeriets virksomhedspanel. Styrelsen vurderer ikke, at forslaget indeholder administrative konsekvenser i et om-

fang, der berettiger, at lovforslaget bliver forelagt et virksomhedspanel. Forslaget bør derfor ikke forelægges et af Økonomi- og Erhvervsministeriets virksomhedspaneler.

5. Miljømæssige konsekvenser

Styrkelsen af kontrollen i forbindelse med omladninger af olie i danske farvande vil begrænse risikoen for forurening. Derudover vurderes lovforslaget ikke at have miljømæssige konsekvenser.

6. Administrative konsekvenser for borgerne

Forslaget indeholder ikke administrative konsekvenser for borgerne.

7. Forholdet til EU-retten

Forslaget indeholder en bestemmelse vedrørende udenlandske dispachørers mulighed for at udføre dispachøropgaver i Danmark. Bestemmelsen er en konsekvens af gennemførelsen af Europa-Parlamentet og Rådets direktiv 2005/36/EF af 7. september 2005 om anerkendelse af erhvervsmæssige kvalifikationer samt af Rådets forordning (EF) nr. 44/2001 af 22. december 2000 om retternes kompetence og om anerkendelse og fuldbyrdelse af retsafgørelser på det civil- og handelsretlige område ("Bruxelles I-forordningen"). Forslaget indeholder ikke i øvrigt EU-retlige aspekter.

8. Høring

Lovforslaget har været i høring hos: Advokatrådet, Amtsrådsforeningen i Danmark, Beskæftigelsesministeriet, Bilfærgernes Rederiforening, Danmarks Fiskeriforening, Danmarks Rederiforening, Danmarks Statistik, Dansk Sø-Restaurations Forening, Datatilsynet, Erhvervs- og Byggestyrelsen, Erhvervs- og Selskabsstyrelsen, Fagligt Fælles Forbund (3F), Finansministeriet, Finanstilsynet, Fiskeriets Arbejds miljøråd, Fiskernes Forbund, Forbundet af Offentligt Ansatte, Forsvarsministeriet, Funktionærernes og Tjenestemændenes Fællesråd, Kommunernes Landsforening, Konkurrencestyrelsen, Landsorganisationen i Danmark, Maskinmestrenes Forening, Metal Søfart, Ministeriet for Fødevarer, Landbrug og Fiskeri, Patent- og Varemærkestyrelsen, Radiotelegrafistforeningen af 1917, Rederiforeningen af 1895, Rederiforeningen for Mindre Skibe, Restaurationsbranchens Forbund, Rigsrevisionen, Sikkerhedsstyrelsen, Statens Byggeforskningsinstitut, Statsansattes Kartel, Statsministeriet, Statstjenestemændenes Centralorganisation II, Søfartens Arbejds miljøråd, Søfartens Ledere – Dansk Navigatorforening, Sølovsudvalgets medlemmer, Sømandenes Forbund, Transport- og Energiministeriet og Udenrigsministeriet. Endvidere

har lovforslaget været i høring blandt de i Danmark fungerende dispachører.

9. Vurdering af konsekvenser af lovforslaget

	Positive konsekvenser/Mindre-udgifter	Negative konsekvenser/Merudgifter
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Ingen
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Lovforslaget forventes kun i begrænset omfang at medføre økonomiske konsekvenser for erhvervslivet, fortrinsvis i forbindelse med omlastning af olie i danske farvande og for fiskeskibe, som opereres fra udenlandske havne. Endvidere vil den øgede fokus på auditeringer af rederier efter ulykker eller tilbageholdelser i begrænset omfang have økonomiske konsekvenser for sådanne rederier.
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Forslaget forventes ikke i sig selv at medføre administrative konsekvenser for erhvervslivet. Godkendelsesordningen for operatører af olieomladninger vil i meget begrænset omfang medføre administrative byrder for et mindre antal operatører.
Miljømæssige konsekvenser	Styrkelsen af kontrollen i forbindelse med omladninger af olie i danske farvande vil begrænse risikoen for forurening.	Ingen
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Ingen
Forholdet til EU-retten	Forslaget indeholder en bestemmelse vedrørende udenlandske dispachørers mulighed for at udføre dispachøropgaver i Danmark. Bestemmelsen er en konsekvens af gennemførelsen af Europa-Parlamentet og Rådets direktiv 2005/36/EF af 7. september 2005 om anerkendelse af erhvervsmæssige kvalifikationer samt af Rådets forordning (EF) nr. 44/2001 af 22. december 2000 om retternes kompetence og om anerkendelse og fuldbyrdelse af retsafgørelser på det civil- og handelsretlige område ("Bruxelles I-forordningen"). Forslaget indeholder ikke i øvrigt EU-retlige aspekter.	

*Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser**Til § 1*

Til nr. 1

Det foreslås, at økonomi- og erhvervsministeren bemyndiges til at fastsætte regler om betaling for syn af fiskeskibe, som foretages i udlandet eller på Færøerne. Efter den gældende bestemmelse kan der alene kræves betaling for sådanne syn, når der er tale første hovedsyn, eller når synet foretages efter anmodning. Det er hensigten straks efter lovens ikrafttræden at fastsætte regler i en bekendtgørelse, hvorefter der skal betales for syn i udlandet eller på Færøerne af fiskeskibe, der opererer fra udenlandske eller færøske havne.

Til nr. 2

Den foreslåede bestemmelse udvider den eksisterende hjemmel til at opkræve gebyrer, således at der generelt kan opkræves betaling for arbejde i forbindelse med godkendelser eller certificeringer, som er foreskrevet i medfør af loven.

Det er hensigten, at der straks efter lovens ikrafttræden vil blive fastsat regler om, at der skal ske betaling for Søfartsstyrelsens arbejde i forbindelse med godkendelse af operatører, som forestår olieomladninger imellem skibe i dansk farvand (såkaldte STS-operationer) og af sådanne operatørers kvalitetsstyringssystemer.

Forslaget indebærer endvidere, at der etableres et klart hjemmelsgrundlag for Søfartsstyrelsens opkrævning af gebyr for de ekstraordinære auditeringer af rederier, som der er lagt op til i handlingsplanen "Danmark som Europas førende søfartsnation". Det er Søfartsstyrelsens hensigt fremover at foretage auditeringer af rederiers sikkerhedsstyringssystemer, hvis der efter ulykker og tilbageholdelser er tegn på mangler i disse systemer. Dette vil ske i medfør af Søfartsstyrelsens almindelige tilsynsbeføjelser i henhold til lov om sikkerhed til søs.

Til nr. 3

Bestemmelsen indebærer, at straffelovens § 27, hvorefter en juridisk person kan pålægges strafansvar, hvis der inden for dens virksomhed er begået en overtrædelse, der kan tilregnes en person knyttet til den juridiske person, fraviges, når der er tale om manglende anvendelse af personlige værnemidler, udsagningsforanstaltninger, beskyttelsesudstyr eller sikkerhedsforanstaltninger, som alene tjener til beskyttelse af den person, som har begået overtrædelsen.

Såfremt en juridisk person godtgør at have gjort alt, hvad der er nødvendigt for at sikre et godt og sikkert arbejdsmiljø, pålægges den juridiske person efter den foreslåede bestemmelse ikke strafansvar efter reglerne om juridiske personers bødeansvar i straffelovens 5. kapitel i tilfælde, hvor en ansat overtræder bestemmelser om anvendelse af personlige værnemidler, udsagningsforanstaltninger, beskyttelsesudstyr eller sikkerhedsforanstaltninger, der alene tjener til beskyttelse af den pågældende selv.

Det er fortsat anklagemyndigheden, som skal påvise, at der inden for virksomheden er begået lovovertrædelser, som kan tilregnes en eller flere til selskabet knyttede personer eller selskabet som sådan, jf. straffelovens 5. kapitel. Lovforslaget medfører således ingen ændring i det grundlæggende straffeprocessuelle princip, hvorefter anklagemyndigheden skal bevise, at tiltalte er skyldig uden for enhver rimelig tvivl.

Formålet med det foreslåede 2. pkt. er alene at sikre, at virksomheder, der godtgør at have gjort alt, hvad der er nødvendigt, for at sikre et sikkert og sundt arbejdsmiljø, ikke skal straffes, når ansatte overtræder reglerne. Bestemmelsen er begrænset på 2 måder.

For det første finder den kun anvendelse i tilfælde, hvor den ansatte overtræder bestemmelser om anvendelse af a) personlige værnemidler, b) udsagningsforanstaltninger, c) beskyttelsesudstyr eller d) sikkerhedsforanstaltninger. Anvendelsen af bestemmelsen forudsætter, at personlige værnemidler er stillet til rådighed for de ansatte, at udstyret passer til eller kan tilpasses den enkelte ansatte, at udstyret ikke er i stykker, at udstyret er til stede på arbejdspladsen mv., og at de pågældende har modtaget fornøden instruktion mv. Anvendelsen forudsætter desuden, at udsagningsanlæg mv. er etableret og fuldt forsvarligt at anvende, og at beskyttelsesudstyr eller sikkerhedsforanstaltninger er tilgængelige, korrekt monteret, funktionsdygtige mv. Der skal endvidere i alle tilfælde være tale om overtrædelse af regler, der alene tjener til beskyttelse af den pågældende selv. Tilfælde, hvor overtrædelsen vedrører regler, som tjener til beskyttelse af andre ombordværende, skibet som sådan eller miljøet, skal fortsat behandles efter de almindelige regler.

For det andet finder bestemmelsen kun anvendelse, hvis virksomheden har gjort alt det, som er nødvendigt for at sikre et sikkert og sundt arbejdsmiljø, og overtrædelsen ikke er sket i virksomhedens interesse. Det er ikke nok, at virksomheden har overholdt bestemmelserne i lovgivningen. Virksomheden skal vise, at man har gjort alt, hvad der er nødvendigt for at sikre et godt og sikkert arbejdsmiljø på skibet, herunder

der at man ikke har undladt at gribe effektivt ind ved tidligere overtrædelser.

Det er virksomheden, der skal godtgøre, at vedkommende har gjort det nødvendige for at sikre et godt og sikkert arbejdsmiljø, og at overtrædelserne ikke er sket i virksomhedens interesse. Når der i forbindelse med overtrædelserne foreligger forhold, som indikerer, at hensyntagen til virksomhedens økonomiske interesser kan have begrundet selve overtrædelserne eller biomstændigheder, som har medvirket hertil (eksempelvis at der ikke har medvirket tilstrækkeligt mandskab til en opgave), forudsættes virksomhedens dokumentationsmateriale at være meget solidt, før straffrihed kan komme på tale.

Den gældende praksis, hvorefter der rejses tiltalte ikke kun mod den juridiske person, men også mod skibsføreren eller arbejdslederen, hvis overtrædelserne er begået af et sådant besætningsmedlem, vil blive opretholdt.

I sager mod juridiske personer, som ikke er endeligt afgjort ved lovens ikrafttræden, kan den foreslåede lempelse af virksomhedsansvaret få betydning for sagens afgørelse, jf. straffelovens § 3, stk. 1.

Til § 2

Forslaget indebærer, at Søfartsstyrelsens beføjelse til at udøve kontrol med mønstring og med, at lovgivningens forskrifter om skibes besætning overholdes, kan delegeres til andre offentlige myndigheder.

Det er således tanken, at beføjelsen til at indsamle oplysninger om de ombordværende straks efter lovens ikrafttræden vil blive delegeret til Fiskeridirektoratet, således at Fiskeridirektoratet bemyndiges til i forbindelse med direktoratets egen kontrol om bord på skibene at indhente oplysninger om, hvilke besætningsmedlemmer som er om bord. Den egentlige kontrol af, om de pågældende personer er i besiddelse af de fornødne certifikater mv., påtænkes derimod fortsat udøvet af Søfartsstyrelsen på baggrund af de af Fiskeridirektoratet indsamlede oplysninger.

Ordringen vil efter en prøveperiode på 6 måneder blive evalueret i samarbejde mellem Fiskeridirektoratet og Søfartsstyrelsen med henblik på en afklaring af fordele og ulemper samt eventuelle behov for justeringer.

Til § 3

Ændringen er en konsekvens af gennemførelsen af Europa-Parlamentet og Rådets direktiv 2005/36/EF af 7. september 2005 om anerkendelse af erhvervs-mæssige kvalifikationer. Direktivet er foreslået implemen-

teret i dansk ret ved L 11 – forslag til lov om ændring af lov om adgang til udøvelse af visse erhverv i Danmark, lov om statsautoriserede og registrerede revisorer, lov om omsætning af fast ejendom, lov om translatorer og tolke, lov om dispachører og ophævelse af lov om registrerede arkitekter (Forenkling af adgang til udøvelse af lovregulerede erhverv i Danmark), som er fremsat den 4. oktober 2006. Direktivet indeholder bestemmelser om, at tjenesteydere, der er etableret inde for samme erhverv i et andet EU-land, i et EØS-land eller Schweiz, på visse betingelser skal have adgang til midlertidigt og lejlighedsvist at udføre tjenesteydelser i et andet medlemsland. Gennemførelsen af direktivet medfører, at retten til at udøve dispachør-virksomhed herefter ikke længere vil være forbeholdt de her i landet beskikkede personer, men også vil kunne udøves af personer fra andre EU-lande, der besidder tilsvarende kvalifikationer. Det er derfor nødvendigt også at ændre sølovens bestemmelser om dispachører. Det er efter de gældende bestemmelser i lov om dispachører afgørende, om personen er etableret i et tilsvarende erhverv som dispachør i et andet EU-land, EØS-land eller i Schweiz.

Dispachørens afgørelse, dispachen, kan prøves ved domstolene, hvis parterne ikke er enige i dispachen. Hidtil har afgørelsen skulle indbringes for en dansk domstol. Tvistigheder om rigtigheden af en dispache vil med udvidelsen af dispachørerhvervet til at omfatte andre EU/EØS-borgere imidlertid kunne indbringes for en domstol i et andet EU-land, hvor dette følger af Danmarks forpligtelser i henhold til parallelaftalen vedrørende Bruxelles I-forordningen, jf. nedenfor, eller i henhold til Lugano-konventionen, der er gennemført i dansk ret ved bekendtgørelse i henhold til EF-domskonventionsloven (bekendtgørelse nr. 70 af 12. februar 1996 om anvendelse af lov om EF-domskonventionen mv. på konventionen af 16. september 1988 om retternes kompetence og om fuldbyrdelse af retsafgørelser i borgerlige sager, herunder handelssager, og de til denne konvention knyttede protokoller mv.). Justitsministeren har den 25. oktober 2006 fremsat forslag L 46 til lov om Bruxelles I-forordningen m.v., som – hvis det vedtages – vil gennemføre parallelaftalen af 19. oktober 2005 mellem Danmark og Fællesskabet, og som sættes i kraft efter justitsministerens bestemmelse.

Til § 4

Det foreslås i stk. 1, at bestemmelserne vedrørende gebyrer, arbejdsgiveransvar og delegation træder i kraft den 1. maj 2007. Det foreslås i stk. 2, at bestemmelsen om dispachørvirksomhed derimod træder i

kraft den 1. oktober 2007, idet bestemmelsen dermed vil få samme ikrafttrædelsesdato som lovforslaget om forenkling af adgang til udøvelse af lovregulerede erhverv i Danmark, jf. bemærkningerne til § 3.

Til § 5

Området søsikkerhed er færøsk særanliggende, hvorimod det er dansk lovgivning, som regulerer disse forhold i Grønland. Lovforslaget vil derfor kunne sættes i kraft for Grønland. Før dette sker, vil det dog blive forelagt de grønlandske myndigheder til udtalelse.

Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

Gældende formulering

Lovforslaget

§ 1. I lov om sikkerhed til søs, jf. lovbekendtgørelse nr. 627 af 26. juli 2002, som ændret bl.a. ved lov nr. 1465 af 22. december 2004 og senest ved § 38 i lov nr. 567 af 9. juni 2006, foretages følgende ændringer:

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

1. § 24, stk. 1, nr. 4, affattes således:

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

»4) syn, der foretages i udlandet eller på Færøerne,«

Stk. 2. ...

Gældende formulering

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.

§ 32....

Stk. 9. Der kan pålægges selskaber m.v. (juridiske personer) strafansvar efter reglerne i straffelovens 5. kapitel.

§ 64 a. Økonomi- og erhvervsministeren fastsætter de nærmere regler om på- og afmønstring samt om skibsførerens til- og fratreden.

Stk. 2. Søfartsstyrelsen fører kontrol med mønstring og med, at lovgivningens forskrifter om skibes besætning overholdes.

Stk. 3. Skibsføreren skal ved mønstringen påse, at lovgivningens forskrifter for den pågældende søfarende er opfyldt, herunder navnlig de aldersmæssige, helbredsmæssige og uddannelsesmæssige krav.

Lovforslaget

2. § 24, stk. 3, affattes således:

»*Stk. 3.* Økonomi- og erhvervsministeren kan fastsætte regler om betaling for syn, som foretages efter anmodning, herunder syn af udenlandske skibe, samt om betaling for arbejde, som udføres i forbindelse med godkendelser eller certificeringer, som er foreskrevet i medfør af loven.«

3. I § 32 indsættes som *stk. 10*:

»*Stk. 10.* En juridisk person, som godtgør at have gjort alt, som er nødvendigt for at sikre et godt og sikkert arbejdsmiljø, kan dog ikke straffes, i tilfælde hvor en ansat overtræder § 12 eller bestemmelser fastsat i medfør af § 3, nr. 5, og § 32, stk. 8, hvis overtrædelsen vedrører anvendelse af personlige værnemidler, udsugningsforanstaltninger, beskyttelsesudstyr, eller sikkerhedsforanstaltninger, der alene tjener til beskyttelse af den pågældende selv.«

§ 2. I sømandsloven, jf. lovebekendtgørelse nr. 742 af 18. juli 2005, som ændret ved § 2 i lov nr. 547 af 8. juni 2006, foretages følgende ændring:

1. I § 64 a indsættes som *stk. 4*:

»*Stk. 4.* Økonomi- og erhvervsministeren kan efter aftale med vedkommende minister beslutte, at Søfartsstyrelsens beføjelser efter stk. 2 udøves af andre offentlige myndigheder og kan fastsætte regler herom.«

*Gældende formulering**Lovforslaget*

§ 3. I søloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 538 af 15. juni 2004, som senest ændret ved § 39 i lov nr. 538 af 8. juni 2006, foretages følgende ændringer:

1. Som *fodnote* til lovens titel indsættes:
»¹⁾ Loven indeholder en bestemmelse, der gennemfører dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2005/36/EF af 7. september 2005 om anerkendelse af erhvervsmæssige kvalifikationer (EU-Tidende 2005 L 255, side 22).«

§ 462. ...

Stk. 2. Havariberegning udføres her i riget af dertil beskikkede dispachører. Tvistigheder om en dispaches rigtighed afgøres af domstolene.

2. § 462, stk. 2, affattes således:

»*Stk. 2.* Havariberegning udføres her i riget af dertil beskikkede dispachører, eller af en person der i overensstemmelse med lov om dispachører har ret til at udøve et sådan erhverv i Danmark. Tvistigheder om en dispaches rigtighed kan afgøres af domstolene.«

§ 4.

Stk. 1. Loven træder i kraft den 1. maj 2007, jf. dog stk. 2.

Stk. 2. § 3 træder i kraft den 1. oktober 2007.

§ 5. 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.

F. t. l. vedr. sikkerhed til søs m.v.

Til lovforslag nr. L 98. Skriftlig fremsættelse (6. december 2006)

Økonomi- og erhvervsministeren (Bendt Bendtsen):

Herved tillader jeg mig for Folketinget at fremsætte:

Forslag til lov om ændring af lov om sikkerhed til søs, sømandsloven og søloven (Begrænsning af virksomheders strafansvar, gensidig anerkendelse af dispachører mv.)

(Lovforslag nr. L 98).

I 2006 udsendte regeringen handlingsplanen "Danmark som Europas førende søfartsnation", som bl.a. sætter fokus på kvalitet i dansk skibsfart.

Lovforslaget indeholder i forlængelse heraf en række mindre justeringer, som har til formål at

tilvejebringe grundlag for en række nye, skærpede kontroltiltag med henblik på at fremme kvalitetsskibsfart og højne sikkerheden til søs.

Som anført i regeringsgrundlaget, "Nye mål", fra februar 2005 er det endvidere regeringens ønske, at arbejdsgivere, der har gjort alt, hvad der er muligt, for at sikre et sikkert og sundt arbejdsmiljø, ikke skal straffes, når medarbejderne overtræder reglerne. Lovforslaget indeholder i forlængelse af handlingsplanen og bestemmelsen i regeringsgrundlaget også regler om arbejdsgiveransvaret i sager om arbejdsmiljø på skibe.

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