

Udskriftsdato: mandag den 15. juni 2026

2009/1 LSF 100 (Gældende)

**Forslag til Lov om ændring af lov om sikkerhed til søs, sømandsloven og forskellige andre love og om ophævelse af lov om forhyring af skibsmandskab**

**(Gennemførelse af konventionen om søfarendes arbejdsforhold, modernisering af bestemmelser om tilsyn, forbud mod spiritussejlad i grønlandsk farvand m.v.)**

---

Ministerium: Økonomi- og Erhvervsministeriet

Journalnummer: Økonomi- og Erhvervsmin.,  
Søfartsstyrelsen, j.nr. 200805399

## Forslag

til

### Lov om ændring af lov om sikkerhed til søs, sømandsloven og forskellige andre love og om ophævelse af lov om forhyring af skibsmandskab<sup>1)</sup>

(Gennemførelse af konventionen om søfarendes arbejdsforhold, modernisering af bestemmelser om tilsyn, forbud mod spiritussejlads i grønlandsk farvand m.v.)

#### § 1

I lov om sikkerhed til søs, jf. lovbekendtgørelse nr. 903 af 12. juli 2007, som ændret ved § 2 i lov nr. 511 af 17. juni 2008, § 164 i lov nr. 1336 af 19. december 2008 og § 1 i lov nr. 215 af 24. marts 2009, foretages følgende ændringer:

1. I lovens *fodnote* indsættes efter »(EU-Tidende 2002 L 19, side 17 ff).«: »Rådets direktiv 2009/13/EF af 16. februar 2009 om iværksættelse af den aftale, der er indgået mellem European Community Shipowners' Associations (ECSA) og European Transport Workers' Federation (ETF) om konventionen om søfarendes arbejdsforhold af 2006 og om ændring af direktiv 1999/63/EF (EU-Tidende nr. L 124 af 20. maj 2009, side 30-50). Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/17/EF af 23. april 2009 om ændring af direktiv 2002/59/EF om oprettelse af et trafikovervågnings- og trafikinformationssystem for skibsfarten i Fællesskabet (EU-Tidende nr. L 131 af 28. maj 2009, side 101-113). Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/21/EF af 23. april 2009 om opfyldelse af kravene til flagstater (EU-Tidende nr. L 131 af 28. maj 2009, side 132-135).«

2. I § 3, *nr. 1*, indsættes efter »i forbindelse hermed,«: »samt om værfters og andre virksomheders anmeldelse af ombygninger af skibe,«.

3. I § 3 indsættes efter nr. 1 som nyt nummer.:  
»2) sikkerhedsstyringssystemer for skibe og rederier,«  
Nr. 2-10 bliver herefter nr. 3-11.

4. I § 3, *nr. 5* og *6*, der bliver nr. 6 og 7, ændres »arbejdsgiverens« til: »rederens og andre arbejdsgiveres«.

5. I § 3 indsættes som *stk. 2*:

»*Stk. 2.* Økonomi- og erhvervsministeren kan for udenlandske skibe, der efter regler fastsat i medfør af § 1, *stk. 3*, er omfattet af loven, fastsætte regler om de forhold, som er omfattet af FN's Internationale Arbejdsorganisations konvention om søfarendes arbejdsforhold.«

6. Efter § 8 indsættes i *kapitel 3*:

»§ 8 a. Økonomi- og erhvervsministeren kan efter forhandling med forsvarsministeren fastsætte regler om overvågningen af danske farvande og skibes anløb af havne, herunder om pligt til at foretage indberetning til Søværnets Operative Kommando om de skibe, der besejler de i § 1, *stk. 3*, nævnte farvandsområder og havne, om de ombordværende og om skibenes last m.v.«

7. § 9 affattes således:

»§ 9. Rederen skal sikre, at reglerne i denne lov og regler udstedt i medfør af loven vedrørende skibet og dets drift overholdes. Rederen skal sørge for, at skibet gennemgår de lovpligtige syn og er forsynet med gyldige certifikater. Rederen skal tillige sørge for, at skibsføreren har mulighed for at opfylde de forpligtelser, der påhviler denne. Forpligtelserne efter 1-3. pkt. påhviler rederen, uanset om andre organisationer, virksomheder eller personer opfylder visse af opgaverne eller pligterne på rederens vegne.

*Stk. 2.* Har rederen helt eller delvis overladt de pligter og ansvarsområder, som er omfattet af den kode om sikker skibsdrift, som er fastsat af FN's Internationale Maritime Organisation, til en anden organisation eller person, finder stk. 1 tillige anvendelse for den pågældende for så vidt angår de overtagne pligter og ansvarsområder.«

**8.** I § 14, *stk. 2*, indsættes efter 1. pkt.:

»Søfartsstyrelsen kan ligeledes tilbageholde et skib, hvis der konstateres alvorlige eller gentagne overtrædelser af denne lov, lov om søfarendes ansættelsesforhold m.v., lov om skibes besætning, lov om skibsmåling, §§ 186, 197, 198 eller 471 i søloven eller regler udstedt i medfør heraf.«

**9.** I § 14, *stk. 3*, ændres »ugunstige vejrforhold« til: »ugunstige vejr-, sø- eller isforhold«.

**10.** § 16, *stk. 2*, affattes således:

»*Stk. 2.* Søfartsstyrelsen kan informere andre lande, klassifikationsselskaber, Europa-Kommissionen, Det Europæiske Agentur for Søsikkerhed eller andre organisationer eller personer om konstaterede fejl eller mangler på skibe og andre oplysninger af betydning for sikkerheden eller miljøet samt om skibe, der er blevet tilbageholdt eller er meddelt anløbsforbud, herunder om navnet på skibets klassifikationsselskab, befragter m.v. og årsagen til tilbageholdelsen eller anløbsforbudet. Søfartsstyrelsen kan endvidere offentliggøre oplysninger herom samt informere og offentliggøre oplysninger om andre overtrædelser af denne lov, lov om søfarendes ansættelsesforhold m.v., lov om skibes besætning, søloven og lov om skibsmåling og regler udstedt i medfør af disse love samt om ulykker til søs.«

**11.** I § 17 indsættes efter stk. 6 som nye stykker:

»*Stk. 7.* Økonomi- og erhvervsministeren kan fastsætte regler om, at indberetninger og andre meddelelser, som skal afgives efter loven, skal indberettes digitalt, og at kommunikation mellem Søfartsstyrelsen og virksomheden i forbindelse hermed skal foregå digitalt. Ministeren kan herunder fastsætte regler om overgang til digital indberetning og om anvendelse af bestemte IT-systemer, særlige digitale formater og digital signatur. Ministeren kan endvidere fastsætte regler om, at Søfartsstyrelsen kan undtage en virksomhed fra digital indberetning og digital kommunikation, når ganske særlige omstændigheder taler for det.

*Stk. 8.* Økonomi- og erhvervsministeren kan fastsætte regler om, at Søfartsstyrelsen kan udstede visse typer af dokumenter uden underskrift eller med maskinelt gengivet underskrift eller på tilsvarende måde, således at sådanne dokumenter i retlig henseende sidestilles med et dokument med personlig underskrift. I de regler, der udstedes efter 1. pkt., kan det også fastsættes, at afgørelser, der udelukkende er truffet på grundlag af elektronisk databehandling, kan udstedes alene med angivelse af Søfartsstyrelsen som afsender.«

Stk. 7 og 8 bliver herefter stk. 9 og 10.

**12.** I § 19, *stk. 1*, indsættes efter 1. pkt.:

»På samme måde har Søfartsstyrelsens medarbejdere adgang til lokaler, hvorfra der udføres erhvervs- virksomhed, som er omfattet af loven.«

**13.** I § 19 indsættes som *stk. 5* :

»Stk. 5. Søfartsstyrelsen yder inden for rammerne af denne lov bistand til Europa-Kommissionen og Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed vedrørende denne lov og forordninger inden for denne lovs område.«

**14.** I § 20 indsættes efter stk. 1 som nyt stykke:

»Stk. 2. Politiet kan standse et fritidsfartøj og lade det undersøge for fejl og mangler, herunder fornødent udstyr, samt kontrollere, at skibsføreren lovligt kan føre fartøjet. Opfylder fartøjet ikke bestemmelserne i loven eller de regler, der er udstedt i medfør af loven, kan politiet forbyde anvendelse af fartøjet, indtil forholdene er lovliggjorte.«

Stk. 2-4 bliver hefter stk. 3-5.

**15.** § 20 a affattes således:

»§ 20 a. Søfartsstyrelsen kan som led i tilsynsvirksomheden efter denne lov tillige føre tilsyn med overholdelsen af lov om røgfri miljøer på danske skibe og med overholdelsen af lov om søfarendes ansættelsesforhold m.v., lov om skibes besætning, lov om skibsmåling og §§ 186, 197, 198 og 471 i søloven samt regler udstedt i medfør heraf. Søfartsstyrelsen kan påbyde, at forhold, der strider mod de nævnte love eller regler, der er udstedt i medfør heraf, bringes i orden straks eller inden en nærmere angiven frist.

Stk. 2. § 16, stk. 2, § 17, stk. 9 og 10, § 19, § 22 og § 24, og de regler, der er udstedt i medfør heraf, samt § 25 finder tilsvarende anvendelse på tilsynsvirksomheden efter stk. 1.

Stk. 3. Økonomi- og erhvervsministeren kan fastsætte regler om det tilsyn, som udføres efter denne lov, og om behandling af klager fra søfarende med flere, herunder at det ikke må oplyses, at tilsynsbesøg foretages som følge af en klage. Regler om tilsynet med overholdelsen af lov om røgfri miljøer på danske skibe, fastsættes efter forhandling med ministeren for sundhed og forebyggelse.«

**16.** Efter § 20 a indsættes i *kapitel 6* :

»§ 20 b. Søfartsstyrelsen varetager inden for rammerne af denne lov udstedelsen af foreskrevne certifikater og anden dokumentation efter lov om søfarendes ansættelsesforhold m.v. Søfartsstyrelsen kan fastsætte nærmere regler herom.«

**17.** I § 21, *stk. 3* , indsættes efter 1. pkt.:

»Senest 4 uger efter, at nævnet har truffet afgørelse, kan sagen af hver af parterne indbringes for domstolene. Retssag anlægges mod den myndighed, hvis afgørelse er påklaget til nævnet. Sager vedrørende søfartslægers afgørelser om egnethed til skibstjeneste anlægges dog altid mod Søfartsstyrelsen. Retssag, som rejses af den myndighed, hvis afgørelse er påklaget til nævnet, anlægges mod den part, som har påklaget afgørelsen. Den myndighed, hvis afgørelse er påklaget til nævnet, skal underrette andre, der har været part i sagen for nævnet, om søgsmålet.«

**18.** § 21, *stk. 4* , affattes således:

»Stk. 4. Nævnet består af en formand samt et antal sagkyndige medlemmer. For formanden kan udpeges en stedfortræder. Formanden og stedfortræderen for formanden skal være landsdommere. Nævnets sagkyndige medlemmer skal have kendskab til søfartsforhold, herunder tekniske, nautiske eller søfartsmedicinske forhold.«

**19.** § 24, *stk. 1* , ophæves.

Stk. 2-5 bliver herefter stk. 1-4.

**20.** § 24, *stk. 2* , der bliver stk. 1, affattes således:

»Økonomi- og erhvervsministeren kan fastsætte regler om betaling for Søfartsstyrelsens udførelse af syn af skibe, som foretages i medfør af loven.«

21. I § 24, stk. 3, der bliver stk. 2, ændres »som er foreskrevet i medfør af loven« til: »som foretages i medfør af loven«.

22. I § 29 a indsættes som stk. 6:

»Stk. 6. Økonomi- og erhvervsministeren kan efter forhandling med Grønlands Selvstyre fastsætte regler om spiritussejlad i grønlandske farvande, som omfatter andre personer end dem, som er nævnt i stk. 1 og 4. Ministeren kan endvidere fastsætte, at stk. 2, stk. 3 og stk. 5, helt eller delvis ikke skal finde anvendelse i grønlandske farvande.«

23. I § 31 indsættes som stk. 2:

»Stk. 2. Straffen efter § 28, § 29, stk. 1 og 2, § 29 c, stk. 1, og § 30 kan endvidere stige til fængsel indtil 2 år, hvis overtrædelsen har medført en ulykke med alvorlig personskade eller dødsfald til følge.«

24. I § 31 a, stk. 1, 1. pkt., ændres »§ 3, nr. 3« til: »§ 3, nr. 4«.

25. § 32, stk. 1, affattes således:

»Ved straffens udmåling skal det betragtes som en skærpende omstændighed, at der

- 1) ved overtrædelsen er sket skade på liv eller helbred eller fremkaldt fare herfor, uden at forholdet er omfattet af § 31, stk. 2,
- 2) tidligere er afgivet forbud eller påbud for samme eller tilsvarende forhold, eller
- 3) ved overtrædelsen er opnået eller tilsigtet en økonomisk fordel for den pågældende selv eller andre.«

26. § 32 indsættes efter stk. 9 som nyt stykke:

»Stk. 10. Ved pålæggelse af strafansvar efter stk. 9 anses personer, som er ansat til at udføre arbejde om bord på skibet af andre end rederen, tillige for at være knyttet til rederen. Er der udstedt overensstemmelsesdokument i henhold til koden om sikker skibsdrift eller certifikat i henhold til konventionen om søfarendes arbejdsforhold til en anden organisation eller person, anses skibsføreren og de søfarende tillige for at være knyttet til den, som dokumentet er udstedt til.«

Stk. 10 bliver herefter stk. 11.

27. I § 32, stk. 10, der bliver stk. 11, ændres »§ 3, nr. 5« til: »§ 3, nr. 6«.

28. § 36 affattes således:

»§ 36. Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland, men kan ved kongelig anordning helt eller delvis sættes i kraft for Grønland med de ændringer, som følger af de grønlandske forhold.«

## § 2

I sømandsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 742 af 18. juli 2005, som ændret ved § 2 i lov nr. 547 af 8. juni 2006, § 14 i lov nr. 1563 af 20. december 2006, § 2 i lov nr. 349 af 18. april 2007 og § 1 i lov nr. 511 af 17. juni 2008, foretages følgende ændringer:

1. Som fodnote til lovens titel indsættes: »1) Loven indeholder bestemmelser, der gennemfører dele af: Rådets direktiv 2009/13/EF af 16. februar 2009 om iværksættelse af den aftale, der er indgået mellem European Community Shipowners' Associations (ECSA) og European Transport Workers' Federation (ETF) om konventionen om søfarendes arbejdsforhold af 2006 og om ændring af direktiv 1999/63/EF (EU-Tidende nr. L 124 af 20. maj 2009, side 30-50).«

2. *Lovens titel* affattes således:

**»Lov om søfarendes ansættelsesforhold m.v.«**

3. Overalt i *loven* ændres »sømand« til: »søfarende«, »sømands« til: »søfarendes«, »sømanden« til: »den søfarende«, »Sømanden« til: »Den søfarende«, »sømandens« til: »den søfarendes« og »Sømandens« til: »Den søfarendes«.

4. § 1, *stk. 1*, affattes således:

»Udtrykket søfarende omfatter i denne lov enhver person, bortset fra skibsføreren, der er ansat, forhyret eller arbejder om bord på et dansk skib, og som ikke udelukkende arbejder om bord, mens skibet ligger i havn. For skibsføreren finder § 49 anvendelse.«

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

»*Stk. 2.* I tilfælde af tvivl om, hvorvidt en personkategori skal betragtes som søfarende efter loven, afgøres spørgsmålet af Søfartsstyrelsen efter høring af de organisationer for redere og søfarende, som spørgsmålet vedrører. Søfartsstyrelsens afgørelse kan indbringes for domstolene.«

*Stk. 2* bliver herefter *stk. 3*.

6. Efter § 1 indsættes:

»§ 1 a. Rederen skal sikre, at reglerne i denne lov og regler udstedt i medfør af loven, herunder regler om ansættelsesforholdet, overholdes. Rederen skal ligeledes sikre, at den søfarendes rettigheder efter ansættelseskontrakten opfyldes. Rederen skal tillige sørge for, at skibsføreren har mulighed for at opfylde de forpligtelser, der påhviler denne. Forpligtelserne efter 1.-3. pkt. påhviler rederen, uanset om andre organisationer, virksomheder eller personer varetager visse af opgaverne eller pligterne på rederens vegne.

*Stk. 2.* *Stk. 1* finder anvendelse, selvom en anden end rederen er arbejdsgiver. I disse tilfælde påhviler forpligtelserne efter ansættelseskontrakten, jf. § 3, og de bestemmelser i loven, som regulerer ansættelsesforholdet, tillige arbejdsgiveren.

*Stk. 3.* Har rederen helt eller delvis overladt sine pligter og ansvarsområder i henhold til denne lov eller ansættelseskontrakten til en anden person eller organisation, finder *stk. 1* tillige anvendelse for den pågældende for så vidt angår de overtagne pligter og ansvarsområder.

*Stk. 4.* Økonomi- og erhvervsministeren kan fastsætte nærmere regler om forpligtelserne efter *stk. 1-3*.«

7. § 2 ophæves.

8. I § 3, *stk. 1*, ændres to steder »arbejdsgiverens« til: »rederens eller arbejdsgiverens«.

9. I § 3 indsættes efter *stk. 2* som nyt stykke:

»*Stk. 3.* Den søfarende skal, inden en ansættelsesaftale underskrives, have mulighed for at gennemgå den og søge råd vedrørende dens vilkår.«

*Stk. 3* bliver herefter *stk. 4*.

10. I § 6 indsættes som *stk. 5* :

»*Stk. 5.* Fratræder den søfarende efter rederens opsigelse eller ved udløbet af en tidsbegrænset tjenestaftale i en havn, som skibet anløber uden for den søfarendes hjemland, har den søfarende ret til rejse med underhold til sin bopæl for rederens regning.«

11. I § 7, *stk. 2*, indsættes som 3. *pkt.* :

»Den søfarende kan dog højst gøre tjeneste i en sammenhængende periode på samme skib eller på skibe tilhørende samme reder i 12 måneder.«

## 12. Efter § 8 indsættes:

### »1a. Forhyring og formidling for søfarende

**§ 8 a.** Private forhyrings- og formidlingstjenester for søfarende, hvis primære formål er at forhyre eller formidle arbejde til søfarende, eller som forhyrer eller formidler arbejde til et betydeligt antal søfarende, kan kun drives inden for Danmarks grænser, hvis de er certificerede hertil af Søfartsstyrelsen.

*Stk. 2.* En reder, som anvender en dansk privat forhyrings- og formidlingstjeneste for søfarende, skal sikre sig, at den pågældende tjeneste har et gyldigt certifikat efter stk. 1.

**§ 8 b.** Ved forhyring og formidling for søfarende i Danmark gælder:

- 1) At certificeringen gives for en tidsbegrænset periode og kan tilbagekaldes i tilfælde af overtrædelse af certificeringens vilkår eller af regler fastsat i medfør af denne lov.
- 2) At den søfarende under enhver forhandling om forhyring skal have ret til frit at vælge skib, ligesom reder eller en skibsfører skal have ret til frit at vælge sit mandskab.
- 3) At det af hyre- og ansættelseskontrakten skal fremgå, at der er tilvejebragt sikkerhed for, at alle interesserede parter beskyttes, og at der gives den søfarende tilstrækkelig lejlighed til at sætte sig ind i aftalen.

*Stk. 2.* Søfartsstyrelsen kan fastsætte nærmere regler for forhyring og formidling for søfarende i Danmark.

**§ 8 c.** Redere, der anvender private forhyrings- og formidlingstjenester for søfarende i lande, der har ratificeret ILO's konvention om søfarendes arbejdsforhold eller ILO's konvention nr. 179 om forhyring og formidling for søfolk (1996), skal sikre, at de pågældende tjenester har et certifikat eller en licens, der dokumenterer, at de drives i overensstemmelse med kravene i den pågældende konvention. Udsteder det pågældende land ikke sådanne certifikater eller licenser til private forhyrings- og formidlingstjenester, skal rederen sikre sig en anden form for officiel bekræftelse på, at de pågældende tjenester drives i overensstemmelse med kravene i en af de nævnte konventioner.

*Stk. 2.* Redere, der anvender private forhyrings- og formidlingstjenester for søfarende i lande, der ikke har ratificeret ILO's konvention om søfarendes arbejdsforhold eller ILO's konvention nr. 179 om forhyring og formidling for søfolk (1996), skal kunne dokumentere, at de pågældende tjenester overholder de krav til forhyrings- og formidlingstjenester, der følger af de pågældende konventioner.

*Stk. 3.* Søfartsstyrelsen kan godkende, at en reder anvender en privat forhyrings- og formidlingstjenester for søfarende i et land, der ikke har ratificeret ILO's konvention om søfarendes arbejdsforhold eller ILO's konvention nr. 179 om forhyring og formidling for søfolk (1996), og opkræve betaling til dækning af udgifterne i forbindelse med godkendelsen. Godkendelsen gives for en tidsbegrænset periode og kan tilbagekaldes.

*Stk. 4.* Søfartsstyrelsen kan nedlægge forbud mod, at der anvendes forhyrings- og formidlingstjenester i nærmere angivne lande, hvis forhyrings- og formidlingstjenesterne i de pågældende lande på væsentlige punkter ikke lever op til de krav, som følger af ILO's konvention om søfarendes arbejdsforhold eller ILO's konvention nr. 179 om forhyring og formidling for søfolk (1996).

**§ 8 d.** Klager over danske private forhyrings- og formidlingstjenester eller private forhyrings- og formidlingstjenester, der er godkendt efter § 8 c, stk. 3, kan indgives til Søfartsstyrelsen.

**§ 8 e.** Det står enhver reder frit for, under iagttagelse af regler udstedt i medfør af § 8 b, at tilvejebringe mandskab til sit skib gennem skibets officerer eller det i rederiets faste tjeneste stående kontorphonale, men der kan ikke stilles krav om, at den søfarende betaler vederlag for ydelsen.

**§ 8 f.** Søfartsstyrelsen kan formidle praktikpladser til elever på søfartsuddannelser.«

## 13. I § 10 indsættes som *stk. 3* :

»Stk. 3. Den søfarende kan kræve afsked, når der foreligger en ansættelsessituation, der kan henføres til reglen i § 1, stk. 1, i lov om Lønmodtagernes Garantifond, eller når rederen væsentligt har misligholdt den søfarendes ansættelseskontrakt, og den søfarende ikke har ret til at kræve afsked efter andre bestemmelser i loven. Rederen betaler herefter den søfarendes rejse med underhold til hjemstedet.«

**14. § 12, stk. 4**, affattes således:

»Stk. 4. Fratræder den søfarende, betaler rederen udgifterne til den søfarendes rejse med underhold til hjemstedet eller efter rederens bestemmelse til forhyringsstedet, og staten refunderer rederen 25 pct. af udgifterne.«

**15. I § 17, stk. 1, nr. 7**, ændres »myndighed« til: »domstol«.

**16. I § 18 b, stk. 2**, ændres »65 pct.« til: »75 pct. og«.

**17. I § 18 b, stk. 2**, udgår »og sømanden 10 pct.«

**18. § 24** affattes således:

»§ 24. Hyre skal udbetales med højst 1 måneds mellemrum.

*Stk. 2.* En søfarende kan kun kræve hyre udbetalt, når skibet ligger i havn, og i samme land ikke oftere end hver syvende dag.

*Stk. 3.* Hyre udbetales kontant, medmindre den søfarende forlanger anvisning på rederen. Udbetaling kan kræves i lokal valuta efter dagens kurs.

*Stk. 4.* En søfarende kan kræve hyre udbetalt i form af månedlige træk til en bestemt person. Der kan dog ikke kræves udbetaling efter flere end tre sideløbende træksedler.

*Stk. 5.* En søfarende kan kræve hele eller en del af sin hyre overført til et eller flere pengeinstitutter.«

**19. I § 25** indsættes som *stk. 2* og *3* :

»*Stk. 2.* Rederen må ikke kræve, at den søfarende ved indgåelsen af ansættelseskontrakten eller i forbindelse med tiltrædelsen af tjenesten skal betale et forskud til dækning af udgifter til sin hjemrejse.

*Stk. 3.* Rederen må kun foretage fradrag i den søfarendes hyre m.v. for hjemrejseudgifter efter afsked efter § 17, hvis rederen har konstateret, at den søfarende væsentligt har misligholdt sine forpligtelser efter ansættelsesforholdet.«

**20. I § 27, stk. 6**, indsættes efter »dem«: » og sende dem til den søfarende eller den søfarendes nærmeste slægting«.

**21. § 29, stk. 2**, affattes således:

»*Stk. 2.* For en søfarende, der er syg eller skadet ved skibstjenestens ophør, gælder følgende:

- 1) Sygehyren løber videre, så længe den pågældende er uarbejdsdygtig, dog højst i 16 uger, uanset om den søfarendes ansættelsesforhold ophører, inden der er forløbet 16 uger regnet fra skibstjenestens ophør.
- 2) Ophører ansættelsesforholdet efter, at der er forløbet mere end 16 uger regnet fra skibstjenestens ophør, løber sygehyren videre til ansættelsesforholdets ophør.
- 3) Er den ansatte søfarende blevet uarbejdsdygtig på et tidspunkt, hvor den pågældende ikke var i tjeneste på et af rederiets skibe, regnes de 16 uger fra det tidspunkt, hvor uarbejdsdygtigheden indtrådte.«

**22. I § 29** indsættes efter *stk. 2* som nyt stykke:

»Stk. 3. Er bestemte tegn på sygdom eller legemsskade ikke påvist, har den søfarende dog ikke ret til hyre i flere dage, end den pågældende har været i tjenesten. Skyldes uarbejdsdygtigheden kønssygdom, betales hyren af staten.«

Stk. 3 bliver herefter stk. 4.

**23.** I § 30, stk. 2, og 35, stk. 2, ændres »12 uger« til: »16 uger«.

**24.** § 32, stk. 2, 3. og 4. pkt., ophæves, og i stedet indsættes:

»Skibsføreren skal sende fortegnelsen og de efterladte ejendele til den afdødes nærmeste slægting.«

**25.** § 40 affattes således:

»§ 40. Var tjenesteforholdet opsagt, da skibsofficeren blev uarbejdsdygtig, eller opsiges det herefter, finder § 29, stk. 2 og 3, jf. § 35, om ret til sygehyre tilsvarende anvendelse, jf. dog § 44.«

**26.** § 49 affattes således:

»§ 49. For skibsføreren finder følgende bestemmelser tilsvarende anvendelse:

- 1) § 1, stk. 2,
- 2) § 3, stk. 3 og 4,
- 3) § 4, stk. 2,
- 4) § 6,
- 5) § 7, stk. 1, jf. § 39,
- 6) § 7, stk. 2, 3. pkt.,
- 7) § 8,
- 8) §§ 8 a – 8 e,
- 9) § 10, stk. 3,
- 10) § 14, stk. 1, jf. stk. 3,
- 11) § 15,
- 12) § 18 a, stk. 1, og § 18 b,
- 13) § 18 c,
- 14) § 18 d,
- 15) §§ 21-22 og §§ 24-26,
- 16) §§ 27-30, jf. §§ 35, 40 og 41,
- 17) § 31,
- 18) §§ 32 og 34,
- 19) § 33, jf. §§ 35 og 41,
- 20) § 55, stk. 1, og 2,
- 21) § 57,
- 22) § 61 og
- 23) § 73 a.«

**27.** I § 55, stk. 1, affattes således:

»Skibsføreren skal sørge for, at mandskabet får god og tilstrækkelig kost. Kosten om bord skal være gratis for den søfarende under udmønstringsperioden. Økonomi- og erhvervsministeren kan fastsætte regler om 1. og 2. pkt.«

**28.** Overskriften til kapitel 4 affattes således:

»Tvist om tjenesteforholdet og klagebehandling om bord«

**29.** § 64 affattes således:

»§ 64. En søfarende har ret til at klage til rederen over afregningen, skibstjenesten, ansættelsesforholdet eller forholdene om bord. Rederen har pligt til at sørge for, at klager bliver tilstrækkeligt undersøgt og til at udarbejde og gennemføre procedurer om bord for en retfærdig, effektiv og hurtig behandling af klager. Økonomi- og erhvervsministeren kan fastsætte nærmere regler om klage m.v.

*Stk. 2.* Tvister over afregningen, skibstjenesten, ansættelsesforholdet eller forholdene om bord må ikke indbringes for fremmed domstol. Har den søfarende ikke andet værneting i Danmark, kan sag mod den søfarende anlægges ved den ret, i hvis kreds skibet har hjemsted.

*Stk. 3.* Stk. 2 gælder ikke, hvis andet følger af Bruxelles I-forordningen eller af regler udstedt i medfør af denne lov.«

**30.** § 64 a, stk. 2, ophæves.

Stk. 3 og 4 bliver herefter stk. 2 og 3.

**31.** § 65 affattes således:

»§ 65. Tilsidesætter rederen sine pligter efter § 55 eller § 73 a, eller sin forpligtelse efter § 1 a til at sikre overholdelse af § 12, stk. 2 og 3, § 18 a, stk. 1-4, § 18 b, stk. 4 og 5, § 27, § 49, nr. 16 for så vidt angår § 27, nr. 20 eller nr. 23, eller § 55 straffes den pågældende med bøde eller fængsel indtil 1 år. Tilsidesætter rederen sine pligter efter § 4, stk. 1 og 2, § 8 a, stk. 2, § 8 c, stk. 1 og 2, § 8 e, § 46, § 49, nr. 3 eller nr. 21, § 57 eller § 64 b, stk. 1, straffes den pågældende med bøde.

*Stk. 2.* Den, der i øvrigt tilsidesætter sin forpligtelse efter § 1 a til at sikre overholdelse af § 12, stk. 2 og 3, § 18 a, stk. 1-4, § 18 b, stk. 4 og 5, § 27, eller § 55 straffes med bøde eller fængsel indtil 1 år, mens den der i øvrigt tilsidesætter sin forpligtelse efter § 1 a til at sikre overholdelse af § 4, stk. 1 og 2, § 8 a stk. 2, § 8 c, stk. 1 og 2, § 8 e, § 32, 56, stk. 1, 2 og 4, § 57, § 60, § 64 a, stk. 2, § 64 b, stk. 1, § 74 eller regler fastsat i medfør af § 73, straffes med bøde. Tilsvarende straffes den, som ikke opfylder sine forpligtelser efter § 1 a til at sikre, at skibsføreren har mulighed for at opfylde de forpligtelser, der påhviler denne.

*Stk. 3.* Den, som udfører privat forhyring eller formidling for søfarende i Danmark uden gyldigt certifikat, eller som kræver vederlag fra de søfarende for sådanne ydelser, kan straffes med bøde.

*Stk. 4.* Der kan pålægges selskaber m.v. (juridiske personer) strafansvar efter reglerne i straffelovens 5. kapitel.

*Stk. 5.* Ved pålæggelse af strafansvar efter stk. 4 anses personer, som er ansat til at udføre arbejde om bord på skibet af andre end rederen, tillige for at være knyttet til rederen. Er der udstedt overensstemmelsesdokument i henhold til koden om sikker skibsdrift eller certifikat i henhold til konventionen om søfarendes arbejdsforhold til en anden organisation eller person, anses skibsføreren og de søfarende tillige for at være knyttet til den, som dokumentet er udstedt til.«

**32.** § 66, nr. 2, *litra b*, affattes således:

»b) tilsidesætter sin forpligtelse efter § 8 a stk. 2, § 8 c, stk. 1 og 2, § 8 e, § 32, 56, stk. 1, 2 og 4, § 60, § 63, stk. 3 og 4, § 64 a, stk. 2, § 64 b, stk. 1, § 74 eller regler fastsat i medfør af § 73.«

**33.** Efter § 71 indsættes i *kapitel 6* :

»§ 71 a. Økonomi- og erhvervsministeren kan fastsætte regler om, at indberetninger og andre meddelelser, som skal afgives efter loven, skal indberettes digitalt, og at kommunikation mellem Søfartsstyrelsen og virksomheden i forbindelse hermed skal foregå digitalt. Ministeren kan herunder fastsætte regler om overgang til digital indberetning og om anvendelse af bestemte IT-systemer, særlige digitale formater og digital signatur. Ministeren kan endvidere fastsætte regler om, at Søfartsstyrelsen kan undtage en virksomhed fra digital indberetning og digital kommunikation, når ganske særlige omstændigheder taler for det.

*Stk. 2.* Økonomi- og erhvervsministeren kan fastsætte regler om, at Søfartsstyrelsen kan udstede visse typer af dokumenter uden underskrift eller med maskinelt gengivet underskrift eller på tilsvarende måde,

således at sådanne dokumenter i retlig henseende sidestilles med et dokument med personlig underskrift. I de regler, der udstedes efter 1. pkt., kan det også fastsættes, at afgørelser, der udelukkende er truffet på grundlag af elektronisk databehandling, kan udstedes alene med angivelse af Søfartsstyrelsen som afsender.«

**34.** I § 73 udgår », til fri rejse med underhold i visse tilfælde og til hjemsendelse af hyremidler på statens regning og risiko«.

**35.** Efter § 73 indsættes:

»§ 73 a. Skibets reder har pligt til at stille finansiell sikkerhed til dækning af hjemrejseudgifter m.v. der er omfattet af reglerne i §§ 6, stk. 5, 8, stk. 1, 10, stk. 3, 11-14, 18, stk. 2, 18 b, 19, 30, 48, stk. 2, og 49.

*Stk. 2.* Økonomi- og erhvervsministeren kan fastsætte nærmere regler om fri hjemrejse med underhold efter de bestemmelser, der er nævnt i stk. 1, og om den finansielle sikkerhed.

§ 73 b. Søfartsstyrelsen sikrer gratis telemedicinsk rådgivning til handelsskibe.«

**36.** Efter § 74 indsættes:

»§ 74 a. Søfartsstyrelsen kan i henhold til § 20 a i lov om sikkerhed til søs føre tilsyn med overholdelsen af denne lov og de regler, der udstedes i medfør heraf.

*Stk. 2.* Søfartsstyrelsen varetager i henhold til § 20 b i lov om sikkerhed til søs udstedelsen af fornødne certifikater og anden dokumentation efter denne lov.

§ 74 b. Skibe, der anvendes erhvervsmæssigt, som er optaget i et dansk skibsregister, og som har en bruttotonnage på 500 eller derover, må ikke sejle i international fart, medmindre de har et certifikat og en overensstemmelseserklæring vedrørende søfarendes arbejdsforhold. Søfartsstyrelsen kan fastsætte regler om hvilke forhold, som certifikatet og overensstemmelseserklæringen skal omfatte.

*Stk. 2.* Hvis skibet er certificeret i henhold til den kode om sikker skibsdrift, som er fastsat af FN's Internationale Maritime Organisation, kan det i stk. 1 nævnte certifikat og overensstemmelseserklæring alene udstedes til den, som overensstemmelsesdokument i henhold til koden om sikker skibsdrift er udstedt til. Søfartsstyrelsen kan i særlige tilfælde give dispensation fra 1. pkt.

*Stk. 3.* Certifikatet og overensstemmelseserklæringen vedrørende søfarendes arbejdsforhold skal opbevares om bord og på forlangende forevises myndighederne.

*Stk. 4.* Stk. 1-3 gælder ikke for fiskeskibe.«

### § 3

I lov nr. 15 af 13. januar 1997 om skibes besætning, som ændret senest ved § 40 i lov nr. 538 af 8. juni 2006, foretages følgende ændringer:

**1.** Som fodnote til lovens titel indsættes: »1) Loven indeholder bestemmelser, der gennemfører dele af Rådets direktiv 2009/13/EF af 16. februar 2009 om iværksættelse af den aftale, der er indgået mellem European Community Shipowners' Associations (ECSA) og European Transport Workers' Federation (ETF) om konventionen om søfarendes arbejdsforhold af 2006 og om ændring af direktiv 1999/63/EF (EU-Tidende nr. L 124 af 20. maj 2009, side 30-50).«

**2.** § 8 affattes således:

»§ 8. En kok, der er foreskrevet i et skibs besætningsfastsættelse, skal have et dansk bevis som skibskok. Ingen under 18 år må gøre tjeneste som skibskok.

*Stk. 2.* I skibe registreret i Dansk Internationalt Skibsregister kræves ikke dansk bevis som skibskok. Personer kan gøre tjeneste i foreskrevne stillinger som skibskok, hvis de kan dokumentere

- 1) en læretid i kokkefaget på 48 måneder, heraf mindst 24 måneder i søgående skibe, eller
- 2) en tilfredsstillende gennemførelse af en kokkeuddannelse med relevant indhold fra en anerkendt skole suppleret med kokketjeneste om bord i et søgående skib i mindst 5 måneder.

*Stk. 3.* Dokumentation efter stk. 2 skal være ledsaget af en af Søfartsstyrelsen udfærdiget påtegning, der bekræfter, at indehaveren kan gøre tjeneste som foreskrevet skibskok. Søfartsstyrelsen udsteder nærmere regler herom.

*Stk. 4.* Søfartsstyrelsen kan fastsætte regler om uddannelseskraft for personer, der tilbereder eller hjælper med at tilberede fødevarer om bord på et skib.«

**3.** § 18, stk. 1, nr. 3 og 4, ophæves, og i stedet indsættes:

- »3) besætninger i passagerskibe,
- 4) officerer og mandskab i olie-, kemikalie- og gastankskibe, og
- 5) kokke, cateringpersonale og andet personale, der håndterer og tilbereder fødevarer om bord.«

**4.** § 25, stk. 2, ophæves og i stedet indsættes:

»Stk. 2. Stk. 1 gælder, uanset om andre organisationer, virksomheder eller personer opfylder visse af opgaverne eller pligterne på rederens eller skibsførerens vegne.

*Stk. 3.* Er der udstedt overensstemmelsesdokument i henhold til den kode om sikker skibsdrift, som er fastsat af FN's Internationale Maritime Organisation, eller certifikat i henhold til konventionen om søfarendes arbejdsforhold til en anden organisation, virksomhed eller person, finder stk. 1 tillige anvendelse for den pågældende organisation, virksomhed eller person.

*Stk. 4.* Økonomi- og erhvervsministeren kan fastsætte nærmere regler om forpligtelserne efter stk. 1-3, og kan herunder foreskrive særlige kommunikations- og sprogkrav.«

**5.** Overskriften til kapitel 9 affattes således:

*»Tilsyn og henlæggelse af beføjelser«*

**6.** Efter § 25 indsættes i kapitel 9 :

»§ 25 a. Søfartsstyrelsen kan i henhold til § 20 a i lov om sikkerhed til søs føre tilsyn med overholdelsen af denne lov og de regler, der udstedes i medfør heraf.

§ 25 b. Økonomi- og erhvervsministeren kan fastsætte regler om, at indberetninger og andre meddelelser, som skal afgives efter loven, skal indberettes digitalt, og at kommunikation mellem Søfartsstyrelsen og virksomheden i forbindelse hermed skal foregå digitalt. Ministeren kan herunder fastsætte regler om overgang til digital indberetning og om anvendelse af bestemte IT-systemer, særlige digitale formater og digital signatur. Ministeren kan endvidere fastsætte regler om, at Søfartsstyrelsen kan undtage en virksomhed fra digital indberetning og digital kommunikation, når ganske særlige omstændigheder taler for det.

*Stk. 2.* Økonomi- og erhvervsministeren kan fastsætte regler om, at Søfartsstyrelsen kan udstede visse typer af dokumenter uden underskrift eller med maskinelt gengivet underskrift eller på tilsvarende måde, således at sådanne dokumenter i retlig henseende sidestilles med et dokument med personlig underskrift. I de regler, der udstedes efter 1. pkt., kan det også fastsættes, at afgørelser, der udelukkende er truffet på grundlag af elektronisk databehandling, kan udstedes alene med angivelse af Søfartsstyrelsen som afsender.«

**7.** I § 27 indsættes efter stk. 1 som nyt stykke:

»Stk. 2. Hvis rederen helt eller delvis har overladt sine forpligtelser efter § 25, stk. 1, nr. 1 eller 2, til andre organisationer, virksomheder eller personer finder stk. 1 tilsvarende anvendelse for disse organisationer, virksomheder eller personer, hvis forpligtelserne ikke opfyldes.«

Stk. 2 bliver herefter stk. 3.

8. I § 27, *stk. 2*, der bliver *stk. 3*, ændres »§ 28, *stk. 4*« til: »§ 28, *stk. 5*«.

9. I § 28 indsættes efter *stk. 3* som nyt stykke:

»*Stk. 4.* *Stk. 1-3* finder tilsvarende anvendelse, hvis andre organisationer eller personer opfylder visse af opgaverne eller pligterne på rederens eller skibsførerens vegne, jf. § 25, *stk. 2* og *3*.«

*Stk. 4* bliver herefter *stk. 5*.

10. I § 28, *stk. 4, 1. pkt.*, der bliver *stk. 5, 1. pkt.*, ændres »§ 25, *stk. 2*« til: »§ 25, *stk. 4*«.

11. I § 29 indsættes som *stk. 2*:

»*Stk. 2.* Ved pålæggelse af strafansvar efter *stk. 1* anses personer, som er ansat til at udføre arbejde om bord på skibet af andre end rederen, tillige for at være knyttet til rederen. Er der udstedt overensstemmelsesdokument i henhold til koden om sikker skibsdrift eller certifikat i henhold til konventionen om søfarendes arbejdsforhold til en anden organisation eller person end rederen, anses skibsføreren og de søfarende tillige for at være knyttet til den, som dokumentet er udstedt til.«

## § 4

I lov om skibsmåling, jf. lovbekendtgørelse nr. 43 af 2. februar 1993, som ændret ved § 6 i lov nr. 1173 af 19. december 2003, foretages følgende ændringer:

1. I § 7 indsættes før *stk. 1*:

»Søfartsstyrelsen kan i henhold til § 20 a i lov om sikkerhed til søs føre tilsyn med overholdelsen af denne lov og de regler, der udstedes i medfør af heraf.«

*Stk. 1* bliver herefter *stk. 2*.

2. Efter § 10 a indsættes:

»§ 10 b. Økonomi- og erhvervsministeren kan fastsætte regler om, at indberetninger og andre meddelelser, som skal afgives efter loven, skal indberettes digitalt, og at kommunikation mellem Søfartsstyrelsen og virksomheden i forbindelse hermed skal foregå digitalt. Ministeren kan herunder fastsætte regler om overgang til digital indberetning og om anvendelse af bestemte IT-systemer, særlige digitale formater og digital signatur. Ministeren kan endvidere fastsætte regler om, at Søfartsstyrelsen kan undtage en virksomhed fra digital indberetning og digital kommunikation, når ganske særlige omstændigheder taler for det.

*Stk. 2.* Økonomi- og erhvervsministeren kan fastsætte regler om, at Søfartsstyrelsen kan udstede visse typer af dokumenter uden underskrift eller med maskinelt gengivet underskrift eller på tilsvarende måde, således at sådanne dokumenter i retlig henseende sidestilles med et dokument med personlig underskrift. I de regler, der udstedes efter 1. pkt., kan det også fastsættes, at afgørelser, der udelukkende er truffet på grundlag af elektronisk databehandling, kan udstedes alene med angivelse af Søfartsstyrelsen som afsender.«

## § 5

I søloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 538 af 15. juni 2004, som senest ændret ved § 14 i lov nr. 507 af 17. juni 2008, foretages følgende ændringer:

1. I § 186, *stk. 1*, ændres: », hvis tonnage overstiger 1.000 brt,« til: »med en bruttotonnage på 1.000 eller derover«.

2. § 186, stk. 2, 1. pkt. , affattes således: »Stk. 1 finder tilsvarende anvendelse på skibe, der ikke er hjemmehørende her i riget, og som anløber eller forlader dansk havn eller andet laste- eller lossested i Danmark eller på den danske kontinentalsokkel eller ønsker at udføre opgaver på dansk søterritorium, hvis disse skibe har en bruttotonnage på 1.000 eller derover.«

3. I § 187 indsættes efter »kontinentalsokkel«: » eller at udføre opgaver på dansk søterritorium«.

4. I § 198 indsættes som *stk. 4* :

»*Stk. 4.* Økonomi- og erhvervsministeren kan fastsætte nærmere regler om gebyr for udstedelse af certifikat.«

5. § 514, *stk. 1* , affattes således:

»Overtrædelse af § 10, stk. 1, § 12, stk. 1, § 13, § 14, § 16, stk. 1, § 19, § 25, stk. 1-2, § 186, stk. 1-3, eller § 197 straffes med bøde. En bareboatbefragter, som i strid med § 229 a, stk. 2, undlader at påse, at pligten til at have en godkendt forsikring eller anden garanti er opfyldt, straffes med bøde.«

6. Efter § 515 a indsættes i *kapitel 22* :

»§ 515 b. Søfartsstyrelsen kan i henhold til § 20 a i lov om sikkerhed til søs føre tilsyn med overholdelsen af §§ 186, 197, 198 og 471 i denne lov og de regler, der udstedes i medfør af heraf.«

## § 6

I lov nr. 226 af 22. april 2002 om maritime uddannelser, som ændret ved § 5 i lov nr. 364 af 13. maj 2009, foretages følgende ændring:

1. Efter § 23 indsættes:

»§ 23 a. Økonomi- og erhvervsministeren kan fastsætte regler om, at indberetninger og andre meddelelser, som skal afgives efter loven, skal indberettes digitalt, og at kommunikation mellem Søfartsstyrelsen og virksomheden i forbindelse hermed skal foregå digitalt. Ministeren kan herunder fastsætte regler om overgang til digital indberetning og om anvendelse af bestemte IT-systemer, særlige digitale formater og digital signatur. Ministeren kan endvidere fastsætte regler om, at Søfartsstyrelsen kan undtage en virksomhed fra digital indberetning og digital kommunikation, når ganske særlige omstændigheder taler for det.

*Stk. 2.* Økonomi- og erhvervsministeren kan fastsætte regler om, at Søfartsstyrelsen kan udstede visse typer af dokumenter uden underskrift eller med maskinelt gengivet underskrift eller på tilsvarende måde, således at sådanne dokumenter i retlig henseende sidestilles med et dokument med personlig underskrift. I de regler, der udstedes efter 1. pkt., kan det også fastsættes, at afgørelser, der udelukkende er truffet på grundlag af elektronisk databehandling, kan udstedes alene med angivelse af Søfartsstyrelsen som afsender.«

## § 7

*Stk. 1.* Økonomi- og erhvervsministeren fastsætter tidspunktet for lovens ikrafttræden. Ministeren kan herunder fastsætte, at lovens bestemmelser træder i kraft på forskellige tidspunkter.

*Stk. 2.* Personer, der i medfør af den gældende § 8, stk. 2, i lov om skibes besætning inden lovens ikrafttræden har erhvervet ret til at arbejde som foreskrevet kok i danske skibe, bevarer denne ret.

## § 8

Lov om forhyring af skibsmandskab, jf. lovbekendtgørelse nr. 589 af 29. september 1988, ophæves.

## § 9

*Stk. 1.* Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland, jf. dog stk. 2 og 3.

*Stk. 2.* § 5 kan ved kongelig anordning helt eller delvis sættes i kraft for Færøerne med de ændringer, som de færøske forhold tilsiger.

*Stk. 3.* §§ 1, 3, 4 og 5 kan ved kongelig anordning helt eller delvis sættes i kraft for Grønland med de ændringer, som de grønlandske forhold tilsiger.

- 1) Lovforslaget indeholder bestemmelser, der gennemfører dele af Rådets direktiv 2009/13/EF af 16. februar 2009 om iværksættelse af den aftale, der er indgået mellem European Community Shipowners' Associations (ECSA) og European Transport Workers' Federation (ETF) om konventionen om søfarendes arbejdsforhold af 2006 og om ændring af direktiv 1999/63/EF (EU-Tidende nr. L 124 af 20. maj 2009, side 30-50), dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/17/EF af 23. april 2009 om ændring af direktiv 2002/59/EF om oprettelse af et trafikovervågnings- og trafikinformationssystem for skibsfarten i Fællesskabet (EU-Tidende nr. L 131 af 28. maj 2009, side 101-113) samt dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/21/EF af 23. april 2009 om opfyldelse af kravene til flagstater (EU-Tidende nr. L 131 af 28. maj 2009, side 132-135).

# *Bemærkninger til lovforslaget*

## *Indholdsfortegnelse*

- 1. Lovforslagets baggrund og indhold*
- 2. Lovforslagets hovedindhold*
  - 2.1. ILO's konvention om søfarendes arbejdsforhold af 2006*
    - 2.1.1. Fiskeskibe*
    - 2.1.2. EU-regler*
- 3. Lovforslagets nærmere indhold*
  - 3.1. Begrebet søfarende*
  - 3.2. Regulering af udenlandske skibe*
  - 3.3. Tilsynsbestemmelser*
    - 3.3.1. Koordinering af tilsynsbestemmelserne i de forskellige søfartslove*
    - 3.3.2. Øget anvendelse af risikobaserede syn*
    - 3.3.3. Certificering af overholdelsen af koden for sikker skibsdrift*
    - 3.3.4. Tilbageholdelse af skibe*
    - 3.3.5. Offentliggørelse og videregivelse af oplysninger om sanktioner*
  - 3.4. Andre ændringer i lov om sikkerhed til søs, som ikke er en følge af konventionen om søfarendes arbejdsforhold*
    - 3.4.1. Styrkelse af sikkerheden på fiskefartøjer*
      - 3.4.1.1. Betaling for syn af fiskefartøjer*
      - 3.4.1.2. Anmeldelsespligt for værfter og mindre maskinværksteder*
    - 3.4.2. Overvågning af danske farvande*
    - 3.4.3. Rederens ansvar for overholdelse af søsikkerhedsloven*
    - 3.4.4. Udvidet adgang til at videregive oplysninger af betydning for sikkerheden*
    - 3.4.5. Kontrolbesøg m.v.*
      - 3.4.5.1. Søfartsstyrelsens adgang til forretningslokaler*
      - 3.4.5.2. Søfartsstyrelsens bistand til Kommissionen og EMSA*
    - 3.4.6. Politiets adgang til at gå om bord på fritidsfartøjer*
    - 3.4.7. Digital forvaltning*
    - 3.4.8. Ankenævnet for Søfartsforhold*
    - 3.4.9. Spiritussejlad i grønlandske farvande*
    - 3.4.10. Forhøjelse af bøder*
    - 3.4.11. Lovens territoriale udstrækning*
  - 3.5. Ændringer i sømandsloven*

- 3.5.1. Rederens særlige forpligtelse til at sikre overholdelse af sømandslovens bestemmelser
- 3.5.2. Kur og pleje under sygdom
  - 3.5.2.1. Kur og pleje for søfarende
  - 3.5.2.2. Hyre under sygdom/sygehyre til søfarende
- 3.5.3. Klagebehandling om bord
- 3.5.4. Forhyring
- 3.5.5. Fri hjemrejse og finansiel sikkerhed
- 3.5.6. Andre ændringer i sømandsloven
- 3.6. Lov om skibes besætning
  - 3.6.1. Rederens ansvar for at sikre overholdelse af bestemmelserne i lov om skibes besætning
  - 3.6.2. Skibskokke
- 3.7. Søloven
- 4. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige
- 5. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet
- 6. Miljømæssige konsekvenser
- 7. Administrative konsekvenser for borgerne
- 8. Forholdet til EU-retten
- 9. Hørte myndigheder, organisationer m.v.
- 10. Sammenfattende skema

### *Almindelige bemærkninger*

#### *1. Lovforslagets baggrund og indhold*

Lovforslaget har primært til formål at sikre, at Danmark gennemfører FN's Internationale Arbejdsorganisation's (ILO's) konvention om søfarendes arbejdsforhold, der blev vedtaget på ILO's søfartskonference i 2006 (i det følgende benævnt konventionen). Konventionen har til formål at skabe et enkelt, sammenhængende instrument, der omfatter alle moderne krav til søfarendes arbejdsforhold. Med konventionen hæves niveauet for de søfarendes arbejdsforhold på et globalt plan, således at de skibe/rederier, som hidtil har opereret med ringe arbejdsforhold for de søfarende, ikke kan fortsætte med dette. Dette vil være en fordel for dansk skibsfart, der allerede i dag drives på et højt niveau for så vidt angår arbejdsforhold og sociale forhold.

Vedtagelsen af lovforslaget vil kunne danne grundlag for en dansk ratifikation af denne konvention. Ratifikationen medfører samtidig, at Danmark anses for at have opsagt de ILO-konventioner for handelsskibe, som er ratificeret tidligere. Undtaget er dog ILO-konvention nr. 108 om søfarendes identitetspapirer, som forbliver i kraft.

Konventionens tekst i dansk oversættelse kan ses i Økonomi- og Erhvervsministeriets "Beretning om den 94. internationale arbejdskonference (Søfartskonferencen) i Genève 2006", som blev oversendt til Folketinget i februar 2007.

Væsentlige dele af konventionen er gennemført i Rådets direktiv 2009/13/EF af 16. februar 2009 om

iværksættelse af den aftale, der er indgået mellem European Community Shipowners' Associations (EC-SA) og European Transport Workers' Federation (ETF) om konventionen om søfarendes arbejdsforhold af 2006 og om ændring af direktiv 1999/63/EF (EU-Tidende nr. L 124 af 20. maj 2009, side 30-50). Dette direktiv gennemføres dermed også med lovforslaget og de senere bekendtgørelser og tekniske forskrifter, der skal udstedes i medfør heraf.

Der er blandt EU-landene en positiv holdning til ratifikation af konventionen. Rådet bemyndigede således i juni 2007 medlemsstaterne til at iværksætte de nødvendige foranstaltninger med henblik på at ratificere ILO's konvention om søfarendes arbejdsforhold inden den 31. december 2010. Bemyndigelsen er nødvendig for, at medlemsstaterne kan ratificere konventionen, idet bestemmelserne om koordinering af sociale sikringsordninger i konventionen berører udøvelsen af EU's kompetence.

Søfartsstyrelsen udøver i dag kontrol og fører tilsyn i medfør af en række love. De eksisterende tilsynsbestemmelser er både forskellige og overlapper hinanden. I praksis gennemføres samtidig kontrol med forhold, som henhører under flere forskellige love. Med lovforslaget koordineres disse tilsynsbestemmelser, samtidig med at der tages højde for de tilsynsopgaver, som følger af konventionen.

Samtidig gennemføres en række andre ændringer af søfartslovgivningen, som er overvejende af teknisk karakter.

Blandt de øvrige ændringer af søfartslovgivningen er en række initiativer, som har til formål at højne sikkerheden om bord på fiskefartøjer. Disse initiativer er led i en større "sikkerhedspakke" for fiskefartøjer, som følge af at der er konstateret mange og væsentlige sikkerhedsmæssige mangler på særligt de mindre fiskefartøjer, og der i dette segment også har været en række alvorlige ulykker og forlis.

## *2. Lovforslagets hovedindhold*

### *2.1. ILO's konvention om søfarendes arbejdsforhold af 2006*

Med ILO's konvention om søfarendes arbejdsforhold sammenskrives og moderniseres 38 konventioner og 30 henstillinger på søfartsområdet, dvs. næsten alle ILO-konventioner og -henstillinger for søfarende siden 1919.

Konventionen omfatter alle aspekter af søfarendes ansættelsesforhold, lige fra indgåelse af ansættelses-aftaler over arbejdsmiljø til social sikring. Som noget nyt inden for ILO's regulering indeholder konventionen skærpede kontrolforpligtelser for flagstaten og mulighed for en skærpelse af havnestatskontrollen.

Konventionen består af et sæt overordnede artikler med tilhørende forskrifter, som indeholder de søfarendes grundrettigheder, og som er en gengivelse af essensen i de konventioner, som er sammenskrevet i den nye konvention. Disse udbygges med en kodeks, som består af en bindende og af en vejledende del. Konventionen og den dertil knyttede kodeks er opdelt i 5 hovedafsnit.

Ud over de ændringer, som følger af implementeringen af konventionen, indeholder lovforslaget en række andre ændringer af søfartslovgivningen, der først og fremmest sigter mod at forbedre sikkerheden til søs.

Konventionen er udformet på en sådan måde, at reglerne i den bindende del af kodeksen kan opfyldes gennem regulering, der medvirker til fuldt ud at opnå det generelle formål med en bestemmelse (i ILO-retten kaldet "substantiel ækvivalens").

#### *Artiklerne*

Artiklerne indeholder de grundlæggende principper i konventionen, herunder anvendelsesområde, definitioner, indførelse af begrebet substantiel ækvivalens, ændringsprocedurer m.m. Nedenfor følger en kort beskrivelse af artiklerne.

**Artikel 2** indeholder definitioner og anvendelsesområde. Ved en søfarende forstås enhver person, uanset

i hvilken stilling denne er ansat, forhyret eller arbejder om bord på et skib, for hvilket konventionen gælder. Ligesom det er tilfældet med den internationale kode for sikker drift af skibe og forebyggelse af forurening (International Safety Management-Code – ISM-koden (gennemført som Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 336/2006 af 15. februar 2006 (EU-Tidende nr. L 64 af 4. marts 2006, side 1-36)) indeholder konventionen en definition af, hvem der skal anses som rederi (ship-owner) i relation til konventionens forskrifter og den dertil hørende kodeks. Ud over ejeren af skibet omfatter dette enhver anden organisation eller person, såsom en korresponderende reder, agent eller bareboatcharterer, der har overtaget ansvaret for skibets drift fra rederen, og som ved at overtage dette ansvar har accepteret at påtage sig de opgaver og pligter, der er pålagt redere efter konventionen. Dette gælder, uanset om den pågældende har overladt andre organisationer eller personer at opfylde visse af opgaverne eller pligterne på rederiets vegne.

**Artikel 3** henviser til visse fundamentale principper og rettigheder så som retten til at organisere sig og føre frie forhandlinger. For medlemslande som Danmark, der har ratificeret de konventioner, hvor disse principper kommer fra, medfører artikel 3 ikke nye forpligtelser.

**Artikel 4** fastsætter grundlæggende arbejdstagerforhold, herunder retten til rimelige arbejdsvilkår, retten til sygesikring, velfærd og social sikring. Bestemmelsen pålægger staterne at sørge for, at principperne bliver gennemført i national lovgivning eller kollektive overenskomster i overensstemmelse med bestemmelserne i konventionen.

**Artikel 5** indeholder forpligtelser vedrørende implementering og håndhævelse, herunder bestemmelser om havnestatskontrol. Artiklen indeholder en bestemmelse om, at medlemsstaterne skal gennemføre konventionens forpligtelser således, at skibe, der sejler under flag fra lande, der ikke har ratificeret konventionen, ikke behandles gunstigere end skibe, der sejler under flag fra lande, der har ratificeret konventionen ("no more favourable treatment" – princippet). Bestemmelsen har til formål at sikre en effektiv gennemførelse af konventionen på globalt plan, og at der ikke vil være nogen konkurrencemæssig fordele forbundet med at sejle under flag fra lande, der ikke har ratificeret konventionen.

**Artikel 6** giver en definition af den bindende og den vejledende del af konventionen og indeholder derudover en definition af begrebet substantiel ækvivalens.

**Artikel 7** indeholder regler vedrørende konsultation af søfarendes og rederes organisationer ved fravigelse af konventionsteksten.

**Artikel 8 til 12** indeholder regler om ratifikation, ikrafttræden og ophævelse. En ratifikation medfører, at den pågældende medlemsstat anses for at have opsagt de ILO-konventioner for handelsskibe, som landet har ratificeret. Det følger af artikel 10, der ikke omfatter konvention nr. 108 og 185 om søfarendes identitetspapirer, som således opretholdes.

**Artikel 13** omhandler en særlig treparts søfartskomiteé, som får en afgørende indflydelse på konventionsændringer. Her skal især stemmefordelingen sikre, at regeringerne i de medlemsstater, der har ratificeret konventionen, får den nødvendige indflydelse.

**Artikel 14 og 15** indeholder regler om ændring af konventionen og normen og vejledningen. Her indføres systemer til revision af kodeksen, som ligner de tacit-procedurer (stiltiende acceptprocedure/ændringsprocedure uden en diplomatkonference), som kendes fra IMO-konventioner. I princippet vedtages ændringerne af en komité bestående af repræsentanter for regeringerne i de medlemsstater, der har ratificeret konventionen, og repræsentanter fra de søfarende og rederne. Af hensyn til ILO's forfatning skal ændringerne dog formelt vedtages på den næstfølgende årskonference med to tredjedels flertal af samtlige tilstedeværende, herunder også de medlemsstater, der ikke har ratificeret konventionen. Et land, som har ratificeret konventionen, vil så blive bundet af ændringen, medmindre det pågældende land særskilt tager afstand herfra inden for en nærmere angivet frist. Hermed indføres der mulighed for ændring

af konventionens hovedafsnit med en kortere tidshorizont end gennem den normale ændringsprocedure i ILO.

### *Hovedafsnit*

*Afsnit 1* omhandler ansættelsesforholdet, herunder minimumskrav for søfarende med hensyn til arbejde om bord, mindstealder og beskyttelse af børn og unge, lægeundersøgelse, forhyring samt generelle bestemmelser om uddannelse.

*Afsnit 2* omhandler bestemmelser om søfarendes beskæftigelse m.v., herunder om ansættelseskontrakter, opsigelsesvarsler, arbejds- og hviletid, ferie, ret til hjemsendelse, rettigheder ved forlis samt, som noget nyt, skibes bemanning og søfarendes mulighed for beskæftigelse til søs.

*Afsnit 3* vedrører indretning af skibene, beboelse om bord, velfærd og kost. Mulighederne for at fritage skibe, som er bygget før konventionens ikrafttræden, fra konventionens tekniske krav er medtaget (forskrift 3.1.2). Tilsvarende fritagelsesmuligheder findes allerede i dag i ILO-konvention nr. 92 om skibsmandskabets opholdsrum om bord. Herudover er der foretaget en række tilpasninger, som går videre end konvention nr. 92 med tilhørende henstilling.

*Afsnit 4* omhandler forhold, der har betydning for den søfarendes helbred og social sikring. Bestemmelserne om den langsigtede sociale sikring bygger på et bopælskriterium. Der er mulighed for at fravige dette bopælskriterium ved bilaterale eller multilaterale aftaler. Det vil dermed være muligt at opretholde den regulering, der findes inden for EU – først og fremmest Rådets forordning (EØF) nr. 1408/71 af 14. juni 1971 om anvendelse af de sociale sikringsordninger på arbejdstagere og deres familiemedlemmer, der flytter inden for Fællesskabet (EF-Tidende nr. L 149 af 5. juli 1971, side 2-50).

*Afsnit 5* vedrører gennemførelse (compliance) og håndhævelse og omfatter flagstatens forpligtelser, havnestatens forpligtelser og bopælslandets forpligtelser. De detaljerede regler vedrører bl.a. certifikater og overensstemmelsesdokumenter, syn og håndhævelse samt nye regler om etablering af de særlige klageprocedurer, herunder klagehåndtering om bord på skibet.

#### *2.1.1. Fiskeskibe*

ILO's konvention om søfarendes arbejdsforhold fra 2006 omfatter søfarende i handelsflåden, mens fiskere i skibe, der beskæftiger sig med fiskeri eller lignende, ikke er omfattet. Tilsvarende er ansatte på fiskeskibe heller ikke omfattet af den aftale, som de sociale parter på EU-plan, jf. direktiv 2009/13, har indgået til gennemførelse af væsentlige dele af konventionen, jf. afsnit 2.1.2.

Fiskeskibe vil derfor, så vidt det er muligt efter lovens opbygning, blive undtaget fra de bestemmelser, der gennemfører konventionen, og som går videre end den hidtidige regulering i sømandsloven i medfør af den særlige bestemmelse i sømandslovens § 75, hvorefter økonomi- og erhvervsministeren kan fastsætte regler, der fraviger loven for skibe til fiskeri og andet særligt formål.

#### *2.1.2. EU-regler*

ILO-konventionen om de søfarendes arbejds- og/eller hviletid er allerede gennemført i direktivform, ligesom EU-retten også regulerer en række sociale forhold. Den nye konvention har dog også givet anledning til nye EU-regler. Rådet har vedtaget direktiv 2009/13/EF af 16. februar 2009 om iværksættelse af den aftale, der er indgået mellem European Community Shipowners' Associations (ECSA) og European Transport Workers' Federation (ETF) om konventionen om søfarendes arbejdsforhold af 2006 og om ændring af direktiv 1999/63/EF (EU-Tidende nr. L 124 af 20. maj 2009, side 30-50). Direktivet gennemfører væsentlige dele af konventionen og træder i kraft senest samme dato, som konventionen om søfarendes arbejdsforhold af 2006 træder i kraft internationalt, og medlemsstaterne skal have gennemført direktivet senest 12 måneder derefter. Det er fastsat i konventionen, at den træder i kraft 12 måneder efter, at mindst 30 medlemsstater, der repræsenterer 33 pct. af verdensbruttotonnagen af skibe, har

ratificeret den. Tonnagekravet er allerede opfyldt, og kravet til antallet af ratificerende medlemsstater vil blive opfyldt, når de enkelte EU-lande har ratificeret, hvilket forventes at ville ske inden udgangen af 2010. Konventionen forventes således at ville træde i kraft inden udgangen af 2011.

Med direktivet gøres arbejdsmarkedets parters aftale bindende for medlemsstaterne, der pålægges at sikre dets efterlevelse, evt. gennem kollektive overenskomster. Aftalen medtager store dele af den bindende del af konventionen, men området for kontrol af konventionens opfyldelse berøres ikke, idet dette ikke er aftalestof, men henhører under medlemsstaternes afgørelse.

Direktivet vedrører områder, der i dag er dækket af andre direktiver, f.eks. Rådets direktiv 1999/63/EF af 21. juni 1999 (EF-Tidende nr. L 167 af 2. juli 1999, side 33-37), der udmønter den tidligere aftale mellem ECSA og ETF om tilrettelæggelse af arbejdstiden for søfarende. Der gennemføres visse ændringer i 1999-direktivet, herunder mere detaljerede regler om lægeundersøgelse og om unges arbejde i handelsskibe, samt justering af feriereglerne for søfarende.

Direktivet finder anvendelse for alle søfarende om bord på handelsskibe, der er registreret i en medlemsstat eller fører en medlemsstats flag. Der indføres – i lighed med konventionen – en særlig og udvidet definition af begrebet ”søfarende”. Den omfatter alle personer, der er ansat, forhyret eller arbejder om bord i et skib i søen.

Parternes aftale er inddelt i 5 hovedområder, der indholdsmæssigt svarer til ILO-konventionens afsnit, men alene medtager visse dele af konventionens regulering.

### *3. Lovforslagets nærmere indhold*

Danmark har allerede i dag ratificeret en række af de konventioner, der indgår i de oven for beskrevne dele af konventionen. Gældende dansk lovgivning dækker derfor allerede i dag stort set de rettigheder og forpligtelser, der følger af konventionen. Gennemførelsen af konventionen nødvendiggør dog visse ændringer i lov om sikkerhed til søs, jf. lovbekendtgørelse nr. 903 af 12. juli 2007 med senere ændringer, sømandsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 742 af 18. juli 2005 med senere ændringer, og lov om skibes besætning, jf. lov nr. 15 af 13. januar 1997 med senere ændringer.

Nedenfor redegøres nærmere for de væsentligste ændringer af de 3 love.

#### *3.1. Begrebet søfarende*

Den gældende sømandslov sonder mellem de såkaldte § 1-søfarende, der er personer, der er ansat af rederen til udførelse af skibstjeneste om bord i et skib i søen, og de såkaldte § 2-søfarende, der er personer, der ikke er ansat af rederen, eller er personer, der er ansat af rederen, men som udfører andet arbejde om bord end skibstjeneste. Efter loven har § 1-søfarende den mest omfattende beskyttelse. Hvad der nærmere forstås ved skibstjeneste, er ikke fastlagt i loven, men må i overensstemmelse med traditionel opfattelse forstås som arbejde, der udføres af personer, der deltager i skibets drift og vedligeholdelse samt de ombordværendes forplejning.

Bestemmelserne i den gældende sømandslov finder kun begrænset anvendelse på § 2-søfarende. Denne gruppe omfatter bl.a. personer ansat hos en selvstændig restauratør om bord på et passagerskib. Disse personer er f.eks. ikke omfattet af lovens regler om opsigelse, beregning og udbetaling af hyre samt gratis sygepleje og ret til sygehyre m.v.

Det følger endvidere af den gældende sømandslov, at personer, der arbejder, mens skibet ligger i havn, og ikke følger med til søs, falder uden for lovens regulering. Endelig finder loven heller ikke anvendelse på søfarende på udenlandske skibe.

Skibsføreren er ikke omfattet af søfarendebegrebet i den gældende sømandslov, og ansættelsesforholdet for skibsføreren er reguleret i et særligt afsnit 11 i loven.

Konventionen anvender et bredere begreb end det, der gælder i dag efter sømandsloven. Konventionen

definerer i artikel 2, stk. 1 (f), søfarende som en person, der er ansat eller forhyret eller arbejder om bord på et skib, for hvilket konventionen gælder, uanset i hvilken stilling den pågældende er ansat. Til denne definition knytter sig en ILO-resolution vedrørende oplysninger om erhvervsmæssige grupperinger, der blev vedtaget på søfartskonferencen i 2006. Den har til formål at belyse om visse persongrupper er søfarende efter konventionen.

Konventionen skelner i princippet ikke mellem de forskellige typer af arbejde, som udføres om bord på skibet, jf. definitionen af søfarende i art 2, stk. 1 (f). Dette betyder, at man ikke længere kan opretholde sømandslovens adskillelse af § 1- og § 2-søfarende.

For at leve op til konventionens krav foreslås det at ændre indholdet af søfarende-begrebet, således at det kommer til at omfatte enhver person, bortset fra skibsføreren, der har sit arbejde på dansk skib, og som ikke udelukkende arbejder om bord, mens skibet ligger i havn. Derved tydeliggøres det, at loven ikke gælder for personer, der kun arbejder om bord i havn. Personer, der normalt udelukkende arbejder om bord, mens skibet er i havn, som f.eks. tekniske eksperter eller inspektører fra offentlige myndigheder eller klassifikationsselskaber, og som helt undtagelsesvis medsejler til næste havn for at færdiggøre en installation, reparation eller inspektion, er derfor ikke omfattet. Reparator- og malerteams, som følger med skibet for at udføre skibsarbejde i form af maling eller anden vedligeholdelse, vil derimod være omfattet af søfarende-begrebet.

Det nye søfarende-begreb får som konsekvens, at der ikke længere i loven sondres mellem personer, der udfører skibstjeneste, og personer, der udfører andet arbejde om bord, eller mellem personer, der er ansat af rederen eller en anden arbejdsgiver. Alle personer, der falder ind under det nye søfarende-begreb, vil således fuldt ud være omfattet af sømandslovens regulering.

Det foreslås, at sømandslovens eksisterende struktur bibeholdes, således at skibsføreren fortsat ikke omfattes af søfarende-begrebet. Det foreslås, at det sikres i lovens særlige bestemmelser om skibsføreren tjenesteaftale, at skibsføreren får samtlige rettigheder m.v., som konventionen giver andre søfarende.

Det følger endeligt af konventionen, at hvis der er tvivl om, hvorvidt en personkategori skal betragtes som omfattet af søfarende-begrebet, afgøres spørgsmålet af tilsynsmyndigheden (i Danmark Søfartsstyrelsen) efter høring af de organisationer for redere og søfarende, som spørgsmålet vedrører.

### *3.2. Regulering for udenlandske skibe*

Danmark kan efter artikel 5.4 i konventionen om søfarendes arbejdsforhold føre kontrol med, at udenlandske skibe, der anløber dansk havn, overholder konventionens bestemmelser om søfarendes arbejds- og leveforhold. En sådan kontrol tænkes gennemført i forbindelse med den havnestatskontrol, der i dag gennemføres af fremmede skibe, der anløber dansk havn.

Danmark vil efter konventionens bestemmelser om klagebehandling i nogle tilfælde være forpligtet til at gennemføre sådan kontrol som led i klagebehandlingen, f.eks. i visse tilfælde hvor en søfarende klager over, at der er sket overtrædelser af konventionen.

Hvis den indledende kontrol afslører manglende overholdelse af konventionskrav, der klart udgør en sikkerheds- og sundhedsfare for de søfarende, eller en alvorlig eller gentaget overtrædelse af konventionens bestemmelser, skal der tages skridt til at sikre, at skibet ikke står til søs, før de pågældende mangler er udbedret, eller der foreligger en acceptabel handlingsplan til udbedring af manglerne. Ved en sådan tilbageholdelse skal flagstaten samt redernes og de søfarendes organisationer i Danmark informeres.

Hvis den indledende kontrol afslører manglende overholdelse af konventionskrav, der klart udgør en sikkerheds- og sundhedsfare for de søfarende, eller en alvorlig eller gentaget overtrædelse af konventionens bestemmelser, skal flagstaten ligeledes informeres.

Der træffes ved kontrollen af fremmede skibe ikke afgørelse i det civile retlige forhold mellem søfarende på fremmede skibe og deres arbejdsgivere, og kontrollen og afgørelsen vedrørende en eventuel tilbage-

holdelse betyder således ikke i sig selv, at der skabes et værneting ved danske domstole for et søgsmål anlagt af søfarende eller disses repræsentanter mod rederen eller dennes repræsentanter.

De medlemsstater, der har ratificeret konventionen, skal således ikke alene føre tilsyn med, at egne skibe lever op til konventionens bestemmelser, men skal også i et vist omfang kontrollere, at udenlandske skibe, der anløber deres havne, overholder konventionens bestemmelser om søfarendes arbejds- og leveforhold.

Konventionen indeholder en række bestemmelser, som for danske skibe reguleres af lov om sikkerhed til søs og sømandsloven. Lov om sikkerhed til søs er i medfør af lovens § 1, stk. 3, sat i kraft for udenlandske skibe i danske havne og danske farvandsområder med de begrænsninger, som følger af international ret. Sømandsloven gælder derimod kun for danske skibe. Med den foreslåede bestemmelse i § 3, stk. 2, i lov om sikkerhed til søs, jf. lovforslagets § 1, nr. 5, sikres adgang til at foreskrive, at udenlandske skibe, der anløber dansk havn, lever op til de krav, som følger af konventionen.

### *3.3. Tilsynsbestemmelser*

#### *3.3.1. Koordinering af tilsynsbestemmelserne i de forskellige søfartslove*

I 2006 udsendte regeringen handlingsplanen ”Danmark som Europas førende Søfartsnation”. Et væsentligt led i handlingsplanen er, at kvalitet i dansk skibsfart skal fremmes, samt at Søfartsstyrelsen skal forestå en effektiv, serviceorienteret og moderne administration.

Søfartsstyrelsen udøver i dag kontrol og fører tilsyn i medfør af en række love. De eksisterende tilsynsbestemmelser er både forskellige og overlapper hinanden. I praksis gennemføres samtidig kontrol med forhold, som henhører under flere forskellige love. Med lovforslaget koordineres disse tilsynsbestemmelser, samtidig med at der tages højde for de tilsynsopgaver, som følger af konventionen.

Konventionens artikel 5 indeholder de generelle retningslinjer for medlemsstaternes forpligtigelse til at udøve kontrol med alle skibe, der anvendes kommercielt med undtagelse af skibe, der udelukkende anvendes i indre farvande eller farvande inden for eller i umiddelbar nærhed af beskyttede farvande eller områder, for hvilke havnereglementer gælder. Fiskeskibe og krigsskibe er ligeledes undtaget. Medlemsstaterne pålægges at certificere skibe med en bruttotonnage på 500 og derover. Herudover skal medlemsstaterne etablere et tilsynssystem til sikring af, at de øvrige skibe, uanset størrelse, der fører dets flag, opfylder kravene i konventionen. Medlemsstaterne kan foretage havnestatskontrol af udenlandske skibe, der anløber en medlemsstats havne for at kontrollere, at de ligeledes lever op til konventionens krav. Fiskeskibe og krigsskibe er undtaget. Medlemsstaterne pålægges at certificere skibe med en bruttotonnage på 500 og derover. Herudover skal medlemsstaterne ved regelmæssige inspektioner verificere, at alle skibe, uanset størrelse, der fører dets flag, opfylder kravene i konventionen.

Danmark har siden 1982 været med i et samarbejde om havnestatskontrol i det såkaldte Paris-memorandum om havnestatskontrol (MOU), som i dag tæller 27 medlemmer. Hovedparten af medlemmerne er EU-kyststater, og i 1995 blev et direktiv vedtaget, som gennemfører Paris-memorandummet i EF-retten (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 samt for leve- og arbejdsvilkår om bord (havnestatskontrol) – EF-Tidende nr. L 291 af 14. november 1996, side 42 – som ændret ved Rådets direktiv 98/25/EF, ved Kommissionens direktiv 98/42/EF, ved Kommissionens direktiv 99/97/EF og ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/106/EF). Det indledende arbejde med at forberede retningslinjer for havnestatskontrol i henhold til konventionen er i gang og forventes at blive en del af direktivet. Idet dette vil have konsekvens for de danske gennemførelsesregler, er der i lovforslaget taget højde for, at der i medfør af lov om sikkerhed til søs kan udføres kontrol med, at udenlandske skibe, der anløber dansk havn, overholder konventionens krav.

Som dokumentation for, at forholdene om bord på skibene lever op til væsentlige konventionsregler om søfarende forhold skal danske skibe med en tonnage på over 500 have et certifikat, hvis de vil sejle til havne i andre lande. Certifikatets indhold og form er reguleret i konventionen, og dokumenterer, at de søfarendes arbejds- og levevilkår på skibet er kontrolleret og opfylder kravene i de love, bekendtgørelser og andre administrativt fastsatte bestemmelser, hvormed flagstaten gennemfører konventionen i national ret.

Certificeringen omfatter endvidere en overensstemmelseserklæring vedrørende søfarendes arbejdsforhold. Dette er et dokument, der skal vedhæftes selve certifikatet. Overensstemmelseserklæringen er reguleret i konventionen og skal indeholde en beskrivelse af, hvordan 14 af de vigtigste punkter i konventionen er gennemført i dansk ret, og hvordan rederen i praksis efterlever disse bestemmelser. Dette indebærer, at det ved første syn (certificering) af skibet i vid udstrækning er rederens tiltag til overholdelse af flagstatens gennemførelsesregler, og dermed konventionens regler, der certificeres.

Konventionen kræver ikke, at medlemsstaterne udsteder certifikat til skibe med bruttotonnage under 500. Der stilles dog krav om, at der ud fra en vurdering af, for hvilke skibe bestemmelserne er relevante, skal føres tilsyn med, at de opfylder konventionens krav. Der eksisterer i dag bestemmelser for tilsyn med disse skibe. I de eksisterende bestemmelser indgår det første syn på nybyggede og indflagede danske skibe med bruttotonnage under 500, for hvilke konventionen finder anvendelse. Endvidere forestår Søfartsstyrelsen efterfølgende periodiske syn af disse skibe; dog er de helt små lastskibe i handelsflåden (skibe med et dimensionstal (dvs. længde gange bredde) på mindre end 20) ikke synspligtige, ligesom lastskibe under 15 meter, der udelukkende er beskæftiget i indre farvande, kun synes ved ibrugtagning. Søfartsstyrelsen foretager herudover stikprøvemæssig kontrol af skibene. I synene indgår der allerede i dag mange forhold, som er omfattet af konventionen, og fremover vil de syn, som Søfartsstyrelsen gennemfører på skibe med en bruttotonnage under 500, blive udvidet til også at omfatte de øvrige forhold, som er omfattet af konventionens regulering. Grundet konventionens bestemmelser om, at medlemsstaterne kan fortage havnestatskontrol af udenlandske skibe, der anløber deres havn, for at kontrollere at disse lever op til konventionens krav, anses det for hensigtsmæssigt, at der, hvis rederiet anmoder herom, også udstedes et certifikat til danske skibe med bruttotonnage under 500, som sejler i international fart. Certifikatet vil dokumentere over for andre havnestater, at skibene opfylder konventionens krav om søfarendes arbejds- og levevilkår.

Konventionen og den internationale kode for sikker drift af skibe og forebyggelse af forurening (International Safety Management-Code – ISM-koden) indeholder væsentligt sammenfaldende definitioner af begrebet ”reder” henholdsvis ”rederi”, der medfører, at certifikatet efter hvert regelsæt skal udstedes til ejeren af skibet eller en person eller organisation, der har overtaget ansvaret for driften af skibet. Som følge heraf, og da det med konventionen er søgt sikret, at de søfarende skal kunne gøre deres rettigheder gældende over for den, der driver skibet, bør den overordnet ansvarlige efter begge regelsæt være den samme. Det er derfor i lovforslaget fastsat, at certifikat og overensstemmelseserklæring efter konventionen alene kan udstedes til den, som overensstemmelsesdokumentet er udstedt til efter ISM-koden, hvis skibet er certificeret efter denne kode. Søfartsstyrelsen kan dog i særlige tilfælde dispensere herfra. Dette er nærmere beskrevet i bemærkningerne til lovforslagets § 2, nr. 36.

Konventionen pålægger medlemsstaterne at gennemføre fornyelsessyn af ovenstående hvert femte år, samt et mellemliggende syn mellem anden og tredje årsdag, hvor årsdag betyder den dato, hvor skibet senest skal gennemgå et fornyelsessyn.

Arbejdet med at foretage denne certificering og kontrol vil i vidt omfang – ligesom det i vidt omfang allerede sker i dag inden for rammerne af lov om sikkerhed til søs – blive henlagt til de klassifikations-selskaber, der i forvejen er anerkendte til at udføre uddelegerede syn. I det omfang disse nye opgaver udføres af Søfartsstyrelsen, vil der – efter regler fastsat i medfør af lovens § 24 – blive opkrævet betaling herfor. Betalingen vil blive fastsat i overensstemmelse med Finansministeriets regler om priskalkulation

ved gebyrberegning. Overførelsen af tilsynsbestemmelser fra andre love medfører ikke derudover øget brugerbetaling.

Kontrol af arbejdsretlige forhold, herunder forhold vedrørende løn, vil blive foretaget med fuld respekt af det fagretlige system. Tilsynsmyndighederne vil således være opmærksomme på, at de ikke ved deres afgørelser kommer til at tage stilling til spørgsmål, der rettelig bør afgøres af det fagretlige system eller af domstolene. Der vil således ikke blive foretaget fortolkninger af individuelle eller kollektive ansættelsesaftaler. En eventuel kontrol af rederens overholdelse af lovens bestemmelser om hyreforhold vil derfor først og fremmest angå, om hyren er blevet udbetalt med højst 1 måneds mellemrum, mens det ofte vil være vanskeligt for skibsinspektøren på stedet at foretage en nærmere undersøgelse af, om hyrens størrelse svarer til det aftalte.

Lovforslaget sigter også imod at skabe et bedre grundlag for en skærpet indsats i overensstemmelse med handlingsplanen "Danmark som Europas førende søfartsnation". Lovforslagets beføjelser forudsættes anvendt af Søfartsstyrelsen således, at rederier, der driver deres virksomhed på betryggende og sikker måde, ikke belastes unødigt. Over for rederier, hvor der er konstateret gentagne vanskeligheder med at overholde gældende regler, forudsættes tilsynsreglerne håndhævet så konsekvent, at det ikke vil være muligt for de pågældende at fortsætte deres substandard-virksomhed på en økonomisk rentabel måde.

Med henblik på at sikre anonymitet i tilfælde af klage vil det blive fastsat, at de medarbejdere, som foretager kontrol af skibene, ikke må oplyse over for rederen eller dennes repræsentant, at et tilsynsbesøg foretages som følge af en klage fra en søfarende. Arbejdsmiljøloven indeholder en tilsvarende ordning.

### *3.3.2. Øget anvendelse af risikobaserede syn*

Ud over den opprioritering af tilsynsarbejdet med de søfarendes forhold om bord på skibene, som er en direkte følge af bestemmelserne i konventionen, er det ikke hensigten, at lovændringerne skal indebære en forøgelse af Søfartsstyrelsens tilsynsforpligtelser.

Tilsynet med skibe er i dag i vidt omfang lovbundet, dvs. det fremgår udtrykkeligt af de internationale konventioner og de dertil knyttede danske gennemførelsesregler, hvornår et skib skal synes, og hvad det enkelte syn skal omfatte.

Derudover udføres en række kontrolsyn og andre tilsynsopgaver på myndighedernes initiativ. Sådanne kontrolsyn sker dels som kampagner og dels som stikprøver.

En række syn gennemføres ud fra myndighedernes almene kendskab til de enkelte skibe og rederier. Som et led i at koncentrere synsindsatsen på de områder, hvor der er problemer, vil der blive udviklet systemer, som sikrer, at sådanne kontrolsyn så vidt muligt rettes imod de skibe og rederier, hvor der formentlig vil være noget at komme efter. I vurderingen af, hvem kontrolsyn bør rettes imod, vil indgå de oplysninger, som tilgår Søfartsstyrelsen som myndighed og som erfaringsmæssigt anses for at have betydning for ulykkesfrekvens og manglende overholdelse af reglerne. Eksempler på sådanne forhold kunne være skibets alder, tidsrummet, som indkøbte skibe har været under dansk flag, antallet af fejl fundet på skibet af Søfartsstyrelsen inden for de senere år, søulykker på skibet, skibets tilbageholdelser de senere år samt den gennemsnitlige alder for den påmønstrede skibsledelse de senere år. Som nævnt oven for i afsnit 3.3.1. vil arbejdet med certificering og kontrol i vidt omfang blive henlagt til klassifikationselskaberne, men Søfartsstyrelsen vil selv syne skibe, hvor der kan være særlige forhold, der gør sig gældende, f.eks. passagerskibe.

### *3.3.3. Certificering af overholdelse af koden for sikker skibsdrift*

Den internationale kode for sikker skibsdrift (ISM-koden) indeholder bestemmelser om, at der skal gennemføres periodiske auditeringer (godkendelser) af rederierne og på de enkelte skibe.

Auditeringerne har til formål at klarlægge, om rederiet lever op til ISM-koden, der giver standarder for alle operationelle forhold vedrørende skibets drift, herunder overholdelse af gældende lovgivning,

koder og vejledninger, fastlæggelse af en klar indbyrdes ansvarsfordeling, uddannelse og træning af personale, vedligeholdelse af skibet, analyse og opfølgning på ulykker, herunder arbejdsulykker. Formålet med at auditere skibene er at undersøge, om de følger de procedurer, som rederiet har beskrevet i sit sikkerhedsstyringssystem, og generelt om skibene overholder gældende lovgivning, særligt med hensyn til operationelle forhold.

ISM-koden giver gode rammer for kontrol med rederiernes sikkerhedsarbejde, herunder regler for arbejdsmiljø, rygning og spirituspolitik m.v.

ISM-koden er gennemført i fællesskabslovgivningen ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 336/2006 af 15. februar 2006 om gennemførelse af den internationale kode for sikker skibsdrift i Fællesskabet og ophævelse af Rådets forordning (EF) nr. 3051/95 (EU-Tidende nr. L 64 af 4. marts 2006, side 1–36).

Søfartsstyrelsen ISM-auditerer passagerskibsrederier. For øvrige rederier, hvor der er krav om ISM-certificering, har Søfartsstyrelsen uddelegeret opgaven til de anerkendte klassifikationsselskaber. Klassifikationsselskaberne er private virksomheder, som er autoriserede til at varetage kontrollen på Søfartsstyrelsens vegne. Søfartsstyrelsen auditerer dog selv enkelte lastskibsrederier, som har ønsket, at opgaven varetages af Søfartsstyrelsen. Uddelegeringen betyder, at det alt andet lige er vanskeligere for Søfartsstyrelsen at kontrollere rederiernes sikkerhedsarbejde. Det skyldes, at der indsættes et mellemlid, som skal instrueres i, hvordan tilsynsopgaven skal gennemføres. Klassifikationsselskaber varetager samtidig mange flagstaters tilsynsopgaver og arbejder derfor primært ud fra internationale standarder.

For at styrke tilsynet med sikkerhedsarbejdet vil Søfartsstyrelsen i større omfang end tidligere forestå den lovpligtige ISM-auditering af lastskibsrederier og enkelte lastskibe. Skibene indgår i kontrollen med henblik på at kontrollere, at rederiets procedurer følges. De pågældende rederier vil blive valgt ud fra en risikobaseret vurdering og under hensyntagen til styrelsens øvrige arbejdsopgaver. Særlig opmærksomhed vil blive rettet mod rederier, hvor statistikkerne viser, at der er behov for en tættere kontrol. De nærmere kriterier for udvælgelsen vil blive drøftet med erhvervet i Skibstilsynsrådet. Der vil i medfør af den foreslåede bestemmelse i § 1, nr. 15, kunne fastsættes nærmere regler for, hvorledes de pågældende skibe og rederier udvælges. Sådanne regler vil blive fastsat efter høring af Skibstilsynsrådet. Klassifikationsselskaberne vil fortsat kunne ISM-auditere de øvrige rederier og skibe, hvilket tilgodeser, at der ikke vil ske en unødigt stigning i rejseomkostninger, da inspektører fra klassifikationsselskabernes lokale kontorer rundt om i verdenen fortsat vil kunne benyttes til kontrol af hovedparten af skibene. Lovforslaget sigter generelt mod effektivisering af tilsynet m.v. og indeholder også hjemmelsbestemmelser for fastsættelse af regler om tilsynsvirksomheden.

Der er efter gældende lov hjemmel til at fastsætte regler om betaling af gebyr, når Søfartsstyrelsen foretager syn af skibe, som er foreskrevet i medfør af loven, herunder kontrolsyn. Som anført i afsnit 3.3.1. vil betalingen blive fastsat i overensstemmelse med Finansministeriets regler om priskalkulation ved gebyrberegning. Den gældende bekendtgørelse om betaling for syn af skibe m.v. vil blive justeret, således at der kan opkræves betaling, når Søfartsstyrelsen – i stedet for klassifikationsselskaberne – foretager de nævnte auditeringer.

#### *3.3.4. Tilbageholdelse af skibe*

Reglerne om tilbageholdelse af skibe som følge af fejl, manglende certifikater m.v. fremgår af § 14 i lov om sikkerhed til søs.

Som led i implementeringen af konventionen foreslås det at udvide adgangen til at tilbageholde skibe, således at dette også bliver muligt i tilfælde af alvorlige eller gentagne overtrædelser af de love, som Søfartsstyrelsen fører tilsyn med, jf. den foreslåede bestemmelse i § 20 a. Konventionen indebærer, at der kan ske tilbageholdelse, selvom sådanne alvorlige eller gentagne overtrædelser ikke medfører fare for besætningens sikkerhed eller risiko for forurening.

### 3.3.5. Offentliggørelse og videregivelse af oplysninger om sanktioner

Det følger af konventionen, at der i visse tilfælde skal ske underretning af de danske rederes og søfarendes organisationer, når det konstateres, at skibe, som anløber danske havne, ikke lever op til konventionens krav.

Der sker allerede i dag videregivelse af oplysninger om skibes tilbageholdelser og konstaterede mangler bl.a. i forbindelse med den havnestatskontrol, som udføres indenfor rammerne af EU-direktivet om havnestatskontrol, som indeholder bestemmelser om obligatorisk indberetning af kontrolresultater. Oplysningerne vil som hovedregel vedrøre selskaber og skibe, men der kan også i begrænset omfang blive tale om oplysninger, der kan anses som personoplysninger, f.eks. når et skib, som er ejet af en fysisk person, tilbageholdes.

Selvom der ikke rejses straffesag, vil der derved kunne ske videregivelse af oplysninger om manglende overholdelse af regler, som er strafbelagte. Sådanne oplysninger må, hvis det drejer sig om skibe, som er ejet af fysiske personer, efter persondataloven kun videregives, hvis det sker til varetagelse af private eller offentlige interesser, som klart overstiger de interesser, som begrunder hemmeligholdelse, eller er et nødvendigt led i udførelsen af en virksomheds opgaver.

Den gældende lov og EU-direktivet om havnestatskontrol forudsætter, at der kan ske videregivelse af oplysninger om tilbageholdelser og konstaterede fejl på skibe, uden at der foretages en vurdering af, om dette i det konkrete tilfælde er nødvendigt for Søfartsstyrelsens virksomhed, eller om der til videregivelsen er knyttet interesser, som klart overstiger hensynet til de personer, hvis skibe der er konstateret fejl på. Dette gælder, selvom skibet er ejet ikke af et selskab, men en fysisk person. Resultatet af Søfartsstyrelsens kontrolsyn mv. anses endvidere generelt ikke som oplysninger af fortrolig karakter, hvilket bl.a. indebærer, at der, når sådanne oplysninger ikke indgår i en konkret straffesag, efter fast praksis meddeles aktindsigt i synsrapporter og lignende oplysninger efter bestemmelserne i lov om offentlighed i forvaltningen.

Med lovforslaget videreføres ordningen, idet det præciseres, at der derved sker en fravigelse af persondatalovens bestemmelser for så vidt angår forbudet imod videregivelse af oplysninger om strafbare forhold. Persondatalovens øvrige bestemmelser, herunder bestemmelserne om indsigelsesret og berigtigelse, finder fortsat anvendelse.

Med lovforslaget udvides ordningen endvidere til, at manglende efterlevelse ikke kun af lov om sikkerhed til søs, men tillige manglende efterlevelse af sømandsloven (som med lovforslaget foreslås ændret til lov om søfarendes ansættelsesforhold m.v.), besætningsloven, lov om skibsmåling og søloven kan offentliggøres. Endvidere kan der ske offentliggørelse af oplysninger vedrørende ulykker til søs. Foruden implementering af konventionen har forslaget til formål at styrke den præventive virkning som følger af offentliggørelse af sådanne oplysninger.

Strafferetlige afgørelser vedrørende besætningsmedlemmer eller andre fysiske personer (såvel domme som bøvedtagelser) vil blive offentliggjort uden nævnelse af navn. Da søfartsverdenen er forholdsvis lille, vil denne anonymisering ikke i alle tilfælde hindre, at man i dele af søfartsverdenen, hvor man er bekendt med, hvem der har gjort tjeneste på de skibe, som har været involveret i de ulykker mv., vil kunne henføre oplysningerne til en konkret person.

Forslaget indebærer, at der også kan ske videregivelse af oplysninger til personer. Dette kan f.eks. være relevant, hvis Søfartsstyrelsen ligger inde med oplysninger om fejl og mangler på et skib, som bør videregives til en (potentiel) køber af skibet.

Efter EU-direktivet om personoplysninger, som ligger til grund for den danske lovgivning (Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 95/46/EF af 24. oktober 1995 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger og om fri udveksling af sådanne oplysninger) må behandling af oplysninger om lovovertrædelser og straffedomme kun foretages under kontrol af en offentlig myndighed,

eller hvis der gælder tilstrækkelige garantier i medfør af den nationale lovgivning med forbehold af de undtagelser, som medlemsstaten kan fastsætte på grundlag af nationale lovbestemmelser. Lov om behandling af personoplysninger indeholder en række bestemmelser om oplysningspligt m.v., som skal iagttages og det er – også i lyset af at strafferetlige afgørelser vedrørende fysiske personer offentliggøres uden navns nævnelse – vurderet, at kravet om ”tilstrækkelige garantier” ikke nødvendiggør supplerende beskyttelsesforanstaltninger udover det, som følger af lov om behandling om personoplysninger.

### *3.4. Andre ændringer i lov om sikkerhed til søs, som ikke er en følge af konventionen om søfarendes arbejdsforhold*

#### *3.4.1. Styrkelse af sikkerheden på fiskefartøjer*

Der har i den senere tid været en række eksempler på, at sikkerheden om bord i de mindre danske fiskefartøjer bør forbedres. Regeringen vil derfor iværksætte en række initiativer til forbedring af sikkerheden. Derfor indgår – som en væsentlig del af lovforslaget – en ”sikkerhedspakke” for fiskefartøjer.

Foranstaltningerne tager udgangspunkt i det segment af fiskefartøjer, der kategoriseres som mindre fiskefartøjer (har en længde på mellem 7,5 og 15 meter og er underlagt regler om bl.a. stabilitet, sikkerhedsudstyr m.m.). Denne afgrænsning skyldes, at der særligt i dette segment er tegn på en manglende sikkerhedskultur. Ud af de 329 uanmeldte syn, som Søfartsstyrelsen har gennemført i perioden 2007-medio 2009 på dette segment af fartøjer, blev der fundet 2.160 fejl i 226 af synene. Den hyppigste fejl var i redningsudstyret, og den næst hyppigste var i kategorien ”stabilitet, konstruktion og el”. Antallet af fejl på disse fartøjer ligger derfor på et uacceptabelt højt niveau.

Stabiliteten i forbindelse med ombygninger af de mindre fiskefartøjer og en manglende anmeldelse af sådanne ombygninger med henblik på kontrol heraf er forhold, der skal sættes ind over for. For fiskefartøjer i det omhandlede segment gælder i dag i modsætning til større fiskefartøjer ikke et krav om periodiske syn.

Der vil ikke kun blive set på, hvordan man forbedrer kontrollen, men der bliver også tale om andre initiativer til forbedring af sikkerheden, såsom krav om fribordsmærker (et fribordsmærke er et mærke, som angiver, hvor meget skibet må laste) for at sikre mod forlis som følge af overlastning. Der vil endvidere, for at øge fokus på fiskefartøjers sikkerhedsmæssige tilstand i køb/salgssituationen, og med henblik på at forbedre købers mulighed for at sikre sig, at fiskefartøjet er i sikkerhedsmæssig forsvarlig stand blive udarbejdet en vejledning som købere af mindre fiskefartøjer kan gøre brug af. Ligesom der i samarbejde med erhvervet vil blive gennemført en kampagne om øget sikkerhed for mindre fiskefartøjer. Kampagnen vil blandt andet indeholde information om de gennemførte tiltag. Endelig vil egenkontrollen blive udvidet på enkelte punkter i relation til ombygninger mv. Disse initiativer vil dog kunne gennemføres inden for de eksisterende regler.

#### *3.4.1.1. Betaling for syn af fiskefartøjer*

Såvel mindre som større fiskefartøjer skal i dag have et første syn ved bygning af et nyt fartøj, i relation til store ombygninger eller i forbindelse med, at et udenlandsk skib skal være dansk. Et sådant første syn efterfølges for de større fiskefartøjers vedkommende af periodiske syn hvert 2. år. Det bemærkes, at større handelsskibe og passagerskibe er underlagt syn hvert år.

De mindre fiskefartøjer er derimod ikke i dag underlagt sådanne periodiske syn. For at højne sikkerheden vil der blive indført krav om et periodisk syn hvert 5. år på disse fartøjer. Denne periode er vurderet passende under hensyntagen til de særlige forhold, der gør sig gældende for disse fartøjer herunder skibenes anvendelse og størrelse. Endvidere gælder der også 5-årige intervaller for hovedsyn på last- og passagerskibe.

Lov om sikkerhed til søs indeholder allerede hjemmel til, at et krav om syn af mindre fiskefartøjer

kan indføres administrativt, og denne ændring kræver derfor ikke lovændringer i sig selv. Det øgede ressourceforbrug skal dog dækkes ind via brugerbetaling, hvor der betales for arbejdet med syn af skibene ud fra de almindelige takster for syn af skibe. Da ansvaret for den sikkerhedsmæssige tilstand af fiskefartøjerne påhviler rederne, bør disse også betale for de periodiske syn, hvilket følger af lovforslaget.

For at stille mindre og større fiskefartøjer ens foreslås det, at brugerbetalingen for periodiske syn kommer til at gælde alle fiskefartøjer. Der henvises i øvrigt til bemærkningerne til lovforslagets § 1, nr. 19.

#### *3.4.1.2. Anmeldelsespligt for værfter og mindre maskinværksteder*

Et væsentligt element i forebyggelse af ulykker er, at der sker en godkendelse af de ombygninger, som i henhold til den gældende lovgivning er anmeldelsespligtige.

I dag er det rederen, der har ansvaret for at anmelde en ombygning til Søfartsstyrelsen. Dette ansvar er det vigtigt at fastholde. Der er imidlertid flere eksempler på, at kravet ikke bliver overholdt ved ombygning af mindre fiskefartøjer – måske fordi den pågældende ikke altid har mulighed for at gennemskue konsekvensen af ombygningen. Derfor bør også de virksomheder, der foretager ombygninger af fiskefartøjer, og som har den tekniske ekspertise, pålægges pligt til at anmelde disse, således at det sikres, at Søfartsstyrelsen gøres bekendt med ombygningerne og kan tage stilling til, hvorvidt det skal kræves, at der foretages kontrol af skibet for f.eks. at sikre, at skibets stabilitet er i orden.

Der vil derfor blive fastsat regler om, at værfter og andre virksomheder, der ombygger fiskefartøjer, skal anmelde sådanne ombygninger til Søfartsstyrelsen. Det er fundet hensigtsmæssigt at indsætte en udtrykkelig hjemmelsbestemmelse herom i loven.

De ombygninger, som skal anmeldes, vil være de samme, som efter de gældende regler er omfattet af anmeldespligt for rederne. Detailreglerne vil blive fastsat i de administrativt fastsatte regler.

#### *3.4.2. Overvågning af danske farvande*

Der er i EU fastsat regler om overvågning m.v. af skibsfarten, jf. Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/59/EF af 27. juni 2002 om oprettelse af et trafikovervågnings- og trafikinformationssystem for skibsfarten i Fællesskabet og om ophævelse af Rådets direktiv 93/75/EØF (EU-Tidende nr. L 208 af 5. august 2002, side 10-27).

Overvågningsdirektivet er ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/17/EF af 23. april 2009 om ændring af direktiv 2002/59/EF om oprettelse af et trafikovervågnings- og trafikinformationssystem for skibsfarten i Fællesskabet (EU-Tidende nr. L 131 af 28. maj 2009, side 101-113). Et af de væsentlige, nye elementer er, at overvågningen af skibstrafikken skal forstærkes gennem medlemsstaternes anvendelse af et fælleseuropæisk elektronisk system til udveksling af informationer om skibstrafikken, herunder om skibes ankomster og om eventuelle farlige og forurenende laster. Systemet betegnes SafeSeaNet og er under stadig udvikling af Det Europæiske Agentur for Søsikkerhed (EMSA) i samarbejde med medlemsstaterne. SafeSeaNet er således et EU-baseret elektronisk netværk til udveksling af maritimt relaterede informationer. Ændringsdirektivet præciserer, at SafeSeaNet bør fungere som fælles indberetningssystem for alle indberetningspligter i medfør af EU-lovgivningen. Dette med henblik på harmonisering af indberetningerne og reduktion af de administrative byrder for erhvervet.

I Danmark har Forsvarsministeriet (ved Søværnets Operative Kommando) i henhold til EU-direktiv 2002/59/EF udviklet og etableret den danske del af SafeSeaNet og forestået driften heraf..

Lovforslaget giver hjemmel til implementering af denne del af ændringsdirektivet.

Herudover er forslaget et led i regeringens bestræbelser på at lette de administrative byrder for erhvervslivet. Erhvervslivets indberetninger på søfartsområdet bør således så vidt muligt ske ét sted, som de relevante myndigheder kan trække oplysningerne fra. Dette er i overensstemmelse med begreberne

”single window” og ”one-stop-shop”, hvorefter erhvervslivet så vidt muligt kun skal rette henvendelse ét sted. Informationerne i SafeSeaNet, der er baseret på indberetninger fra skibe, rederier og havne, er således gjort tilgængelige for såvel relevante nationale myndigheder som for EU-Kommissionen og andre EU-landes myndigheder. Derved skabes mulighed for, at indberetning kun behøver at ske én gang.

Den foreslåede bestemmelse giver hjemmel til, at økonomi- og erhvervsministeren efter forhandling med forsvarsministeren kan fastsætte regler om overvågning af danske farvande m.v., herunder om pligt til at foretage indberetning. Indberetningen vil skulle ske til Søværnets Operative Kommando. Hvis de regler, som udstedes i medfør af bestemmelsen, har særlig betydning for andre ministres opgavevaretagelse, vil disse blive inddraget i forhandlingerne..

Indberetningerne til Søværnets Operative Kommando foretages dels som supplement til Forsvarsministeriets øvrige oplysninger til brug for Forsvarsministeriets egne opgaver med farvandsovervågning m.v., og dels til brug for andre myndigheders opgavevaretagelse. Eksempelvis er indberetningerne af skibsanløb, med henblik på at Søfartsstyrelsen skal foretage havnestatskontrol, for at lette de administrative byrder omlagt, således at det nu sker til Søværnets Operative Kommando.

Der findes ikke i Forsvarsministeriets lovgivning regler om skibes og havnes maritime indberetninger m.v., og hjemlen til at fastsætte regler herom foreslås derfor indført i lov om sikkerhed til søs.

Forslaget til § 8 a indebærer ikke ændringer i den gældende bestemmelse i § 20, stk. 1, i lov om sikkerhed til søs, som bl.a. giver hjemmel til at pålægge danske havne en pligt til indberetning i forbindelse med skibes anløb.

Ændringen af overvågningsdirektivet indebærer endvidere, at myndighederne som følge af farlige isforhold skal kunne hindre et skib i at afsejle, hvis det ikke kan dokumenteres, at skibet opfylder de krav til konstruktion og maskinkraft, som issituationen tilsiger. Bestemmelsen i § 14, stk. 3, i lov om sikkerhed til søs foreslås som følge heraf justeret i overensstemmelse hermed (lovforslagets § 1, nr. 9).

### *3.4.3. Rederens ansvar for overholdelse af søsikkerhedsloven*

De nuværende bestemmelser i §§ 9-13 blev indført med vedtagelsen af lov om skibes sikkerhed m.v. i 1980. Den indtil da gældende lov om tilsyn med skibe indeholdt ikke sådanne bestemmelser. Dette havde ledt til en række situationer, hvor det havde været uklart, hvor ansvaret for overtrædelse af reglerne skulle placeres. Hensigten med de nye regler var således at skabe klarhed over ansvarsfordelingen mellem rederen, skibsføreren og det øvrige mandskab.

Reglerne tog udgangspunkt i, dels at uklarhederne om fordelingen havde en historisk forklaring, nemlig at skibsføreren under tidligere tiders dårlige kommunikationsforhold måtte betragtes som den, der var mest nærliggende til at bære det fulde ansvar for, at de sikkerhedsmæssige forskrifter var overholdt; dels at kommunikationsforholdene var forbedret, men fortsat var meget begrænsede i forhold til i dag. Som følge heraf fik bestemmelserne en udformning, hvor en væsentlig del af ansvaret for overholdelsen af lovgivningen stadig påhvilede skibsføreren. Bestemmelsen om rederens ansvar fik en udformning, hvor rederens ansvar i vidt omfang begrænses, idet rederens direkte ansvar alene omfatter udbedring af fejl og mangler ved skibet, som rederen bliver bekendt med, samt at påse at skibet opfylder lovkravene til syn og certificering. Hertil kommer dog en pligt til at sikre, at skibsføreren har mulighed for at opfylde de forpligtelser, som påhviler denne.

En sådan begrænsning af rederens ansvar er ikke længere tidssvarende. Fremover bør det være rederen, der har det overordnede ansvar for at skibet og dets drift er i overensstemmelse med loven.

Baggrunden herfor er, at rederen har den økonomiske interesse i skibets drift. Rederen må derfor sikre sig, at vedkommende har overblik over lovens krav og mulighed for at sikre opfyldelsen heraf. Således er det rederen, der kan tilføre de nødvendige ressourcer for at sikre opfyldelsen. Gennem det lovpligtige sikkerhedsstyringssystem er det endvidere som udgangspunkt rederen, som træffer beslutning om en

stor del af de spørgsmål vedrørende den sikkerhedsmæssige drift, som i tidligere tider påhvilede skibsføreren. Dette skal ses i sammenhæng med, at den teknologiske udvikling har medført, at kommunikationen mellem rederen og skibet nu er så kort, at rederen reelt altid vil kunne opnå de nødvendige oplysninger om skibets aktuelle forhold.

Det er ikke fundet nødvendigt eller hensigtsmæssigt at indsætte en definition af begrebet reder i loven. Dette må fortsat afgøres efter en konkret vurdering, hvor der – ud over ejerforholdet – tages hensyn til de omstændigheder, som skibet drives under. Det forudsættes, at skibets ejer – eller det selskab i hvis økonomiske interesse driften sker, hvis dette er en anden end ejeren – vil blive anset som (med)reder i alle tilfælde, hvor den pågældende deltager aktivt i rederifunktionerne eller på anden måde øver indflydelse på skibets drift. Dette gælder, uanset om en anden er udpeget som sikkerhedsansvarlig i henhold til ISM-koden.

Ændringen følger også den generelle udvikling i lovgivningen mod i højere grad at holde virksomheden frem for den enkelte medarbejder ansvarlig. Det bemærkes, at denne udvikling, særligt i form af strafansvaret for juridiske personer i straffelovens 5. kapitel, allerede har medført en betydelig skærpelse af ansvaret for rederen i alle tilfælde, hvor virksomheden udøves i selskabsform. Det følger således af bestemmelserne i straffelovens 5. kapitel, at et selskab kan straffes, når der inden for dets virksomhed begås lovovertrædelser af de til selskabet knyttede personer. De nugældende §§ 9-12 begrænser ikke adgangen til at pålægge virksomhedsansvar efter straffelovens 5. kapitel. I bemærkningerne til lov nr. 511 af 17. juni 2008 (Folketingstidende 2007-08 Tillæg A 3649) er det anført, at virksomhedsansvaret skal bringes i anvendelse i videre omfang.

Loven indeholder ingen definition af, hvem det er, som er reder. Udgangspunktet er, at den, som forestår driften af skibet, og i hvis økonomiske interesse dette sker, anses som reder. Hvis ejeren af skibet selv forestår driften, er ejeren reder. Hvis en person eller organisation, som har bareboatbefragtet skibet, dvs. lejet skibet uden mandskab, forestår driften, er den pågældende bareboatbefragter reder. Det følger endvidere af lovens forarbejder, at en korresponderende reder, der selv ansætter mandskabet, under visse omstændigheder vil kunne anses som reder.

Personer eller organisationer, som lejer skibet med besætning (f.eks. en tids- eller rejsebefragter), anses derimod normalt ikke som reder.

Domstolene har i enkelte sager taget stilling til, hvem der må anses som reder i henhold til søsikkerhedsloven.

I Scandinavian Star-sagen var skibet ejet og drevet af selskaber, som ejedes af hustruen og børnene til den person, der senere blev dømt som reder. Sø- og Handelsretten udtalte følgende om den pågældendes stilling som reder:

”Tiltalte var repræsentant for sin hustru og sine børn i den selskabskonstruktion, han havde valgt af skattemæssige, registreringsmæssige og andre grunde, og var bestemmende i økonomisk henseende ved beslutning om indkøb af skib og valg af det tidspunkt, på hvilket det blev sat i drift. Dette må medføre, at tiltalte må anses som den, der som reder har truffet beslutning om at sætte skibet i drift den 1. april 1990, hvorfor han tillige havde pligt til at sørge for, at skibsføreren havde mulighed for at opfylde sine sikkerhedsmæssige forpligtelser.”

Højesteret tiltrådte efter det, der af Sø- og Handelsretten var lagt til grund vedrørende den pågældendes beføjelser med hensyn til indkøbet og driften af »Scandinavian Star«, at han blev anset som reder i relation til § 23, 2. pkt. (nuværende § 9, 2. pkt.)

Tidligere var det sædvanligt, at rederierne selv forestod de mange forskelligartede forhold, som indgår i rederivirksomhed. Det er i dag blevet sædvanligt, at betydelige dele af rederifunktionen udliciteres til selvstændigt virkende selskaber. Eksempelvis kan et rederi overlade forhyringen af mandskab til et forhyringsbureau, det tekniske vedligehold af skibet til et operatørselskab, indkøbsfunktionen til et firma,

der forestår indkøbskontrakter m.v., indgåelse af fragt- og befragtningsaftaler m.v. (den kommercielle drift) til et befragtningsfirma samt sikkerhedsstyringen efter ISM-koden til et helt tredje selskab. Disse selskaber kan i større eller mindre omfang handle selvstændigt inden for de rammer, som fastlægges ved aftalerne mellem de involverede. Sikkerhedsstyringssystemerne skal definere ansvar, beføjelser og indbyrdes relationer imellem de involverede virksomheder og alt personel, som leder, udfører eller kontrollerer alt arbejde, som har betydning for sikkerheden om bord og forebyggelsen af forurening.

Den internationale kode for sikker skibsdrift indeholder en bestemmelse, efter hvilken en person eller organisation som f.eks. en operatør eller bareboatbefragter, der fra ejeren af skibet har overtaget de pligter og ansvarsområder, som koden pålægger, anses som rederi i forhold til kodens bestemmelser. Personer eller virksomheder, som således har fået overdraget ansvaret for iagttagelse af kodens bestemmelser, vil i nogle tilfælde tillige være reder i søsikkerhedslovens forstand. Dette er f.eks. tilfældet, når en bareboatbefragter forestår driften af skibet.

Det forhold, at en person eller virksomhed har overtaget ansvaret for overholdelsen af de forpligtelser og ansvarsområder, som koden pålægger, indebærer imidlertid ikke i sig selv altid, at den pågældende anses som reder i søsikkerhedslovens forstand. Koden om sikker skibsdrift giver således tillige mulighed for, at ansvaret efter koden kan henlægges til et operatørselskab, som forestår sikkerhedsstyringen af skibet på en andens vegne uden at være økonomisk ansvarlig for skibets drift. Denne mulighed for at outsource sikkerhedsstyringen anvendes, som nævnt, i moderne rederidrift i et ikke ubetydeligt omfang. I disse situationer, hvor den ISM-ansvarlige ikke driver skibet for egen regning, men alene agerer på ejerens vegne, vil det normalt være ejerselskabet, der har den økonomiske interesse i driften, der vil skulle tilføre de ressourcer, der er nødvendige for at efterleve sikkerhedsstyringssystemet, ligesom det ofte vil være dette selskab, der formelt er arbejdsgiver for skibsfører og mandskab. I sådanne situationer bør den, i hvis økonomiske interesse skibet drives, fortsat anses som reder og dermed forpligtet til at sikre, at driften lever op til lovgivningens krav. Tilsvarende gælder, hvor operatøren alene står for dele af skibets drift.

Hvor ansvaret for et skibs drift således helt eller delvis er overladt til en operatør, der ikke driver skibet for egen regning, opstår der et reelt samvirke om driften mellem operatøren og den, for hvis regning skibet drives. Det er derfor fundet naturligt, at ansvaret for, at lovgivningen opfyldes, i sådanne situationer påhviler begge parter. Der foreslås derfor i § 9, stk. 2, indsat en bestemmelse, hvorefter de almindelige pligter til at sikre, at skibet og dets drift lever op til lovgivningens krav – ud over rederen – tillige påhviler den, som helt eller delvis har overtaget pligter og ansvarsområder, som er omfattet af ISM-koden. Hvis en person eller et selskab har påtaget sig at forestå sikkerhedsstyringen, bør den pågældende ligeledes kunne strafforfølges, når besætningsmedlemmer foretager lovovertrædelser som led i tjenesten, selvom den ISM-ansvarlige ikke anses som reder. Dette gælder, uanset hvem som formelt er arbejdsgiver for de pågældende. Den ISM-ansvarlige har således via sikkerhedsstyringssystemet ikke kun mulighed for, men også pligt til at sikre, at der sker fornøden instruktion af besætningsmedlemmerne, og at de sikkerhedsmæssige forhold og forureningsforebyggende foranstaltninger er i orden.

#### *3.4.4. Udvidet adgang til at videregive oplysninger af betydning for sikkerheden*

For at sikre at EU's medlemsstater lever op til deres internationale forpligtelser som flagstater, er der fastsat regler om opfyldelse af de internationalt fastsatte krav til flagstater jf. Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/21/EF af 23. april 2009 om opfyldelse af kravene til flagstater (EU-Tidende nr. L 131 af 28. maj 2009, side 132-135). Som følge af direktivet skal en medlemsstat, inden den giver tilladelse til drift af et skib, som har fået ret til at føre dens flag, sikre, at skibet opfylder de gældende internationale regler og forskrifter. Til brug herfor kan der indhentes oplysninger om skibets udestående fejl og mangler samt alle andre relevante oplysninger af betydning for sikkerheden fra den tidligere flagstat. Samtidig skal medlemsstaten, når en anden flagstat anmoder om oplysninger om et skib, der

tidligere har ført medlemsstatens flag, give den anden flagstat samme oplysninger om det pågældende skib. Det er i øvrigt fast praksis, at der mellem flagstater udveksles oplysninger om certifikater og andre oplysninger i af betydning for sikkerheden.

Ændringen har til formål præcisere, at der på anmodning kan videregives oplysninger om udestående fejl og mangler på et skib samt alle andre relevante oplysninger af betydning for sikkerheden, og dermed leve op til flagstatsdirektivets krav. Der henvises endvidere til det under pkt. 3.3.5 anførte.

#### *3.4.5. Kontrolbesøg m.v.*

##### *3.4.5.1. Søfartsstyrelsens adgang til forretningslokaler*

Der foretages en udvidelse af den gældende bestemmelse i lovens § 19, stk. 1, i lov om sikkerhed til søs. I henhold til den gældende bestemmelse har Søfartsstyrelsens medarbejdere, hvis det skønnes nødvendigt i forbindelse med deres hverv, til enhver tid mod behørig legitimation uden retskendelse adgang til at gå om bord i ethvert skib, der er omfattet af loven, for at udføre deres opgaver. Koden om sikker skibsdrift (ISM-koden) skal imidlertid sikre, at der ikke kun om bord på skibene, men også i rederiernes landbaserede organisationer er de fornødne procedurer for at sikre en sikker skibsdrift. Med ISM-koden er det således blevet præciseret og understreget, at sådanne forhold på rederikontorerne også har stor betydning for sikkerheden.

Hjemlen for Søfartsstyrelsen til at få adgang til lokaler uden samtykke fra de pågældende omfatter i dag kun udtrykkeligt skibe, hvorimod rederiernes forretningslokaler på land ikke er nævnt i loven. Med henblik på at opfylde forpligtelserne efter ISM-koden foreslås det derfor, at Søfartsstyrelsens adgang til at gå om bord på skibe udvides til også at omfatte adgang til forretningslokaler, hvorfra der drives erhvervsvirksomhed, som er omfattet af loven.

##### *3.4.5.2. Søfartsstyrelsens bistand til Kommissionen og EMSA*

Lovforslaget indeholder bestemmelser om samarbejdet med Europa-Kommissionen og Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed (EMSA). Kommissionen og EMSA udfører en række opgaver på det søsikkerhedsmæssige område.

EMSA yder EU-medlemsstaterne og Kommissionen teknisk og videnskabelig bistand til at anvende EU-retten om søfartssikkerhed korrekt, overvåge gennemførelsen heraf og vurdere effektiviteten af de gældende foranstaltninger. Dette sker bl.a. ved, at EMSA forsyner Kommissionen og EU-medlemsstaterne med objektive, pålidelige og sammenlignelige oplysninger og data om søfartssikkerhed ved at indsamle, registrere og vurdere tekniske oplysninger om søfartssikkerhed, skibsfart og havforurening og ved systematisk at anvende de bestående databaser og udvikle nye databaser. Indsamlingen af oplysninger sker blandt andet ved, at myndighederne i de enkelte EU-medlemsstater indberetter oplysninger til EMSA. Der vil endvidere kunne aflægges kontrolbesøg i medlemsstaterne for derigennem at overvåge, om EU's havnestatskontrolordning fungerer, samt kontrolbesøg om bord på skibe, der er indregistreret i et medlemsland, for derigennem at sikre, at gældende EU-regler om søfartssikkerhed og forebyggelse af forurening fra skibe overholdes.

Lovforslagets bestemmelser om, at Søfartsstyrelsens opgaver også omfatter bistand til Kommissionens og EMSA's gennemførelse af kontrolbesøg, som er foreskrevet i EU-retten, indebærer, at styrelsens almindelige beføjelser efter loven også vil kunne anvendes, når formålet hermed er at skaffe oplysninger til EMSA eller Kommissionen eller at bistå til gennemførelse af deres kontrol.

##### *3.4.6. Politiets adgang til at gå om bord på fritidsfartøjer*

Med lovforslaget indføres hjemmel til, at politiet kan gå om bord på danske fritidsfartøjer, selv om der ikke er mistanke om et strafbart forhold.

Hvis der foreligger en mistanke om et strafbart forhold, har politiet allerede adgang til at gå om bord på skibe efter de almindelige bestemmelser i retsplejeloven eller politiloven.

Politiet kan imidlertid have behov for at gå om bord på skibe, selv om der ikke foreligger et sådant mistankekrav. Dette kan f.eks. være tilfældet i tilfælde af ”razziaer”, hvor fritidsfartøjer rutinemæssigt standses med henblik på kontrol af f.eks. redningsmidler eller speedbådsbeviser.

Det er ikke tanken, at hjemlen skal udnyttes til, at politiet skal foretage kontrol med skibenes sikkerhedsmæssige tilstand, idet formålet vil være de ovennævnte kontroller for typisk redningsveste og speedbådsbeviser.

Udenlandske fritidsfartøjer har efter reglerne i havretskonventionen (FN's Havretskonvention af 10. december 1982) samme ret til uskadelig passage af det danske territorialfarvand som udenlandske erhvervs-skibe. De nærmere regler om uskadelig passage findes især i havretskonventionens kapitel 2, afsnit 3. De begrænsninger i adgangen til at foretage kontrol af udenlandske skibe, som følger af havretskonventionen, vil skulle respekteres af politiet i forbindelse med kontrollen af udenlandske fritidsfartøjer.

### *3.4.7. Digital forvaltning*

Som det fremgår af regeringsgrundlaget ”Mulighedernes Samfund” fra november 2007, er det regeringens målsætning, at digital kommunikation mellem virksomhederne og det offentlige skal udbredes, således at al relevant kommunikation mellem virksomhederne og det offentlige senest i 2012 foregår digitalt.

Baggrunden for dette er bl.a. et ønske om at sikre en hurtigere og mere effektiv kommunikation mellem virksomhederne og det offentlige, samtidig med at sagsgangene optimeres både hos virksomhederne og det offentlige. Dette er en forudsætning for at sikre vækst og fremgang for dansk erhvervsliv i en stadig mere global og digital verden.

I lyset heraf fremsatte økonomi- og erhvervsministeren den 7. oktober 2009 L 10, som vedrører obligatorisk digital kommunikation mellem virksomhederne og det offentlige på en lang række lovområder. L 10 blev vedtaget den 10. december 2009. Det er i bemærkningerne til L 10 anført, at der vil blive fremsat et særskilt lovforslag om tilsvarende hjemler til at fastsætte krav om digital kommunikation på det maritime område. Det foreslås på baggrund heraf at indsætte en generel hjemmel i lov om sikkerhed til søs, sømandsloven, besætningsloven, lov om skibsmåling samt i lov om maritime uddannelser til, at der kan fastsættes regler om, at indberetninger m.v. skal fremsendes digitalt.

Det foreslås, at der indføres hjemmel i lov om sikkerhed til søs, sømandsloven, besætningsloven, lov om skibsmåling samt i lov om maritime uddannelser til, at økonomi- og erhvervsministeren kan fastsætte regler om, at indberetninger og andre meddelelser, som skal afgives efter loven, skal foretages digitalt, således at oplysningerne ikke længere kan indberettes på papir. Forslaget indebærer, at oplysningerne m.v. herefter ikke kan anses for modtaget i Søfartsstyrelsen, hvis de indsendes på anden måde end den foreskrevne digitale måde, medmindre Søfartsstyrelsen undtager virksomheden fra kravet om digital indberetning som omtalt nedenfor.

Med den foreslåede bestemmelse skabes der desuden hjemmel til at fastsætte regler om, at kommunikation i forbindelse med den pågældende indberetning/meddelelse mellem Søfartsstyrelsen og virksomheden ligeledes skal foregå digitalt.

Det foreslås, at der indføres hjemmel til, at der kan fastsættes krav om anvendelse af bestemte IT-systemer, digitale formater og digital signatur. Der kan desuden fastsættes regler om overgang fra papirbaseret til digital indberetning. Der kan herunder fastsættes overgangsordninger, der kan lette overgangen til digital indberetning for visse grupper, hvis der på det enkelte område vurderes at være et særligt behov herfor i en overgangsperiode. Der forventes dog ikke at være stort behov for en sådan overgangsordning.

Endvidere kan der fastsættes regler om dispensation fra kravet om digital indberetning, når særlige omstændigheder taler for dette. Der henvises til bemærkningerne til lovforslagets § 1, nr. 11.

Det foreslås endvidere, at der kan fastsættes regler om, at Søfartsstyrelsen kan udstede visse typer af standarddokumenter i forbindelse med indberetning af de pågældende oplysninger, uden underskrift eller med maskinelt gengivet underskrift. Der henvises til bemærkningerne til lovforslagets § 1, nr. 11.

#### *3.4.8. Ankenævnet for Søfartsforhold*

Ankenævnet for Søfartsforhold behandler klager over afgørelser, i det omfang det er fastsat ved eller i henhold til lov om skibes besætning, lov om sikkerhed til søs, lov om dykkerarbejde og dykkermateriel m.v., søloven, sømandsloven samt lov om beskyttelse af havmiljøet.

Hvis en part er utilfreds med en afgørelse fra Ankenævnet for Søfartsforhold, er ordningen i dag således, at den pågældende skal anlægge retssag mod ankenævnet.

Det findes imidlertid betydelig mere hensigtsmæssigt, at en retssag anlægges imod den anden part i sagen. Retssagen vil på den måde blive et opgør mellem de to egentlige ”interessenter” i sagen. Det bemærkes, i den forbindelse, at Østre Landsret ved dom af 18. marts 2009 (rettens j.nr. B-1949-08) har udtalt, at Ankenævnet for Søfartsforhold er i besiddelse af en sådan sagkundskab, at det medfører, at der skal foreligge et sikkert grundlag for at domstolene kan tilsidesætte det skøn, der ligger til grund for nævnets afgørelser.

Når Søfartsstyrelsen involveres i retssager vedrørende kendelser fra ankenævnet, vil styrelsens førelse af de pågældende retssager ske i samråd med formanden for ankenævnet.

Afgørelser om helbredsmæssig egnethed til skibstjeneste træffes ikke af Søfartsstyrelsen, men af særligt udpegede læger, såkaldte søfartslæger. Da det ikke findes hensigtsmæssigt, at en eventuel retssag om en sådan afgørelse anlægges imod den enkelte søfartslæge, foreslås det, at retssagen i disse tilfælde anlægges imod Søfartsstyrelsen.

Søfartsstyrelsen får også mulighed for at anlægge retssag, hvis styrelsen måtte være uenig i en afgørelse i ankenævnet. Derved sikres en ligestilling mellem sagens parter. I disse tilfælde vil sagen skulle anlægges imod den part, som har påklaget styrelsens afgørelse til ankenævnet. Tilsvarende vil forsvarsministeren eller miljøministeren kunne indbringe ankenævnets afgørelser i sager efter havmiljøloven for domstolene.

Det vil være muligt for andre interesserede parter at intervenere i retssagen efter retsplejelovens almindelige bestemmelser herom, jf. bemærkningerne til lovforslagets § 1, nr. 17.

I lyset af de meget væsentlige, principielle og indgribende afgørelser, som nævnet har kompetence til at træffe, foreslås det herudover, at den hidtidige praksis, hvorefter posterne som formand for ankenævnet samt stedfortræder for formanden skal besættes af landsdommere, lovfæstes. Der henvises til bemærkningerne til lovforslagets § 1, nr. 18.

#### *3.4.9. Spiritussejlad i grønlandske farvande*

Reglerne om spiritussejlad, jf. lov nr. 547 af 8. juni 2006 om ændring af lov om sikkerhed til søs og sømandsloven, er sat i kraft i Grønland ved kongelig anordning nr. 882 af 25. august 2008.

Forud for ikraftsættelsen har de grønlandske myndigheder imidlertid udtrykt ønske om, at der i Grønland fastsættes strammere regler om spiritussejlad end i Danmark.

Baggrunden for ønsket om strammere regler er bl.a. de særlige geografi- og vejrforhold i arktiske områder, herunder ikke mindst, at man ved sejlad i grønlandske farvande skal være forberedt på alle eventualiteter, som kan få indflydelse på fartøjet, dets besætning og eventuelle passagerer. Sejlad i grønlandske områder adskiller sig derfor markant fra sejlad i de danske farvande.

Den grønlandske geografi og natur er i sig selv en udfordring i forbindelse med al færdsel, både til

lands og til søs. Grundet det kolde klima og de ofte hurtigt skiftende vejrforhold vil en hændelse, som i Danmark ville være banal, hurtigt kunne udvikle sig til en alvorlig ulykke med alvorlig fare for alle de ombordværende.

Hertil kommer, at sejlads i mindre fartøjer i Grønland i langt højere grad end i den øvrige del af riget udgør et nødvendigt led i lokaltrafikken.

I forbindelse med drøftelserne forud for ikraftsættelsen af lov om sikkerhed til søs fandt Grønlands Landsting et behov for, at alle fartøjer, uanset størrelse og uanset om der er foreskrevet uddannelseskraft for føreren, bliver omfattet af den faste promillegrænse. Der blev endvidere rejst spørgsmål om, hvorvidt passagerer også burde omfattes af promillegrænsen. Sådanne ændringer blev imidlertid vurderet at ligge uden for det, som kan gennemføres inden for rammerne af den eksisterende anordningshjemmel. Der er derfor enighed mellem de danske myndigheder og Grønlands Landsstyre om den foreslåede bestemmelse, hvorefter der indføres hjemmel til administrativt at fastsætte regler om spiritussejlads i Grønland, som er strammere end i Danmark.

Når der på det søsikkerhedsmæssige område udarbejdes administrative regler, som skal gælde for Grønland, er det praksis at udstede én samlet bekendtgørelse, som gælder for både Danmark og Grønland. Hvis der er behov for særlige grønlandske tilpasninger, indarbejdes disse i bekendtgørelsen. Gennem Grønlands Selvstyres repræsentation i Skibstilsynsrådet, som rådgiver Økonomi- og Erhvervsministeriet og Søfartsstyrelsen inden for lov om sikkerhed til søs sikres en løbende tilpasning af reglerne med behørig hensyntagen til de grønlandske forhold.

For at imødekomme de grønlandske ønsker vedrørende spiritussejlads foreslås det med lovforslaget at indføre en hjemmel til, at der administrativt kan udarbejdes skærpede regler vedrørende spiritussejlads i grønlandske farvande. Der er i bemærkningerne til § 29 a, stk. 6, i lov om sikkerhed til søs, jf. lovforslagets § 1, nr. 22, nærmere redegjort for, hvad den kommende regulering kan indeholde. Reglerne vil blive fastsat efter drøftelser med Grønlands Selvstyre og med relevante rigsmyndigheder, herunder politiet, i Grønland.

Det vil blive fastsat i de administrative regler, at promillegrænsen skal gælde for samtlige fritidsfartøjer, uanset størrelse.

Det vil endvidere blive fastsat, at promillegrænsen ikke kun skal omfatte personer, som gør tjeneste om bord på skibe, men samtlige ombordværende, herunder passagerer. Det vil dog i samråd med Grønlands Selvstyre blive overvejet, om passagerer om bord på visse typer af skibe, f.eks. krydstogtskibe og skibe, der er godkendt til transport af flere end 12 passagerer, skal undtages. Det vil endvidere blive drøftet med Grønlands Selvstyre, om der kan være behov for andre undtagelser fra den generelle ordning.

#### *3.4.10. Forhøjelse af bøder*

Bødeniveauet for overtrædelser af arbejdsmiljø- og sikkerhedsbestemmelser til søs bør følge bødeniveauet for arbejdsulykker til lands, jf. Folketingstidende 1992-1993, Tillæg A, s. 361 ff (forslag til lov om ændring af lov om skibes sikkerhed m.v. – forløber for lov om sikkerhed til søs).

Ved lov nr. 1395 af 27. december 2008 om ændring af lov om arbejdsmiljø er der indført et forhøjet bødeniveau for arbejdsulykker, som har haft alvorlig personskade eller døden til følge. Lovændringen indebærer, at der i disse tilfælde forudsættes en fordobling af det sædvanlige bødeniveau.

Der er i den gældende bestemmelse i § 31 i lov om sikkerhed til søs allerede i dag adgang til i et vist omfang at skærpe straffniveauet for overtrædelser, hvor der foreligger skærpende omstændigheder, eller hvis overtrædelserne er begået forsætligt eller ved grov uagtsomhed. Forslaget skal imidlertid ses i sammenhæng med ændringen af arbejdsmiljøloven.

Efter forslaget bliver strafferammen bøde eller fængsel indtil 2 år, hvis en overtrædelse omfattes af § 28,

§ 29, stk. 1 eller 2, § 29 c, stk. 1, eller § 30 har medført en ulykke med alvorlig personskade eller døden til følge.

Begrebet ”alvorlig personskade” kan f.eks. omfatte amputationer, knoglebrud eller sårskader. Skader som forstuvninger samt brud på fingre og tæer vil normalt ikke kunne betragtes som alvorlige personskader. Det tilkommer i øvrigt domstolene ved en konkret vurdering at fastslå, om en skade er en ”alvorlig personskade”.

Der henvises til bemærkningerne til § 31, stk. 2, i lov om sikkerhed til søs, jf. lovforslagets § 1, nr. 23, vedrørende strafniveauet Den endelige fastsættelse af straffen vil bero på domstolenes konkrete vurdering af den enkelte overtrædelse ud fra samtlige omstændigheder i den konkrete sag. Det ovenfor nævnte strafniveau vil således kunne fraviges i op- eller nedadgående retning, hvis der i den konkrete sag foreligger særlige omstændigheder, der taler herfor.

#### *3.4.11. Lovens territoriale udstrækning*

Der er tale om en mindre konsekvensrettelse som følge af, at området søsikkerhed efter vedtagelsen af lov om sikkerhed til søs er hjemtaget som færøsk særanliggende. Med lovforslaget præciseres det således, at lov om sikkerhed til søs ikke kan sættes i kraft på Færøerne.

### *3.5. Ændringer i sømandsloven*

#### *3.5.1. Rederens særlige forpligtelse til at sikre overholdelse af sømandslovens bestemmelser*

Den gældende sømandslov indeholder ingen definition af, hvem der er reder, og det er som nævnt under punkt 2.4.2 ikke fundet hensigtsmæssigt at indsætte en definition heraf i loven. Hvem, der er reder, vil også fremover skulle afgøres på grundlag af en konkret vurdering, hvor der ud over ejerforholdet tages hensyn til de omstændigheder, som skibet drives under. Dette gælder, uanset om der er udstedt overensstemmelsesdokument efter konventionen til en anden.

Konventionen pålægger rederiet en række forpligtelser, som også gælder over for personer, som er ansat til at arbejde på skibet af en anden end rederen. Rederiet skal efter konventionen således f.eks. sikre, at der sker udbetaling af løn til personer, som er ansat hos en restauratør, som driver skibets restaurant med eget personale.

Når der udstedes overensstemmelsescertifikat efter konventionen, vil dette ofte ske til den, som efter loven må anses som reder for skibet. Dette er imidlertid ikke altid tilfældet, idet konventionen også åbner mulighed for at overensstemmelsescertifikat udstedes til personer eller virksomheder, som blot virker som agent for den, i hvis regning skibet drives. Da ansvarssubjektet efter konventionens bestemmelser vil kunne være en anden end den, som efter dansk lovgivning er reder, er der i lovforslaget medtaget en bestemmelse, hvorefter rederens generelle forpligtelse til at sikre at forholdene er i orden tillige påhviler den, som har fået udstedt overensstemmelsesdokument i henhold til koden om sikker skibsdrift eller certifikat i henhold til konventionen om søfarendes arbejdsforhold. Derved sikres at dansk lovgivning er i overensstemmelse med konventionen.

#### *3.5.2. Kur og pleje og hyre under sygdom*

Efter den gældende sømandslov (som foreslås ændret til lov om søfarendes ansættelsesforhold m.v.) er det kun de såkaldte § 1-søfarende, der har ret til kur og pleje og hyre under sygdom.

Den foreslåede udvidelse af søfarendebegrebet, der følger af konventionen, og som er beskrevet i punkt 3.1, vil få som konsekvens, at kredsen af personer, der har ret til kur og pleje og hyre under sygdom udvides til at omfatte personer, der ikke er omfattet af kur og plejereglerne efter den gældende lov, f.eks. de såkaldte § 2-søfarende.

### 3.5.2.1. Kur og pleje for søfarende

Sømandslovens regler om kur og pleje for rederens regning findes i lovens § 30. Ydelserne efter sømandsloven omfatter lægehjælp herunder speciallægehjælp, sygehusbehandling, fødselshjælp, medicin, fysiurgisk behandling og befording ved læge og sygehusbehandling.

Reglen finder efter sømandslovens § 35 tilsvarende anvendelse ved den søfarendes tjenstlige ophold uden for bopælslandet. Efter sømandslovens § 34 har rederen pligt til at afholde udgifterne ved en søfarendes begravelse.

De søfarende er endvidere omfattet af særlige sygesikringsregler for søfarende, når de er tjenstgørende på danske skibe, der ikke udelukkende sejler mellem danske havne. Reglerne findes i bekendtgørelse nr. 1331 af 5. december 2006 om den særlige sygesikringsordning for søfarende, og ordningen er rederfinansieret. Hovedydelse, som dækker rederens kur- og plejeydelser, er lægehjælp, sygehusbehandling og fødselshjælp, medicin, tandbehandling, fysiurgisk behandling, vederlagsfri hjemrejse og begravelseshjælp. De søfarende er under sygdommen sikret disse ydelser i op til 18 uger uden for Danmark. Søfarende med bopæl i Danmark, der sygeafmønstrer fra dansk skib, er fra hjemkomsten direkte omfattet af sundhedslovens regler. Herudover har de søfarende en evt. supplerende sikring efter den særlige sygesikringsordning for søfarende i de 2 første uger efter ankomsten. For andre søfarende svarer sikringen i Danmark efter sygesikringsordningen for søfarende til den generelle dækningsperiode for kur og pleje efter sømandsloven. For udenlandske søfarende, der sygeafmønstrer i dansk havn, medfører lovforslaget derfor en udvidelse af sikringen fra 12 til 16 uger.

Søfarende med bopæl i Danmark, der er tjenstgørende på danske skibe, som ikke kommer til udlandet, er under sygdom sikret direkte efter sundhedslovens regler.

Efter konventionens hovedafsnit 4 er rederen ansvarlig for at afholde udgifterne til sygdomsbehandling, inklusive køb af den nødvendige medicin og de nødvendige terapeutiske redskaber samt forplejning og logi uden for hjemmet, indtil den syge eller tilskadekomne søfarende er rask, eller indtil sygdommen eller uarbejdsdygtigheden er erklæret permanent. Rederens ansvar kan dog begrænses til en periode, der ikke må være mindre end 16 uger fra datoen for tilskadekomsten eller sygdommens start. Rederen er endvidere ansvarlig for udgifterne til en søfarendes begravelse i tilfælde af død om bord.

Sømandslovens kur- og plejeregler og den særlige sygesikringsordning for søfarende medfører, at de danske regler lever op til konventionens krav i hovedafsnit 4, bortset fra dækningsperioden på 16 uger. Det foreslås derfor, at den generelle dækningsperiode på 12 ugers kur og pleje for rederens regning udvides til 16 uger.

### 3.5.2.2. Hyre under sygdom/sygehyre til søfarende

Sømandslovens begreb ”hyre under sygdom” eller sygehyre omfatter, medmindre andet følger af ansættelsesaftalen, grundhyre, dyrtidstillæg og eventuelt alderstillæg, men derimod ikke tillæg, der ydes for særlig tjeneste eller for særligt hårdt og byrdefyldt arbejde eller lignende.

Det følger af konventionens hovedafsnit 4, at hvis en søfarende på grund af sygdom eller tilskadekomst bliver uarbejdsdygtig, er rederen ansvarlig for at betale fuld løn, så længe den syge eller tilskadekomne søfarende forbliver om bord, eller indtil den søfarende er hjemsendt i overensstemmelse med konventionens bestemmelser. Rederen skal endvidere betale hele eller en del af lønnen i henhold til nationale love og forskrifter eller bestemmelserne i kollektive overenskomster fra det tidspunkt, hvor en søfarende er hjemsendt eller sat i land, og indtil den pågældende er rask eller, hvis dette sker tidligere, indtil den pågældende er berettiget til kontanthjælp i henhold til den pågældende medlemsstats lovgivning. Rederens ansvar kan dog for en søfarende, der ikke længere er om bord, begrænses til betaling af hele eller en del af lønnen i en periode, der ikke må være mindre end 16 uger fra datoen for tilskadekomsten eller sygdommens start.

Sømandslovens regler om hyre under sygdom/sygehyre opfylder med en enkelt undtagelse konventio-

nens krav. Det drejer sig om den periode, hvor der skal betales sygehyre. Det foreslås derfor, at perioden på 2 måneder vedrørende udbetaling af hyre under sygdom/sygehyre i sømandslovens § 29 udvides til 16 uger. Det foreslås endvidere, at den særlige tilbageregningsregel, der findes i lovens § 40, og som i dag alene gælder for skibsofficererne og skibsførere, også skal gælde for menige søfarende. Tilbagefaldsreglen er indarbejdet i § 29, stk. 2. Dette vil navnlig få betydning, hvor den menige søfarendes ansættelsesforhold er opretholdt i tiden efter den søfarende bliver uarbejdsdygtig som følge af sygdom.

### 3.5.3. Klagebehandling om bord

Efter reglen i § 64 i den gældende sømandslov kan en søfarende på et dansk skib indbringe skibsførerens afregning for Søfartsstyrelsen. Opstår tvisten mellem skibsføreren og den søfarende om afregningen eller tjenesteforholdet i øvrigt, mens skibet er uden for Danmark, kan tvisten forelægges dansk konsul. Den må ikke indbringes for fremmed myndighed. Søfartsstyrelsen eller konsulen træffer den endelige administrative afgørelse. Har den søfarende på et dansk skib ikke andet værning i Danmark, kan sag mod den søfarende anlægges ved den ret, i hvis kreds skibet har hjemsted.

Konventionens klageregler har en anden opbygning. Efter reglerne i hovedafsnit 5 i konventionen skal ethvert skib således have procedurer til rimelig, effektiv og hurtig behandling af klager fra de søfarende om bord vedrørende overtrædelse af konventionens bestemmelser. Det følger endvidere af hovedafsnit 5, at procedurerne skal have til formål at løse klager på det lavest mulige niveau. Søfarende skal imidlertid i alle tilfælde have ret til at klage direkte til skibsføreren og til de relevante eksterne myndigheder, hvor flagstaten anser det for nødvendigt. Det følger endvidere af hovedafsnit 5, at enhver form for personforfølgelse af en søfarende, der har klaget, er forbudt og kan straffes.

Lovforslaget indeholder en ny bestemmelse i § 64, hvorefter den søfarende har ret til at klage til rederen over afregningen, skibstjenesten, eller ansættelsesforholdet i øvrigt. Rederen har endvidere pligt til at sørge for, at klager over brud på loven bliver tilstrækkeligt undersøgt og at udarbejde og gennemføre procedurer om bord for en retfærdig, effektiv og hurtig behandling af klager. Bestemmelsens formål er, at klager skal løses på det lavest mulige niveau. Den indeholder en bestemmelse med bemyndigelse til økonomi- og erhvervsministeren til at fastsætte nærmere regler om procedure om klage, og sådanne regler vil bl.a. give mulighed for repræsentation ved klagebehandling, forbud mod personforfølgelse på grund af indgivet klage samt bestemmelse om straf, jf. lovens § 70.

### 3.5.4. Forhyring

Ifølge den eksisterende lov om forhyring af skibsmandskab (lovbekendtgørelse nr. 589 af 29. september 1988) er al erhvervmæssig forhyringsvirksomhed forbudt i Danmark. Samtidig fastsætter loven, at der skal findes et statsligt system til gratis formidling af søfarende.

Konventionens hovedafsnit 1.4 åbner mulighed for private forhyrings- og formidlingstjenester for søfarende. Konventionen pålægger ikke de kontraherende parter at etablere et system med private forhyrings- og formidlingstjenester, men stiller en række krav, der skal sikre de søfarendes rettigheder, og som skal efterleves, hvis man tillader private forhyrings- og formidlingstjenester.

Således som ansættelsen af søfarende foregår i dag, er tiden løbet fra forhyringslovens system. Der har i en længere årrække ikke foregået aktiviteter på forhyringskontoret, som organisatorisk er en del af Søfartsstyrelsen, men som alene formelt eksisterer som følge af forhyringsloven. Langt hovedparten af de søfarende, der rekrutteres i Danmark, bliver i dag rederiansat. Derfor bliver de skriftlige aftaler indgået direkte mellem rederiet og den søfarende. Der er således ikke behov for at opretholde de serviceydelser, som forhyringskontoret skal tilbyde.

Et forbud mod privat forhyring og formidling af søfarende i Danmark synes således ikke at være tidssvarende, og der er ikke substantiel begrundelse for at opretholde et sådant forbud. Forhyringsloven foreslås derfor ophævet.

En ophævelse af loven vil medføre, at forbuddet mod privat forhyring ophæves, og at reglerne om det statslige forhyringskontor, som er placeret i Søfartsstyrelsen, ophæves. Det vil derimod ikke påvirke den formidling, som i dag varetages af søformidlingskontorerne under jobcentrene.

Ved en ophævelse af forhyringsloven vil det blive sikret, at de beskyttelseshensyn, der er indarbejdet i loven, videreføres. Det foreslås derfor, at der i sømandsloven indarbejdes en række bestemmelser, som sikrer, at ophævelse af forbuddet mod privat forhyring ikke medfører en ringere beskyttelse for den søfarende. Der vil eksempelvis gælde en række krav til private forhyrings- og formidlingstjenester.

Der har været interesse for at etablere private forhyringskontorer i Danmark, og sådanne vil nu også blive tilladt, under forudsætning af at de pågældende lever op til de nærmere fastsatte krav.

Det følger af lovforslaget, at private forhyrings- og formidlingsvirksomheder, der drives inden for dansk område, skal være certificerede hertil af Søfartsstyrelsen. Lovforslaget giver Søfartsstyrelsen hjemmel til at fastsætte nærmere regler for forhyring og formidling. Denne hjemmel vil blive anvendt til at gennemføre konventionens regler til beskyttelse af søfarende ved private forhyrings- og formidlingstjenester. Det følger af lovforslaget, at certificeringen sker inden for rammerne af lov om sikkerhed til søs, hvilket bl.a. indebærer, at økonomi- og erhvervsministeren på nærmere angivne vilkår kan autorisere klassifikations-selskaber, andre virksomheder eller enkeltpersoner til at udstede certifikaterne.

Forslaget indebærer endvidere, at Søfartsstyrelsen kan godkende, at rederne anvender private forhyrings- og formidlingstjenester, der er hjemmehørende i lande, der ikke har ratificeret ILO's konvention om søfarendes arbejdsforhold eller ILO's konvention nr. 179 om forhyring og formidling for søfolk (1996), og opkræve betaling til dækning af udgifterne i forbindelse med godkendelsen.

Søfartsstyrelsens certificering af private forhyrings- og formidlingstjenester for søfarende i Danmark og godkendelse af private forhyrings- og formidlingstjenester for søfarende, der er hjemmehørende i lande, der ikke har ratificeret ILO's konvention om søfarendes arbejdsforhold eller ILO's konvention nr. 179 om forhyring og formidling for søfolk (1996), vil blive givet for 5 år. Certificeringen kan tilbagekaldes ved grove eller gentagne overtrædelser af de fastsatte regler.

Lovforslaget indebærer desuden, at redere, der anvender private forhyrings- og formidlingstjenester for søfarende i lande, der har ratificeret ILO's konvention om søfarendes arbejdsforhold eller ILO's konvention nr. 179, skal sikre, at de pågældende tjenester har et certifikat, der dokumenterer, at de drives i overensstemmelse med kravene i den pågældende konvention. Udsteder de pågældende lande ikke sådanne certifikater, skal rederen sikre sig en anden form for officiel bekræftelse på, at kravene er opfyldt.

Redere, der anvender private forhyrings- og formidlingstjenester for søfarende, der er hjemmehørende i lande, der ikke har ratificeret nogen af konventionerne, skal godtgøre, at de pågældende tjenester overholder de krav til privat forhyrings- og formidlingsvirksomhed, der følger af konventionen.

Den arbejdsformidling, der finder sted i offentligt regi, opfylder allerede de normer i konventionen, der finder anvendelse i forhold til søformidling.

### *3.5.5. Fri hjemrejse og finansiel sikkerhed*

Den gældende sømandslov indeholder en lang række bestemmelser, der giver den søfarende ret til gratis hjemrejse i forbindelse med, at den søfarende fratræder tjenesten.

Også konventionen indeholder i forskrift 2.5 regler, der i en række tilfælde sikrer den søfarendes ret til gratis hjemrejse og stiller krav om, at rederen skal stille finansiel sikkerhed for at sikre denne ret.

Den søfarende har f.eks. ret til gratis hjemsendelse i tilfælde, hvor rederen opsiger ansættelsesaftalen, den tidsbegrænsede ansættelsesaftale udløber i udlandet, eller tjenesten ophører f.eks. på grund af sygdom eller tilskadekomst, skibbrud, krig eller krigsfare, salg af skib eller konkurs m.v.

Konventionen indeholder endvidere forbud mod, at rederen kræver forskudsbetaling af udgifter til den søfarendes egen sin hjemrejse og forbud mod, at rederen inddriver hjemsendelsesudgifter fra søfarendes

hyre eller andre rettigheder, bortset fra tilfælde hvor det er konstateret, at den søfarende væsentligt har misligholdt sine forpligtelser i henhold til ansættelsen.

Sømandslovens regler lever generelt op til de konventionens bestemmelser om den søfarendes ret til gratis hjemsendelse, der er følger af konventionen. Det gælder dog ikke kravet om gratis hjemrejse for den søfarende som følge af rederens opsigelse af tjenesteaftalen eller en tidsbegrænset tjenesteaftales ophør i fremmed havn uden for den søfarendes hjemland. Dette vil typisk være løst i den søfarendes ansættelseskontrakt. Loven indeholder heller ikke nogen regel om, at den søfarende har ret til gratis hjemrejse ved rederens konkurs m.v. Der findes ikke i loven forbud mod, at rederen kræver forudbetaling af den søfarendes hjemrejseudgifter eller forbud mod rederens inddrivelse af udgifter til den søfarendes hjemrejseudgifter. Regler om rederens pligt til at stille finansiel sikkerhed for hjemrejseudgifter findes heller ikke i loven.

Det foreslås derfor, at der indsættes en ny bestemmelse i § 6 om, at den søfarende har ret til fri rejse med underhold til sin bopæl for rederens regning ved rederens opsigelse eller ved udløbet af en tidsbegrænset tjenesteaftale i fremmed havn, som skibet anløber uden for den søfarendes hjemland. Det foreslås endvidere, at den søfarende kan kræve afsked, når der foreligger en ansættelsessituation, der kan henføres til reglen i § 1, stk. 1, i lov om Lønmodtagernes Garantifond, eller hvis rederen væsentligt har misligholdt den søfarendes ansættelseskontrakt, og den søfarende ikke har ret til at kræve afsked efter andre bestemmelser i loven. Rederen betaler den søfarendes rejse med underhold til hjemstedet.

Det foreslås desuden, at der indføres et forbud mod, at rederen kræver, at den søfarende forudbetaler egne hjemrejseudgifter samt en regel om, at rederen kun må foretage fradrag i den søfarendes hyre m.v. for de hjemrejseudgifter, som rederen efter loven har pligt til at betale, hvis rederen har konstateret, at den søfarende væsentligt har misligholdt sine forpligtelser efter ansættelsesforholdet.

Det foreslås endeligt at afskaffe reglen om, at den søfarende betaler en del af hjemrejseudgifterne, når tjenesten ophører på grund af ondartet epidemi, krig eller krigsfarer, jf. §§ 12 og 18 a og b. Det foreslås, at rederen overtager den søfarendes andel af betalingen, og at statens andel af hjemrejseudgifterne reduceres.

Det foreslås herudover, at der indsættes en ny bestemmelse som § 73 a, hvorefter skibets reder har pligt til at stille finansiel sikkerhed til dækning af hjemrejseudgifter m.v., der er omfattet af reglerne i lovens §§, 6, stk. 5, 8, stk. 1, 9, 10, stk. 4, 11-14, 18, stk. 2, 18 b, 19, 30, § 48, stk. 2. og § 49. Forslaget til § 73 a indeholder samtidig en bestemmelse med bemyndigelse til økonomi- og erhvervsministeren til at fastsætte nærmere regler om søfarendes ret til fri hjemrejse med underhold for rederens regning samt rederens pligt til at stille finansiel sikkerhed for rejseudgifterne. Bemyndigelsen vil bl.a. give mulighed for at fastsætte regler om, hvornår og hvordan rederen skal stille finansiel sikkerhed for udgifter til den søfarende og skibsførerens hjemrejse, at den finansielle sikkerhed skal dokumenteres, samt konsekvenserne af, at der ikke er stillet finansiel sikkerhed.

Det følger af konventionen, at hvis en reder undlader at træffe foranstaltninger for eller betale hjemsendelsesomkostninger for søfarende, der er berettiget til at blive hjemsendt, skal den ansvarlige myndighed i flagstaten (det vil for danske skibe sige Søfartsstyrelsen) sørge for hjemsendelse af den søfarende, idet udgifterne ved hjemrejsen med underhold skal kunne inddrives fra rederen.

Det vil kunne ske ved, at Søfartsstyrelsen får adgang til at disponere over den af rederen stillede finansielle sikkerhed, og bemyndigelsen til økonomi- og erhvervsministeren vil kunne anvendes til at fastsætte nærmere regler herom.

Det følger endvidere af konventionen, at hvis den ansvarlige myndighed i flagstaten ikke sørger for hjemsendelse af den søfarende og afholder udgifterne dertil, kan den stat, hvorfra den søfarende skal hjemsendes, eller den stat, hvor den søfarende er statsborger, sørge for hjemsendelse og få godtgjort udgifterne fra den medlemsstat, hvis flag skibet fører.

Der er efter konventionen ingen pligt til, at Danmark som havnestat skal sørge for og afholde udgifterne for hjemsendelse af søfarende fra udenlandske skibe, der efterlades i danske havne. Regler om sådan hjemsendelse fra Danmark findes i dag i udlændingelovgivningen, og hjemsendelse foretages enten af politiet eller udlændingemyndighederne. Det følger således af konventionen, at politiet eller udlændingemyndighederne har mulighed for at få dækket udgifterne til hjemsendelsen gennem den sikkerhed, som rederen skal stille i den stat, hvis flag skibet fører, hvis der er tale om en stat, der har ratificeret konventionen.

### *3.5.6. Andre ændringer i sømandsloven*

Efter hovedafsnit 2 i konventionen skal en søfarende, der underskriver en ansættelsesaftale, have mulighed for at gennemgå og søge råd vedrørende aftalens vilkår. Sømandsloven indeholder ikke en sådan regel.

Der foreslås derfor, at det fastsættes i loven, at den søfarende, der underskriver en ansættelsesaftale, skal have mulighed for at gennemgå og søge råd vedrørende aftalens vilkår.

Rederen har efter konventionen pligt til at træffe foranstaltninger, således at den søfarende kan overføre hyre til familien, at der etableres et sådant overførselssystem, samt at eventuelle gebyrer for hyreoverførsel er rimelige.

Efter sømandslovens § 24, stk. 4, kan en søfarende uden udgift sende hyre fra udlandet til Danmark gennem dansk konsul. Forsendelsen foregår for statens regning og risiko.

Det følger af lovforslaget, at reglen ændres, så optjent hyre kan sendes til hjemlandet uden udgift for den søfarende. Samtidig foreslås reglen om forsendelse af hyre fra udlandet til Danmark gennem dansk konsulat afskaffet, idet tiden er løbet fra reglen, efter at der er opstået muligheder for elektronisk pengeoverførsler.

## *3.6. Lov om skibes besætning*

### *3.6.1. Rederens ansvar for at sikre overholdelse af bestemmelserne i lov om skibes besætning*

Konventionen om de søfarendes arbejdsforhold pålægger rederiet en række forpligtelser, som også gælder, selvom andre selskaber eller personer opfylder visse af opgaverne på rederiets vegne eller egne vegne. Lovforslaget indeholder derfor en præcisering af, at rederens almindelige forpligtelser gælder, uanset om andre organisationer eller personer opfylder visse af opgaverne.

Når der udstedes overensstemmelsescertifikat efter konventionen eller koden om sikker skibsdrift, vil dette ofte ske til den, som efter loven må anses som reder for skibet. Dette er imidlertid ikke altid tilfældet. Konventionen åbner således mulighed for, at overensstemmelsescertifikat udstedes til personer eller virksomheder, som blot virker som agent for den, i hvis regning skibet drives. Da ansvarssubjektet efter konventionens bestemmelser vil kunne være en anden end den, som efter dansk lovgivning er reder, er der i lovforslaget medtaget en bestemmelse, hvorefter reglerne om rederens ansvar efter lovens § 25, stk. 1, tillige påhviler den, som har fået udstedt overensstemmelsesdokument efter koden om sikker skibsdrift eller certifikat i henhold til koden om sikker skibsdrift.

### *3.6.2. Skibskokke*

Det følger af lov om skibes besætning (besætningsloven), at hvor der er foreskrevet en kok i et skibs besætningsfastsættelse, da skal den pågældende kok have sønæringsbevis som skibskok. Det følger videre af besætningsloven, at bevis som skibskok i skibe, der er registreret i DIS-registret, kan erstattes af en læretid i kokkefaget på mindst 48 måneder, heraf mindst 24 måneder til søs.

Konventionen indeholder visse overordnede krav om skibskokkes uddannelse og kvalifikationer. Det følger endvidere af konventionens vejledende del, at de ansvarlige myndigheder, hvor dette er relevant,

bør anerkende beviser på kvalifikation som skibskok, der er udstedt i andre lande, der har ratificeret konventionen eller ILO-konventionen om udstedelse af duelighedsbeviser for skibskokke, 1946.

Besætningslovens bestemmelse om, at dansk bevis som skibskok i skibe i DIS-registret kan erstattes af en læretid i kokkefaget på 48 måneder, hvoraf mindst 24 måneder skal være til søs, foreslås derfor erstattet af en bestemmelse, hvorefter et dansk bevis som skibskok kan erstattes af dokumentation for enten en læretid i kokkefaget på 48 måneder, hvoraf mindst 24 måneder skal være til søs, eller en uddannelse som kok suppleret med mindst 5 måneders sejltid. Dokumentationen skal være ledsaget af en af Søfartsstyrelsen udfærdiget påtegning, der bekræfter, at vedkommende kan gøre tjeneste som skibskok, hvor en sådan er foreskrevet i et skibs besætningsfastsættelse.

Lovforslaget indebærer endvidere, at der også på skibe, hvor der ikke er foreskrevet en kok i besætningsfastsættelsen, stilles krav om hygiejnekursus til enhver, der tilbereder eller hjælper med at tilberede fødevarer om bord på et skib.

### 3.7. Søloven

Forslaget vedrører primært en mindre tilpasning af reglerne i sølovens kapitel 9 a. Kapitel 9 a omhandler ansvar for forureningsskade forvoldt af bunkersolie. Bunkersolie er skibets brændstof. Reglerne i kapitel 9 a gennemførte den internationale konvention om civilretligt ansvar for forureningsskader forårsaget af bunkersolie, 2001, og blev indsat ved lov nr. 599 af 24. juni 2005 om ændring af søloven. Danmark ratificerede konventionen den 23. juli 2008.

Der henvises i øvrigt til de specielle bemærkninger til § 5.

Derudover indføres der gebyr for udstedelse af certifikater i henhold til 1992-olieansvarskonventionen i lighed med, hvad der gælder for udstedelse af bunkerscertifikater.

### 4. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

Lovforslaget indebærer en række nye arbejdsopgaver for staten i forbindelse med kontrolforanstaltninger m.v., der er en direkte følge af ILO-konventionen.

ILO-konventionens bestemmelser gælder for alle kommercielle skibe, hvor der beskæftiges søfarende i et ansættelsesforhold, med undtagelse af fiskeskibe og traditionelt byggede skibe. Det betyder for Danmarks vedkommende, at alle danske skibe, der er omfattet af konventionen, skal omfattes af tilsynet.

Tilsynet vil blive gennemført ved et første syn (en engangsopgave) ved periodiske syn samt ved stikprøvebaserede kontroller, der gennemføres som led i styrelsens almindelige tilsynsarbejde.

Der vil således på samtlige skibe, som i dag er underkastet periodiske syn, blive foretaget et første syn, hvor det kontrolleres, at forholdene om bord er i overensstemmelse med konventionens krav. For de større skibe (skibe med en bruttotonnage på 500 og derover) i international fart skal der desuden udstedes et certifikat. Efterfølgende vil der blive gennemført periodiske syn, på skibene, og de certificerede skibe skal endvidere have certifikaterne fornyet. Disse periodiske syn skal gennemføres med maksimalt 3 års interval.

Det forventes, at en betydelig del af synsarbejdet og certificeringen vil blive varetaget af de private, anerkendte klassifikationsselskaber i lighed med, hvad der i dag gælder vedrørende syn af andre sikkerhedsmæssige forhold. Den resterende del af tilsyns- og certificeringsarbejdet vil blive varetaget af Søfartsstyrelsen. Bortset fra den stikprøvebaserede kontrol, som foretages som led i styrelsens almindelige tilsynsvirksomhed, vil der blive opkrævet betaling for Søfartsstyrelsens synsarbejde svarende til, hvad der i øvrigt er praksis ved syn af skibe i handelsflåden. Der opkræves som udgangspunkt ikke betaling for kontrol af udenlandske skibe, som anløber danske havne, hvorfor der i beskedent omfang vil være merudgifter for staten i forbindelse med den øgede kontrol af udenlandske skibe. Udgifterne hertil vil blive afholdt indenfor Søfartsstyrelsens rammer.

Konventionens åbning af muligheden for privat forhyring vil medføre nye arbejdsopgaver for Søfartsstyrelsen i forbindelse med udstedelse af certifikater, tilsyn med at forhyrings- og formidlingstjenesterne og rederierne overholder lovgivningen samt klagesagsbehandling. Udgifterne hertil vil blive dækket af gebyrer, der vil blive fastsat i overensstemmelse med Finansministeriets fastsatte regler om priskalkulation.

Endelig vil ratifikation af konventionen indebære, at hvis udenlandske søfarende ønsker at gøre tjeneste som skibskokke på danske skibe – hvilket nogle redere ønsker – skal Søfartsstyrelsen, som noget nyt, i hvert enkelt tilfælde udstede et bevis (anerkendelsesbevis), der bekræfter, at indehaveren af et udenlandsk skibskokkebevis opfylder de danske krav til skibskokke. Udgifterne hertil vil blive dækket af gebyrer, der betales af de redere, der ønsker at ansætte de pågældende, og derfor ansøger om anerkendelsesbeviset. Der gennemføres hermed samme principper for anerkendelse af udenlandske beviser for skibskokke som for anerkendelse af sønæringsbeviser, der er reguleret i STCW-konventionen (FN's søfartsorganisations (IMOs) konvention om uddannelse af søfarende, om sønæring og vagthold).

Der vil derudover i begrænset omfang være merudgifter for staten forbundet med, at der ikke blot skal gives telemedicinsk rådgivning til danske, men også til udenlandske handelsskibe. Disse, som forventes at blive i størrelsesordenen ca. 100.000 kr. årligt, vil blive afholdt indenfor Søfartsstyrelsen rammer.

Endvidere vil Søfartsstyrelsen – i særlige situationer – skærpe tilsynet med sikkerhedsstyringen på lastskibsområdet, jf. koden om sikker skibsdrift (ISM-koden). Se i øvrigt oven for under afsnit 3.3.3. Udgifterne hertil vil blive dækket af gebyrer.

Det offentlige udgifter til indførelse af periodiske syn på de mindre fiskefartøjer vil blive finansieret ved gebyrbetaling. Indførelse af gebyrer for de eksisterende syn på større fiskeskibe vil medføre merindtægter for det offentlige. Søfartsstyrelsens ramme vil blive nedskrevet tilsvarende, og provenuet herfra vil blive anvendt til generelle skatte- og afgiftslettelser.

Lovforslaget vil således, med forbehold for de ovenfor anførte merindtægter på fiskeriområdet og de ovenfor nævnte begrænsede merudgifter i forbindelse med havnestatskontrol og telemedicinske rådgivning, ske uden økonomiske konsekvenser for det offentlige, idet den udvidede tilsynsindsats finansieres ved gebyrbetaling.

Forslaget om, at redere skal stille finansiell sikkerhed til dækning af søfarendes hjemrejseudgifter, kan indebære begrænsede økonomiske byrder for erhvervet. Den finansielle sikkerhed for søfarendes hjemrejseudgifter er dog allerede i dag i mange tilfælde omfattet af redernes P&I-forsikringer.

Forslaget indebærer ikke økonomiske konsekvenser for kommunerne og regionerne.

Bemyndigelsen til at fastsætte regler om digital indberetning vil, når den udnyttes, på længere sigt give mindre positive administrative og økonomiske konsekvenser for staten, som følge af forenklede sagsgange.

##### *5. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet*

Lovforslaget har til formål at gennemføre ILO-konventionen om søfarendes arbejdsforhold i dansk ret. Konventionen fastsætter et højt internationalt niveau for søfarendes arbejdsforhold, der i store træk svarer til det, der allerede eksisterer på danske skibe. Den internationale gennemførelse af konventionen indebærer således fælles konkurrencevilkår på det arbejdsretlige område, hvorved risikoen for social dumping til skade for dansk skibsfarts konkurrenceevne mindskes. En dansk tiltrædelse af konventionen forventes således at indebære konkurrencemæssige og dermed økonomiske fordele for det danske rederierhverv.

Lovforslaget indebærer øgede administrative og økonomiske byrder for erhvervslivet i forbindelse med certificeringen og kontrollen, som følger af konventionen om søfarendes arbejdsforhold. På den anden side vil det forhold, at Danmark kan tilbyde danske skibe certifikater i henhold til konventionen også

indebære store administrative fordele for danske skibe ved anløb af fremmede havne, når konventionen træder i kraft internationalt, idet det vurderes yderst vanskeligt for skibe at opfylde bevisbyrden for overholdelsen af konventionen uden et certifikat.

Forslaget vil endvidere have visse økonomiske konsekvenser for rederierhvervet som følge af udvidelsen af begrebet "søfarende" til at omfatte alle ansatte om bord og som følge af de ændrede regler om søfarendes ret til gratis hjemsendelse, ret til gratis kost om bord samt den udvidede sikring af de søfarende ved sygdom og tilskadekomst. Disse forhold indgår imidlertid i den europæiske aftale om gennemførelsen af konventionen, som må anses for at være accepteret af erhvervet, og i Rådets direktiv 2009/13/EF af 16. februar 2009, der gennemfører førnævnte aftale.

Virksomheder, som ønsker at benytte sig af muligheden for at drive privat forhyrings- og formidlingsvirksomhed for søfarende, vil blive pålagt de dermed for staten forbundne omkostninger i forbindelse med udstedelse af certifikater til virksomheden, ligesom redere, der ønsker at benytte private forhyrings- og formidlingsvirksomheder i udlandet, vil have udgifter til at fremskaffe dokumentation for, at de pågældende virksomheder drives i overensstemmelse med de relevante dokumentationskrav.

Forslaget vil derudover i begrænset omfang medføre negative økonomiske konsekvenser for rederierhvervet i forbindelse med udvidelsen af de gebyrbelagte tilsynsopgaver.

Forslaget om, at redere skal stille finansiel sikkerhed til dækning af søfarendes hjemrejseudgifter kan indebære begrænsede økonomiske byrder for erhvervet. Den finansielle sikkerhed for søfarendes hjemrejseudgifter er dog allerede i dag i mange tilfælde omfattet af redernes P&I-forsikringer.

Fiskerierhvervet vil skulle betale for statens omkostninger forbundet med periodiske syn af fiskeskibe. Det skønnes, at et periodisk syn på et mindre fiskefartøj vil koste ca. 5.000 kr. hvert 5. år, og prisen for et periodisk syn på et stort fiskeskib vil i gennemsnit være ca. 7.500 kr. hvert 2. år. Det anslås, at der er ca. 1.000 mindre fiskeskibe og ca. 300 større fiskeskibe, der vil blive omfattet af ordningen.

Endelig vil søfartserhvervet i beskedent omfang kunne få udgifter til anskaffelse af IT-programmer m.v. som følge af den udvidede adgang til digital forvaltning. Den øgede adgang til digitalisering vil dog ikke være mere byrdefuld for søfartserhvervet end for andre brancher, som omfattes af L 10.

#### *6. Administrative konsekvenser for borgerne*

Forslaget indebærer ikke administrative konsekvenser for borgerne.

#### *7. Miljømæssige konsekvenser*

Lovforslaget har ingen miljømæssige konsekvenser.

#### *8. Forholdet til EU-retten*

Rådet har vedtaget direktiv 2009/13/EF af 16. februar 2009 om iværksættelse af den aftale, der er indgået mellem European Community Shipowners' Associations (ECSA) og European Transport Workers' Federation (ETF) om konventionen om søfarendes arbejdsforhold af 2006 og om ændring af direktiv 1999/63/EF (EU-Tidende nr. L 124 af 20. maj 2009, side 30-50). Direktivet træder i kraft senest samme dato som konventionen om søfarendes arbejdsforhold træder i kraft internationalt, og medlemsstaterne skal have gennemført direktivet senest 12 måneder derefter. Med direktivet gøres arbejdsmarkedets parter aftale bindende for medlemsstaterne, der pålægges at sikre dets efterlevelse, evt. gennem kollektive overenskomster. Aftalen medtager dele af den bindende del af konventionen, men ikke området for kontrol, idet dette henlægges under medlemsstaternes afgørelse.

Ved at gennemføre konventionens krav i dansk ret bliver EU-direktivet også gennemført i dansk ret.

Der er blandt EU-landene en positiv holdning til ratifikation af konventionen. Rådet bemyndigede således i juni 2007 medlemsstaterne til at iværksætte de nødvendige foranstaltninger med henblik på at

ratificere ILO's konvention om søfarendes arbejdsforhold inden den 31. december 2010. Bemyndigelsen er nødvendig for, at medlemsstaterne kan ratificere konventionen, idet bestemmelserne om koordinering af sociale sikringsordninger i konventionen berører udøvelsen af EU's kompetence.

Herudover gennemfører lovforslaget også dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/17/EF af 23. april 2009 om ændring af direktiv 2002/59/EF om oprettelse af et trafikovervågnings- og trafikinformationssystem for skibsfarten i Fællesskabet (EU-Tidende nr. L 131 af 28. maj 2009, side 101-113) samt dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/21/EF af 23. april 2009 om opfyldelse af kravene til flagstater (EU-Tidende nr. L 131 af 28. maj 2009, side 132-135).

#### 9. Hørte myndigheder, organisationer m.v.

Advokatrådet, Beskæftigelsesministeriet, Bilfærgernes Rederiforening, Danmarks Fiskeriforening, Danmarks Rederiforening, Danmarks Statistik, Dansk Sø-Restaurations Forening, Danske Advokater, Danske Havne, Danske Regioner, Datatilsynet, Erhvervs- og Byggestyrelsen, Erhvervs- og Selskabsstyrelsen, Fag og Arbejde, Fagligt Fælles Forbund (3F), Finansministeriet, Finanstilsynet, Fiskeriets Arbejdsmiljøråd, Fiskernes Forbund, Færøernes Hjemmestyre, Forbrugerstyrelsen, Foreningen af Småøernes Færgeselskaber, Forsvarsministeriet, Funktionærernes og Tjenestemændenes Fællesråd, Grønlands Selvstyre, HORESTA, Indenrigs- og Socialministeriet, Justitsministeriet, Kommunernes Landsforening, Konkurrencestyrelsen, Landsorganisationen i Danmark, Maskinmestrenes Forening, Metal Søfart, Ministeriet for Sundhed og Forebyggelse, Offentligt Ansattes Organisationer, Patent- og Varemærkestyrelsen, Radiotelegrafistforeningen af 1917, Rederiforeningen af 1895, Rederiforeningen for Mindre Skibe, Rigsrevisionen, Sammenslutningen af Mindre Erhvervsfartøjer, Sikkerhedsstyrelsen, Statsministeriet, Statstjenestemændenes Centralorganisation II, Søfartens Arbejdsmiljøråd, Søfartens Ledere – Dansk Navigatorforening, Sølovsudvalget, Sømændenes Forbund, Transportministeriet, Træskibs Sammenslutningen.

#### 10. Sammenfattende skema

|  | Positive konsekvenser/Min-dreudgifter  | Negative konsekvenser/Merud-gifter   |
|--|--|--|
| Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner     | Forslaget giver mulighed for en udvidelse af tilsynsindsatsen på en række områder, som finansieres ved gebyrbetaling, og som derfor vil kunne gennemføres uden statsfinansielle konsekvenser. Bemyndigelsen til at fastsætte regler om digital indberetning vil, når den udnyttes, på længere sigt give mindre, positive økonomiske konsekvenser for staten. | Der vil være en mindre merudgift for staten forbundet med, at der skal gives telemedicinsk rådgivning til samt øget kontrol af udenlandske handelsskibe. Denne merudgift vil blive afholdt indenfor Søfartsstyrelsens ramme. |
| Administrative konsekvenser for stat, kommuner og regioner | Bemyndigelsen til at fastsætte regler om digital indberetning vil, når den udnyttes, på længere sigt give mindre, positive administrative konsekvenser for staten.   | Lovforslaget vil medføre øget personaleforbrug i Søfartsstyrelsen i forbindelse med den udvidede tilsynsindsats, som finansieres ved gebyrbetaling.  |

|   |  |  |
|---|--|--|
| Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet     | Lovforslaget vil have positive erhvervsøkonomiske konsekvenser for søfartserhvervet som følge af, at de internationale bestemmelser om søfarendes arbejdsforhold tilnærmes de danske regler.   | Der vil være negative erhvervsøkonomiske konsekvenser for søfartserhvervet forbundet med, at rederierne skal leve op til de krav, der følger af konventionen om søfarendes arbejdsforhold og med udvidelsen af Søfartsstyrelsens gebyrbelagte tilsyn. For fiskerierhvervet vil indførelsen af betaling for syn medføre øgede udgifter. |
| Administrative konsekvenser for erhvervslivet | Certificeringsordningen vil medføre positive administrative konsekvenser i forbindelse med danske skibes anløb af udenlandske havne.   | De udvidede certificeringskrav for skibe i international fart vil medføre øget administrativt arbejde i rederierne.  |
| Miljømæssige konsekvenser                     | Ingen.   | Ingen.   |
| Administrative konsekvenser for borgerne      | Ingen.   | Ingen.   |
| Forholdet til EU-retten                       | Lovforslaget indeholder bestemmelser, der gennemfører dele af Rådets direktiv 2009/13/EF af 16. februar 2009 om iværksættelse af den aftale, der er indgået mellem European Community Shipowners' Associations (ECSA) og European Transport Workers' Federation (ETF) om konventionen om søfarendes arbejdsforhold af 2006 og om ændring af direktiv 1999/63/EF (EU-Tidende nr. L 124 af 20. maj 2009, side 30-50), dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/17/EF af 23. april 2009 om ændring af direktiv 2002/59/EF om oprettelse af et trafikovervågnings- og trafikinformationssystem for skibsfarten i Fællesskabet (EU-Tidende nr. L 131 af 28. maj 2009, side 101-113) samt dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/21/EF af 23. april 2009 om opfyldelse af kravene til flagstater (EU-Tidende nr. L 131 af 28. maj 2009, side 132-135). |  |

*Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser*

*Til § 1*

Til nr. 1

Lovens eksisterende fodnote udvides med forslaget, således at der henvises til de EU-direktiver, som delvist gennemføres med lovforslaget. Det drejer sig om Rådets direktiv 2009/13/EF af 16. februar 2009 om iværksættelse af den aftale, der er indgået mellem European Community Shipowners' Associations (ECSA) og European Transport Workers' Federation (ETF) om konventionen om søfarendes arbejdsforhold af 2006 og om ændring af direktiv 1999/63/EF (EU-Tidende nr. L 124 af 20. maj 2009, side 30-50), dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/17/EF af 23. april 2009 om ændring af direktiv 2002/59/EF om oprettelse af et trafikovervågnings- og trafikinformationssystem for skibsfarten i Fællesskabet (EU-Tidende nr. L 131 af 28. maj 2009, side 101-113) samt dele af Europa-Parlamentets og

Rådets direktiv 2009/21/EF af 23. april 2009 om opfyldelse af kravene til flagstater (EU-Tidende nr. L 131 af 28. maj 2009, side 132-135).

Til nr. 2

For at styrke den præventive indsats med henblik på at forebygge ulykker vil der i medfør af den foreslåede bestemmelse blive fastsat regler om, at pålægge værfter og andre virksomheder, der ombygger fiskefartøjer – f.eks. mindre maskinværksteder – en pligt til at anmelde sådanne ombygninger til Søfartsstyrelsen.

Der henvises til de almindelige bemærkninger, afsnit 3.4.1.2.

Til nr. 3

Der er allerede udstedt forskrifter vedrørende sikkerhedsstyringssystemer, ligesom systemerne i vidt omfang er reguleret ved den EU-forordning (Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 336/2006 af 15. februar 2006 om gennemførelse af den internationale kode for sikker skibsdrift i Fællesskabet og ophævelse af Rådets forordning (EF) nr. 3051/95 (EU-Tidende nr. L 64 af 4. marts 2006, side 1)), som gennemfører den internationale kode om sikker skibsdrift (International Safety Management-Code – ISM-koden) på fællesskabsniveau. For at understrege disse systemers helt centrale betydning for skibenes drift, findes det hensigtsmæssigt at indsætte en udtrykkelig omtale af sikkerhedsstyringssystemerne i lovteksten. Hjemmelsbestemmelsen vil blive anvendt til udfyldning af den regulering, som følger af forordningen.

Der er i dag ikke krav om, at selskaber, som forestår sikkerhedsstyringen på danske skibe, skal være etableret i Danmark eller inden for EU/EØS området. Det er ikke hensigten at opstille sådanne krav, men hvis der måtte opstå vanskeligheder i forbindelse med håndhævelsen af de danske regler over for udenlandske selskaber, vil der efter den foreslåede bestemmelse kunne fastsættes regler, som afhjælper eller begrænser disse vanskeligheder. Dette kunne f.eks. være regler om, at de udenlandske rederier skal udpege en person eller virksomhed her i landet, som med bindende virkning kan modtage meddelelser fra myndighederne på deres vegne.

Til nr. 4

Den foreslåede bestemmelse har i overensstemmelse med konventionen om søfarendes arbejdsforhold til formål at præcisere, at pligten til at sikre de søfarendes arbejds- og levevilkår om bord også påhviler rederen, selvom de pågældende er ansat til at udføre arbejde om bord af andre end rederen. I disse tilfælde har arbejdsgiveren også pligt til at sikre, at forholdene er i orden. De nærmere regler herom vil blive fastsat af Søfartsstyrelsen.

Til nr. 5

ILO's konvention om søfarendes arbejdsforhold gennemføres ved lov om sikkerhed til søs, sømandslovens kapitel 2-4 og besætningsloven. Med det foreslåede nye stk. 2 i § 3 sikres der inden for rammerne af lov om sikkerhed til søs adgang til at foreskrive, at udenlandske skibe, der anløber dansk havn, skal leve op til konventionens krav. De af konventionens krav, som det navnlig vil være relevant at kontrollere, jf. § 20 a i lov om sikkerhed til søs, jf. lovforslagets § 1, nr. 15, i forbindelse med havnestatskontrol af udenlandske skibe, er indeholdt i konventionens hovedafsnit. Det drejer sig bl.a. om krav til opholdsrum, fritidsfaciliteter, kost og forplejning, mindstealder for søfarende, arbejds- og hviletid, søfarendes ansættelsesaftaler og krav om, at der skal ske udbetaling af løn mindst én gang om måneden.

Kontrollen vil blive foretaget som kontrolbesøg af skibsinspektører om bord på skibene. Det er således udelukkende forhold, der kan konstateres om bord på skibet, der kan gøres til genstand for kontrol.

Kontrol af arbejdsretlige forhold, herunder forhold vedrørende løn, vil blive foretaget med fuld respekt af det fagretlige system. Tilsynsmyndighederne vil således være opmærksomme på, at der ikke ved deres ageren må præjudiceres afgørelser af uoverensstemmelser, der efter det danske arbejdsretlige system rettelig ville have skullet afgøres af det fagretlige system eller af domstolene. Der vil således ikke blive foretaget fortolkninger af individuelle eller kollektive ansættelsesaftaler. En eventuel kontrol af rederens overholdelse af lovens bestemmelser om hyreforhold vil derfor først og fremmest angå, om hyren er blevet udbetalt med højst 1 måneds mellemrum, mens det ofte vil være vanskeligt for skibsinspektøren på stedet at foretage en nærmere undersøgelse af, om hyrens størrelse svarer til det aftalte.

#### Til nr. 6

Med den foreslåede bestemmelse gives hjemmel til, at der administrativt kan fastsættes regler om overvågningen af danske farvande og skibes anløb af havne, herunder om pligtmæssige indberetninger til Søværnets Operative Kommando. Reglerne vil blive fastsat efter forhandling med forsvarsministeren. Pligten til at foretage indberetning kan påhvile forskellige subjekter, herunder skibe, afskibere mv.

Indberetningerne til SafeSeaNet, jf. afsnit 3.4.2. i de almindelige bemærkninger, foretages dog dels som supplement til Forsvarsministeriets øvrige oplysninger til brug for Forsvarsministeriets egne opgaver med farvandsovervågning m.v., og dels til brug for andre myndigheders opgavevaretagelse, f.eks. Søfartsstyrelsens havnestatskontrol.

#### Til nr. 7

Ved bestemmelsen i stk. 1 pålægges rederen det overordnede ansvar for lovens opfyldelse. Rederen skal således påse, at skibet lever op til lovgivningens krav, og at driften af skibet sker i overensstemmelse med loven og forskrifter udstedt i medfør af loven. Rederen kan ikke frigøre sig for ansvaret ved at lade andre opfylde alle eller dele af pligterne, hvilket er fastslået i 4. pkt. Myndighederne vil således altid kunne udstede forbud og påbud i medfør af loven til rederen, selvom denne har ladet andre opfylde de pågældende pligter. Om betydningen af 4. pkt. i forhold til strafforfølgelse for overtrædelser, se bemærkningerne nedenfor til lovforslagets § 1, nr. 26.

Hvis der er udstedt certifikat for skibet i overensstemmelse med den kode om sikker skibsdrift, som er fastsat af FN's Internationale Maritime Organisation (ISM-koden), til en anden end skibets ejer, vil den ISM-ansvarlige (jf. afsnit 3.3. i de almindelige bemærkninger) i nogle tilfælde anses som reder efter loven. Dette er f.eks. tilfældet, hvor en bareboatbefragter driver skibet for egen regning. Den ISM-ansvarlige vil i sådanne tilfælde som udgangspunkt have det fulde ansvar for driften af skibet i sikkerhedsmæssig forstand. I et traditionelt opbygget rederi vil den ISM-ansvarlige desuden selv varetage den tekniske og bemandingsmæssige drift og være den, der har den økonomiske interesse i skibets drift. Udviklingen i rederidrift har imidlertid betydet, at etableringen af sikkerhedsstyringssystemet og opfyldelsen af pligterne efter ISM-koden i ikke ubetydeligt omfang outsources til operatørselskaber, som ikke er økonomisk ansvarlige for selve driften af skibet. I en sådan situation er det nødvendigt for en sikker drift af skibet, at den, der står for de øvrige forhold og er økonomisk ansvarlig for driften, medvirker til at sikre driften i sikkerhedsmæssig henseende. Det vil således være nødvendigt, at de nødvendige ressourcer bliver stillet til rådighed. Det vil endvidere være den person, der har den økonomiske interesse i driften, der vil opnå økonomisk vinding ved, at der spares på forhold af sikkerhedsmæssig karakter. Derved opstår der reelt et samvirke omkring den sikkerhedsmæssige drift af skibet mellem rederen og dem, som rederen har overladt at varetage pligter og ansvarsområder, som følger af koden om sikker skibsdrift. Det er derfor i den foreslåede stk. 2 fastsat, at ansvaret efter stk. 1 i sådanne tilfælde tillige påhviler den, som helt eller delvis har påtaget sig at varetage de forpligtelser og ansvarsområder, som er omfattet af koden.

Bestemmelsen i det foreslåede stk. 2 medfører ingen ændring af besætningsmedlemmernes almindelige forpligtelser efter lovens §§ 10-12.

Passagerskibe og lastskibe med en bruttotonnage på 500 og derover skal certificeres efter ISM-koden. En række andre skibe bliver i praksis certificeret efter koden på frivillig basis. Bestemmelsen i stk. 2 finder anvendelse, uanset om certificeringen er sket pligtmæssigt eller på frivillig basis.

ISM-koden indeholder ingen bestemmelser om, hvad der skal til, for at en person kan overtage ansvaret for et skibs drift fra ejeren, bortset fra at den pågældende skriftligt skal have erklæret sig indforstået med hensyn til overtagelsen af alle de pligter og ansvarsområder, som ISM-koden pålægger. Godkendelse af sikkerhedsansvarlige efter koden forudsættes alene at ske i tilfælde, hvor den pågældende reelt forestår driften af skibet inden for alle de områder, som er omtalt i koden. Dette udelukker dog ikke, at den pågældende vil kunne anvende underleverandører til dele af opgaverne.

Til nr. 8

Søfartsstyrelsen kan i dag bl.a. tilbageholde skibe, hvis det er forbundet med fare for de ombordværende eller for forurening at lade skibet stå til søs. Der kan endvidere ske tilbageholdelse af skibe, som mangler foreskrevne certifikater, dokumenter eller udstyr, eller hvis disse er fejlbehæftede.

Konventionen indebærer, at der vil skulle ske tilbageholdelse ikke kun, hvor dette er sikkerhedsmæssigt begrundet, men også i visse andre tilfælde, hvor der foreligger anden alvorlig eller gentagen overtrædelse af konventionens bestemmelser.

Som en konsekvens heraf foreslås det at udvide muligheden for tilbageholdelse til også at omfatte tilfælde, hvor der konstateres alvorlige eller gentagne overtrædelser af de love, som Søfartsstyrelsen efter den foreslåede bestemmelse i § 20 a, stk. 1, 2. pkt. fører tilsyn med, dvs. lov om sikkerhed til søs, lov om søfarendes ansættelsesforhold m.v. (som i dag hedder sømandsloven), lov om skibes besætning, lov om skibsmåling og §§ 186, 197, 198 og 471 i søloven samt regler udstedt i medfør heraf.

Til nr. 9

Efter den gældende bestemmelse i § 14, stk. 3, kan Søfartsstyrelsen fastsætte regler om udstedelse af forbud mod, at et skib forlader en havn på grund af ugunstige vejrforhold.

Med forslaget justeres bestemmelsen, således at sejladsforbud tilsvarende kan udstedes, hvis sø- eller isforholdene taler herfor. Dette kan f.eks. være tilfældet, hvis det ikke kan dokumenteres, at skibet opfylder de krav til konstruktion og maskinkraft, som issituationen tilsiger.

Til nr. 10

Der sker allerede i dag videregivelse af oplysninger om skibes tilbageholdelser og konstaterede mangler i forbindelse med havnestatskontrol. Dette følger 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 samt for leve- og arbejdsvilkår om bord (havnestatskontrol). Forslaget til § 16, stk. 2, er således i vidt omfang i overensstemmelse med den gældende bestemmelse, men lovforslaget udvider adgangen til at videregive oplysninger om skibe af betydning for sikkerheden og miljøet samt til at offentliggøre oplysninger i forbindelse med overtrædelser af lovgivningen. Konventionen om søfarendes arbejdsforhold indebærer, at der i visse tilfælde vil skulle ske underretning af redernes og de søfarendes organisationer, når der konstateres overtrædelser af konventionens bestemmelser. Med lovforslaget vil alle overtrædelser af lov om sikkerhed til søs, lov om søfarendes ansættelsesforhold m.v. (som i dag hedder sømandsloven), besætningsloven, lov om skibsmåling og søloven kunne offentliggøres. Dog vil strafferetlige afgørelser (såvel domme

som bøvedtagelser) mod besætningsmedlemmer eller andre fysiske personer blive offentliggjort uden nævnelse af navn.

Til nr. 11

Det foreslås at indsætte hjemmel til, at der kan fastsættes regler om, at indberetninger m.v. skal fremsendes digitalt.

Der vil blive fastsat nærmere regler om den digitale indberetning, særligt med henblik på at sikre afsenders identitet. Det kan f.eks. være regler om en digital signatur, som bl.a. skal kunne give en tilfredsstillende grad af sikkerhed for afsenders identitet. Hjemlen vil først blive udnyttet efter en drøftelse med og orientering af relevante, berørte organisationer.

Det foreslås, at der gives mulighed for at dispensere fra kravet om digital indberetning, når særlige omstændigheder taler for dette. Undtagelsesmuligheden tænkes f.eks. anvendt for ældre erhvervsdrivende, som ikke er i besiddelse af digitale kompetencer, idet de ikke tidligere har anvendt it, hverken i virksomheden eller privat, og som ikke har mulighed for at lade andre varetage den digitale indberetning. Undtagelsesmuligheden kan endvidere tænkes anvendt i relation til virksomheder uden for Danmark, idet sådanne virksomheder ikke kan anvende en dansk digital signatur. Derved sikres det, at ingen forhindres i at indfri de pligter, som med lovforslaget kræves gennemført ved anvendelsen af digitale medier. Hovedparten af virksomheder, som efter lovforslaget skal indberette digitalt, vil dog være professionelle erhvervsdrivende, og langt størstedelen af de omfattede virksomheder skønnes at være i besiddelse af tilstrækkelige it-kompetencer. Det forventes derfor ikke, at dispensationsadgangen vil være aktuel for langt størstedelen af de virksomheder, der er omfattet af indberetningspligten.

Det foreslås endvidere, at der indføres hjemmel til, at visse breve m.v. kan udstedes uden personlig underskrift. Baggrunden herfor er, at Folketingets Ombudsmand i en udtalelse af 12. marts 2008 blandt andet har givet udtryk for, at der efter hans opfattelse gælder et krav om, at statslige forvaltningsmyndigheders udgående breve skal være forsynet med en personlig underskrift. Ombudsmanden har i den forbindelse blandt andet henvist til, at en række hensyn taler herfor.

Kravet om personlig underskrift gælder efter ombudsmandens opfattelse med lovkraft, hvilket indebærer, at det kræver hjemmel at fravige det. I den gældende lovgivning er dette blandt andet sket ved § 16 i lov nr. 283 af 15. april 2009 om digital indberetningsløsning til brug for anmeldelse af sygefravær samt anmodning om refusion af sygedagpenge og dagpenge efter barselloven. Efter den nævnte bestemmelse kan beskæftigelsesministeren fastsætte regler om, at myndighederne kan udstede visse dokumenter uden underskrift eller med maskinelt gengivet underskrift eller på tilsvarende måde, således at et sådant dokument i retlig henseende sidestilles med et dokument med personlig underskrift. Det drejer sig eksempelvis om underretningsbreve til de borgere, indberetningerne fra arbejdsgiverne og arbejdsløshedskasserne vedrører. Endvidere foreslås tilsvarende hjemler indført ved L 10.

I lighed hermed foreslås det, at standardbreve i form af almindelige kvitteringer, rykkerbreve, breve om indhentning af oplysninger og lignende vedrørende indberetninger m.v. kan udstedes uden underskrift eller med maskinelt gengivet underskrift. Der ses ikke at være retssikkerhedsmæssige betænkeligheder ved, at sådanne standardbreve, som ikke har karakter af afgørelser, kan sendes uden personlig underskrift. Hertil kommer, at det i lyset af den teknologiske udvikling vil være uhensigtsmæssigt at skulle påføre hvert af disse breve en personlig underskrift.

Det foreslås således, at der indsættes hjemmel til, at økonomi- og erhvervsministeren kan fastsætte regler om, at visse typer af dokumenter i forbindelse med den pågældende indberetning kan udstedes uden underskrift eller med digital/maskinelt gengivet underskrift eller på tilsvarende måde, således at sådanne dokumenter i retlig henseende sidestilles med et dokument med personlig, håndskrevet underskrift.

Den foreslåede hjemmel kan endvidere anvendes til at fastsætte regler om, at afgørelser, der udeluk-

kende er truffet på grundlag af elektronisk databehandling, kan udstedes alene med angivelse af Søfartsstyrelsen som afsender. Dette vil være tilfældet, hvor en borgers eller en virksomheds indsendelse af oplysninger, herunder indgivelse af en ansøgning, til Søfartsstyrelsen foretages elektronisk via f.eks. en hjemmeside, og hvorefter et elektronisk databehandlingssystem træffer (og afsender) den pågældende afgørelse automatisk. De pågældende afgørelser er kendetegnet ved, at et elektronisk databehandlingssystem på grundlag af nogle faste og entydige kriterier kan træffe afgørelsen. Som eksempel herpå kan nævnes en afgørelse om opkrævning af en (lovhjemlet) ekspeditionsafgift ved for sen (elektronisk) indberetning af visse oplysninger. Der er således tale om afgørelser, der træffes, uden at en offentlig ansat (sagsbehandler) er involveret i afgørelsesprocessen. På denne baggrund ses der ikke at være retssikkerhedsmæssige betænkeligheder forbundet med, at de nævnte elektroniske afgørelser afsendes udelukkende med Søfartsstyrelsen som afsender.

#### Til nr. 12

Lov om sikkerhed til søs gælder generelt for skibes bygning, udstyr og drift. Loven gælder således ikke kun for skibene, men omfatter også de tilknyttede landbaserede funktioner. Den gældende lov indeholder i § 19, stk. 1, hjemmel til, at Søfartsstyrelsens medarbejdere kan få adgang til – hvis det skønnes nødvendigt i forbindelse med deres hverv – mod behørig legitimation at gå om bord på skibe uden retskendelse. Forslaget indebærer, at styrelsen på samme vilkår får adgang til at foretage kontrol i andre lokaler, hvorfra der foretages erhvervsvirksomhed, som er omfattet af loven. Dette kan f.eks. være rederikontorer, forhyringskontorer eller klassifikationsselskabers kontorer. Forslaget hjemler ikke øget adgang til at foretage kontrolbesøg i private lokaler. Ved private lokaler forstås lokaler, hvorfra der ikke udøves erhvervsvirksomhed, som er omfattet af loven.

#### Til nr. 13

Forslaget præciserer, at Søfartsstyrelsen kan anvende sine almindelige beføjelser til at indhente information om forhold inden for lovens anvendelsesområde, også i tilfælde hvor baggrunden herfor er, at der efter EU-retten skal afgives oplysninger til Kommissionen eller Det Europæiske Agentur for Søsikkerhed (EMSA), f.eks. om klassifikationsselskaber eller skibe.

EU-reglerne vedrørende søfart indeholder enkelte steder bestemmelser om, at Europa-Kommissionen og EMSA kan gennemføre kontrolbesøg på skibe og i rederier m.v. for at kontrollere, at gældende EU-regler om søfartssikkerhed og forebyggelse af forurening fra skibe overholdes. Søfartsstyrelsen kan også benytte sine beføjelser efter loven ved gennemførelse af sådanne kontrolbesøg.

#### Til nr. 14

Politiet har i de senere år intensiveret kontrollen med overholdelse af søfartslovgivningen, ikke mindst på området for fritidssejlad.

Hvis der foreligger en mistanke om overtrædelse af lovgivningen, kan politiet gå om bord på skibene i medfør af retsplejelovens eller politilovens bestemmelser. Det er imidlertid fundet mest korrekt at indsætte en udtrykkelig hjemmel til, at politiet i alle tilfælde kan standse et fritidsfartøj og lade det undersøge for fejl og mangler, også selv om der ikke foreligger en konkret mistanke. Dette vil typisk være tilfældet ved kontrol af redningsmidler m.v.

#### Til nr. 15

Efter den gældende bestemmelse i § 20 a i lov om sikkerhed til søs fører Søfartsstyrelsen som led i tilsynsvirksomheden efter lov om sikkerhed til søs også tilsyn med overholdelsen af lov om røgfri miljøer.

Med lovforslaget koordineres Søfartsstyrelsens tilsynsvirksomhed efter lov om søfarendes ansættelses-

forhold m.v. (som i dag hedder sømandsloven), besætningsloven, lov om skibsmåling og de særlige bestemmelser i §§ 186, 197, 198 og 471 i søloven om skibsdagbøger og om forsikringspligt m.v. i forbindelse med olieforurening ligeledes i lov om sikkerhed til søs, således at tilsynet føres inden for rammerne af denne lov.

Dette betyder, at samtlige de beføjelser, som Søfartsstyrelsen er tillagt i forbindelse med tilsyn efter lov om sikkerhed til søs, også finder anvendelse i forbindelse med tilsyn med overholdelse af lov om søfarendes ansættelsesforhold m.v. (som i dag hedder sømandsloven), besætningsloven, lov om skibsmåling og §§ 186, 197, 198 og 471 i søloven. Dette omfatter bl.a. adgang til at gå om bord på skibe uden retskendelse, adgang til at udstede forbud og påbud samt mulighed for at bemyndige klassifikationsselskaber til at kontrollere og certificere skibe i samme omfang, som det i dag sker inden for rammerne af lov om sikkerhed til søs.

I bestemmelsens stk. 2 foreslås, at søsikkerhedslovens § 16, stk. 2, § 17, stk. 9 og 10, § 19, § 22 og § 24, og de regler, der er udstedt i medfør heraf, samt § 25 finder tilsvarende anvendelse i forbindelse med tilsyn med overholdelsen af lov om røgfri miljøer, lov om søfarendes ansættelsesforhold m.v., lov om skibes besætning, lov om skibsmåling og §§ 186, 197, 198 og 471 i søloven. Bestemmelsen svarer stort set til den i dag gældende bestemmelse i § 20 a, stk. 2, som gælder for tilsyn med overholdelsen af lov om røgfri miljøer, men de foreslåede ændringer i lovforslagets § 1, nr. 10 og 12 indebærer, at der også gives hjemmel til offentliggørelse af overtrædelser m.v. (§ 1, nr. 10 – forslaget til § 16, stk. 2) og adgang til erhvervslokaler (§ 1, nr. 12 – forslaget til § 19, stk. 1, 2. pkt.) i forbindelse med tilsyn med overholdelsen af de nævnte love og bestemmelser.

Den foreslåede bestemmelse medfører ingen begrænsning af de eksisterende indgrebsmuligheder i de pågældende love. Eksempelvis kan et olietankskib fortsat forbydes at blive losset, hvis skibet ikke er i besiddelse af den foreskrevne ansvarsforsikring, jf. sølovens § 199.

Konventionen indeholder en række særregler om gennemførelse af inspektion m.v., når der er indgivet klage fra besætningsmedlemmer eller deres organisationer m.v.

Som følge af implementeringen af konventionen foreslås det i stk. 3, at indsætte en hjemmel til administrativt at fastsætte nærmere regler om tilsyn og om behandling af klager, herunder om at Søfartsstyrelsens medarbejdere ikke må oplyse over for rederen eller dennes repræsentant, at et tilsynsbesøg foretages som følge af en klage. Arbejdsmiljølovens § 79, stk. 2, indeholder en tilsvarende ordning.

#### Til nr. 16

Det vil i medfør af den foreslåede nye § 74 a i lov om søfarendes ansættelsesforhold m.v. (som i dag hedder sømandsloven) blive foreskrevet, at skibe med en bruttotonnage på mere end 500 skal have certifikat og overensstemmelsesdokument i overensstemmelse med konventionen om søfarendes arbejdsforhold, hvis de besejler udenlandske havne. Der henvises til bemærkningerne til denne bestemmelse for en beskrivelse af, hvilke forhold certificeringen omfatter. Private forhyrings- og formidlingstjenester for søfarende vil ligeledes efter den foreslåede § 8 a i lov om søfarendes ansættelsesforhold m.v. (sømandsloven) skulle certificeres.

Forslaget til § 20 b indebærer, at Søfartsstyrelsens almindelige beføjelser efter lov om sikkerhed til søs finder anvendelse i forbindelse med udstedelse af de nye certifikater m.v., herunder adgang til at bemyndige klassifikationsselskaber, virksomheder eller enkeltpersoner til at udstede certifikater og til at opkræve betaling for arbejdet med udstedelsen. Det skal i denne forbindelse bemærkes, at der er en meget langvarig praksis, hvorefter en betydelig del af kontrolarbejdet med søsikkerhedsmæssige forhold uddelegeres til klassifikationsselskaberne.

Økonomi- og erhvervsministeren vil efter forslaget til § 20 b, 2. pkt., kunne fastsætte regler om udstedelsen af certifikater efter lov om søfarendes ansættelsesforhold m.v.

Bestemmelsen tænkes bl.a. benyttet til at udstede certifikater efter konventionen og til at autorisere virksomheder til at udstede og forny certifikater til privat forhyring og formidling for søfarende. Udstedelse og fornyelse af certifikater vil i den sammenhæng ikke have karakter af forvaltningsmæssige afgørelser, men alene tjene som dokumentation for, at den pågældende forhyrings- og formidlingstjeneste efter udstederens opfattelse overholder de i lovgivningen fastsatte krav for tjenester af den karakter.

Til nr. 17

Den foreslåede ændring vedrører, hvem en retssag skal anlægges imod, hvis en part er utilfreds med en afgørelse fra Ankenævnet for Søfartsforhold. I dag anlægges en efterfølgende retssag imod ankenævnet, men med ændringen vil retssagen skulle anlægges imod sagens modpart.

Hvis en af Søfartsstyrelsen truffet afgørelse over for et rederi er blevet stadfæstet af ankenævnet, vil rederiet skulle anlægge sag ikke imod ankenævnet, men imod Søfartsstyrelsen, hvis rederiet ønsker sagen prøvet ved retten.

Tilsvarende får Søfartsstyrelsen mulighed for at anlægge sag imod rederiet, hvis styrelsen måtte være utilfreds med nævnets afgørelse i sagen. På den måde ligestilles sagens parter.

I sager vedrørende besætningsfastsættelser består tvisten ofte reelt mellem rederiet og de søfarendes faglige organisationer. I disse tilfælde vil såvel rederiet som de involverede faglige organisationer og Søfartsstyrelsen ofte være parter i sagen for ankenævnet. I disse tilfælde skal den myndighed, hvis afgørelse ankenævnet har efterprøvet, sikre, at alle de organisationer m.v., som har været part i sagen for ankenævnet, underrettes om sagsanlægget. Disse vil herefter i overensstemmelse med retsplejelovens almindelige bestemmelse i § 251 kunne indtræde som part i retssagen.

Der er udpeget en række særlige søfartslæger, som beslutter, om den søfarende er helbredsmæssigt egnet til skibstjeneste. Det findes ikke hensigtsmæssigt, at en eventuel retssag anlægges mod søfartslægen, der sjældent vil have den fornødne administrative og juridiske erfaring. Det foreslås derfor, at retssagen i disse tilfælde anlægges imod Søfartsstyrelsen.

Samtidig indføres en frist for indbringelse for domstolene på 4 uger. Denne frist indføres for at sikre, at der ikke er længerevarende tvivl om retstilstanden.

Til nr. 18

Ankenævnet for Søfartsforhold blev oprettet ved lov nr. 1173 af 19. december 2003 om ændring af en række love vedrørende søfartsforhold.

Det følger af den gældende bestemmelse i § 21, stk. 4, i lov om sikkerhed til søs, at formanden for Ankenævnet for Søfartsforhold skal være dommer.

Siden nedsættelsen af Ankenævnet for Søfartsforhold har såvel formanden som stedfortræderen for formanden været landsdommere.

Ankenævnets afgørelser er ofte af principiel karakter og involverer betydelige interesser. Eksempelvis er afgørelser om tilbageholdelse af skibe, anløbsforbud eller tilbagekaldelse af certifikater (rettighedsfrakendelse), der er nødvendige for at drive skibsvirksomhed, særdeles indgribende og vedrører meget store økonomiske interesser for dem, som afgørelserne retter sig imod. Afgørelserne har endvidere indgribende betydning for de berørte. Endelig involverer afgørelserne betydelige samfundsmæssige interesser vedrørende sikkerhed til søs og forurening.

I lyset heraf er det fundet hensigtsmæssigt at stille forslag om, at posterne som formand for ankenævnet og stedfortræder for formanden i overensstemmelse med hidtidig praksis skal besættes med landsdommere.

Det følger således af den foreslåede bestemmelse i § 21, stk. 4, at formanden for ankenævnet og

dennes stedfortræder i overensstemmelse med hidtidig praksis skal være landsdommere. Bestemmelsen indebærer, at der ikke skal ske forelæggelse for Bibeskæftigelsesnævnet, jf. retsplejelovens § 47 a, stk. 2, når posten som henholdsvis formand for nævnet og stedfortræder for formanden skal besættes med en landsdommer.

Til nr. 19-21

Økonomi- og erhvervsministeren har allerede i dag hjemmel til at fastsætte regler om betaling for syn af skibe. Med lovændringen vil bemyndigelsen blive benyttet til at indføre krav om betaling for syn af fiskefartøjer, således at der fremover vil gælde de samme bestemmelser om betaling for syn af fiskefartøjer som for skibe i handelsflåden.

For at stille mindre og større fiskefartøjer ens foreslås det, at brugerbetalingen kommer til at gælde alle fiskefartøjer – dvs. også de større fiskefartøjer, således at der i forbindelse med gennemførelse af kravet om syn af de mindre fiskefartøjer tillige foretages en ændring i forhold til de periodiske syn på de større fiskefartøjer, hvorefter de ikke længere er undtaget fra kravet om betaling. Forslaget indebærer således, at der indføres hjemmel til at fastsætte regler om brugerbetaling for samtlige periodiske syn af fiskefartøjer til dækning af omkostningerne forbundet hermed. Det gælder ikke kun for de nye periodiske syn af mindre fiskefartøjer, men også for de allerede eksisterende periodiske syn af større fiskefartøjer.

Det bemærkes dog, at de helt små fiskefartøjer, dvs. fiskefartøjer med et dimensionstal mindre end 20 (fartøjer, som nærmest har karakter af joller – typisk med en længde på max. 7,5 meter) ikke omfattes af kravet om syn og dermed heller ikke vil blive omfattet af krav om betaling.

Der opkræves i dag en fast, omkostningsbestemt timepris for syn på skibe (i handelsflåden), som i øjeblikket er 800 kr. Der betales for syns- og sagsbehandlingstid. Prisen på et syn afhænger således af, hvor lang tid det tager at gennemføre synet og den tilhørende sagsbehandling. Et periodisk syn på et mindre fiskefartøj skønnes gennemsnitligt at ville beløbe sig til ca. 5.000 kr., mens prisen for et periodisk syn på et stort fiskeskib skønnes gennemsnitligt at ville være ca. 10.000 kr.

Samtidig foretages en mindre justering af ordlyden af § 24, stk. 2 og 3, som fremover bliver stk. 1 og 2. Denne ændring er en konsekvens af forslaget til § 1, nr. 16, hvorefter Søfartsstyrelsen inden for rammerne af lov om sikkerhed til søs vil varetage udstedelsen af de certifikater m.v., som er foreskrevet efter lov om søfarendes ansættelsesforhold m.v. for visse, større handelsskibe i international fart.

Justeringen i § 24, stk. 2, og 3, som bliver stk. 1 og 2, foretages, med henblik på at der også kan opkræves betaling for arbejdet med denne certifikatudstedelse.

Til nr. 22

Forslaget indebærer, at der indføres en hjemmel til administrativt at fastsætte regler, som indebærer, at den faste promillegrænse i grønlandske farvande finder anvendelse også for fritidsfartøjer, hvortil der ikke er foreskrevet uddannelseskrav for skibets fører eller styrmand. Der vil således blive fastsat regler om, at alle erhvervs- og fritidsfartøjer, uanset størrelse, skal være omfattet af den faste promillegrænse.

Forslaget giver endvidere mulighed for at fastsætte, at den faste promillegrænse også skal gælde, når et fritidsfartøj er fortøjet i havn eller på beskyttet ankerplads.

Det vil ligeledes kunne foreskrives, at der skal gælde en fast promillegrænse for flere af de ombordværende end efter de danske regler. De danske regler om spiritussejlads gælder for ”den, som fører skib eller i øvrigt udfører arbejde om bord på et skib i en stilling af væsentlig betydning for sikkerheden”. Med den foreslåede bestemmelse vil det – som følge af de særligt farlige forhold – kunne fastsættes, at reglerne om spiritussejlads i grønlandske farvande også skal gælde for besætningsmedlemmer, som ikke udfører arbejde om bord på skibet i en stilling af væsentlig betydning for sikkerheden.

Det vil endvidere blive fastsat, at promillegrænsen ikke kun skal omfatte personer, som gør tjeneste om

bord på skibe, men samtlige ombordværende, herunder passagerer. Det vil dog i samråd med Grønlands Selvstyre blive overvejet, om passagerer om bord på visse typer af skibe, f.eks. krydstogtskibe og skibe, der er godkendt til transport af flere end 12 passagerer, skal undtages. Det vil endvidere blive drøftet med Grønlands Selvstyre, om der kan være behov for andre undtagelser fra den generelle ordning.

Størrelsen af den faste promillegrænse – en alkoholkoncentration i blodet på 0,50 promille under eller efter sejladsen – vil ikke kunne ændres administrativt for de personer, som allerede i dag er omfattet grænsen. Hvis der fastsættes regler om spiritussejlads for personer, som ikke omfattes af de eksisterende bestemmelser, fordi de ikke udfører arbejde om bord af væsentlig betydning for sikkerheden, vil der imidlertid for disse persongrupper kunne fastsættes en højere promillegrænse.

Det vil i de kommende regler blive fastsat, at der ved overtrædelser kan fastsættes foranstaltninger i henhold til kriminalloven for Grønland. Der vil derimod ikke administrativt kunne fastsættes særregler om rettighedsfrakendelse for personer, som ikke er omfattet af de i dag gældende regler om spiritussejlads. Personer, som ikke arbejder om bord på et skib i en stilling af væsentlig betydning for sikkerheden, vil således ved overtrædelse af de administrativt fastsatte regler om spiritussejlads ikke kunne frakendes retten til at føre skib eller gøre tjeneste som styrmand eller maskinmester.

Til nr. 23 og 25

Forslaget om en forhøjelse af strafniveauet efter lov om sikkerhed til søs skal ses i sammenhæng med den ændring af arbejdsmiljøloven, som er beskrevet under afsnit 3.4.10. i de almindelige bemærkninger, idet forslaget har til formål at skabe grundlaget for en tilsvarende fordobling af strafniveauet i tilfælde, som har indebåret alvorlig personskade eller død. Det er således hensigten, at bødeniveauet generelt for overtrædelser af søsikkerhedslovgivningen – bortset fra overtrædelser af bestemmelserne om spiritussejlads – skal bedømmes lige så strengt som overtrædelser af arbejdsmiljølovgivningen. Overtrædelser af søsikkerhedslovgivningen kan dog i visse tilfælde, eksempelvis ved overtrædelser på passagerfærger, som udsætter passagererne for fare, medføre mere omfattende fare for liv eller personskade, end der er normalt ved overtrædelser af arbejdsmiljølovgivningen. I sådanne tilfælde forudsættes højere straffe udmålt.

For overtrædelser af bestemmelserne om spiritussejlads er det i lovgivningen forudsat, at der som udgangspunkt anvendes samme strafniveau som ved overtrædelse af færdselslovens bestemmelser om spirituskørsel. Der henvises til denne forbindelse til Folketingstidende 2005-2006 Tillæg A s. 4043 (vedrørende en den ændring af lov om sikkerhed til søs, hvorved der blev indført en fast promillegrænse til søs). Hvis der forvoldes dødsfald eller alvorlig personskade som følge af spiritussejlads, forudsættes straffen at være på samme niveau, som når der forvoldes dødsfald eller alvorlig personskade ved spirituskørsel.

Som tilfældet er efter arbejdsmiljøloven, vil det være domstolene, der fastlægger de endelige straffe ud fra en bedømmelse af samtlige omstændigheder i de konkrete sager.

Ligesom efter arbejdsmiljøloven kan begrebet ”alvorlig personskade” f.eks. omfatte amputationer, knoglebrud, sårskader og lignende. Det tilkommer domstolene ved en konkret vurdering at fastslå, om der er tale om ”alvorlig personskade”.

Eksempler på det almindelige bødeniveau – som afhængig af sagens konkrete omstændigheder vil kunne fraviges i såvel skærpene som formildende henseende – er angivet i nedenstående skema. Angivelserne i skemaet forudsætter således, at der ikke er udvist så grove forhold at frihedsstraf kan komme på tale:

|  |  |   |
|--|--|---|
|  | <b>Rederiet/det sikkerhedsansvarlige selskab/<br/>arbejdsgiveren</b> | <b>Skibsføreren/<br/>navigatoren/<br/>lønmodtageren</b> |
|--|--|---|

|   |  |   |
|---|--|---|
| <b>Formelle overtrædelser</b>   | 10.000 kr.   | 1.000 kr.   |
| <b>Almindelige overtrædelser</b>  | 20.000 kr.<br>Bøden fordobles, hvis overtrædelser har medført alvorlig personskade eller død.<br>+ 5.000 kr. for <u>hver</u> skærpende omstændighed, dvs. for hvert forhold knyttet til overtrædelser, der har indebåret potentiel fare eller personskade.<br>+ 10.000 kr. hvis unge under 18 år er kommet til skade eller er udsat for fare herfor.   | Skibsfører eller anden officer: 5.000 kr.<br>Menige: 1.000 kr.<br>Bøden fordobles, hvis overtrædelser har medført alvorlig personskade eller død. |
| <b>Grove overtrædelser</b><br>Grove overtrædelser kan f.eks. være bevidst negligering af forhold, der indebærer åbenlys fare.<br>Endvidere kan det tillægges betydning, om <u>flere</u> personer er udsat for fare. | 40.000 kr. (ved særligt grove overtrædelser bør bøden dog være på mindst 75.000 kr.)<br>Bøden fordobles, hvis overtrædelser har medført alvorlig personskade eller død.<br>+ 5.000 kr. for <u>hver</u> skærpende omstændighed, dvs. for hvert forhold knyttet til overtrædelser, der har indebåret potentiel fare eller personskade.<br>+ 10.000 kr. hvis unge under 18 år er kommet til skade eller er udsat for fare herfor. | 10.000 kr.<br>Bøden fordobles, hvis overtrædelser har medført alvorlig personskade eller død.   |
| <b>Forvoldelse af søulykke ved grov fejl eller forsømmelse eller skibsførerens navigation i strid med godt sømandskab</b>   | 20.000 kr. (ved særligt grove overtrædelser dog 40.000 kr.)<br>Bøden fordobles, hvis overtrædelser har medført alvorlig personskade eller død.   | 5.000 kr.<br>Bøden fordobles, hvis overtrædelser har medført alvorlig personskade eller død.  |

Ved overtrædelser af lov om skibes besætning og sømandsloven, som indebærer (potentiel) fare for mennesker, skib og miljø, f.eks. overtrædelser af hviletidsbestemmelserne eller anvendelse af besætningsmedlemmer uden foreskrevne uddannelser eller beviser, forudsættes tilsvarende bødeniveau anvendt.

Ligesom efter arbejdsmiljøloven er det hensigten, at der skal ske absolut kumulation, således at bøderne for hver overtrædelse lægges sammen.

Til nr. 24 og 27

Forslagene er en redaktionel konsekvens af lovforslagets § 1, nr. 3 (§ 3, nr. 2).

Til nr. 26

Påleggelse af strafansvar efter straffelovens 5. kapitel forudsætter, at der inden for den juridiske persons virksomhed er begået en overtrædelse, der kan tilregnes en eller flere til den juridiske person knyttede

personer eller den juridiske person som sådan, jf. straffelovens § 27, stk. 1, 1. pkt. Når overtrædelsen ikke kan tilregnes den juridiske person som sådan, skal den altså kunne tilregnes en eller flere personer, der anses for at være ”knyttet til” den pågældende juridiske person.

Udtrykket ”knyttet til” den juridiske person dækker i første omgang ledelsen og ansatte i den pågældende juridiske person. I betænkningen, der lå til grund for indførelsen af strafansvaret for juridiske personer i straffelovens 5. kapitel, vurderede Straffelovrådet imidlertid videre, i hvilket omfang en juridisk person burde kunne ifalde ansvar for overtrædelser, der skyldes fejl hos såkaldt kontraheret bistand, dvs. ydelser, der er indkøbt hos et eksternt firma, jf. betænkning nr. 1289/1995, kapitel 7. Det anførtes her, at det bistandsmodtagende selskab må bære ansvaret for det bistandsydende selskabs medarbejdere, når disse er blevet mere fast tilknyttet det bistandsmodtagende selskab, ”bl.a. således at det med hensyn til arbejdets tilrettelæggelse og udførelse er blevet undergivet dette selskabs instruktion og tilsyn”, jf. betænkningen s. 101. Derimod behandlede Straffelovrådet ikke den situation, at medarbejdere fra det bistandsmodtagende selskab medvirker til det bistandsydende selskabs opfyldelse af de overdragne opgaver, og hvilke følger dette har for et eventuelt strafansvar for det bistandsydende selskab.

Det er ovenfor i de almindelige bemærkninger, afsnit 3.4.3. og i bemærkningerne til lovforslagets § 1, nr. 7, beskrevet, hvordan udviklingen i rederidrift har medført, at mange af de opgaver, der traditionelt varetoges af rederiet selv, i dag outsources til selvstændige tredjemænd. Dette gælder bl.a. etableringen af sikkerhedsstyringssystemet og opfyldelsen af pligterne efter ISM-koden og den bemandingsmæssige drift. Når etableringen af sikkerhedsstyringssystemet og opfyldelsen af pligterne efter ISM-koden er outsourcet til en ISM-ansvarlig, vil denne ofte blive anset for at være reder efter loven, men dette vil ikke altid være tilfældet.

Forslaget tager højde for de tilfælde, hvor den ISM-ansvarlige ikke bliver anset for at være reder i lovens forstand. Dette vil navnlig være tilfældet, hvor operatøren ikke forestår driften for egen regning samt i tilfælde, hvor ejerselskabet, selvom man har overladt det til andre at drive skibet, fortsat øver indflydelse på driften. I disse situationer opstår der, som beskrevet, reelt et samvirke mellem den ISM-ansvarlige og rederen om den sikkerhedsmæssige drift af skibet. Skibsføreren og det øvrige mandskab udfører således reelt pligter, det efter lovgivningen både påhviler den ISM-ansvarlige og rederen at sikre opfyldt. Som følge heraf bør skibsføreren og mandskabet i forhold til pålæggelsen af strafansvar efter reglerne om virksomhedsansvar i straffelovens 5. kapitel anses for at være knyttet til begge parter. Dette gælder, uanset hvem af parterne – eventuelt en helt tredje part, såsom et crewing agency – der formelt er arbejdsgiver for skibsføreren og mandskabet. Dette understøttes af, at det beskrevne samvirke gør det ønskværdigt ud fra et præventivt hensyn, at begge parter kan holdes strafansvarlige efter reglerne om virksomhedsansvar.

Forslaget til 1. pkt. sikrer, at de søfarende anses for knyttet til rederen, mens 2. pkt. sikrer, at de søfarende anses for knyttet til den ISM-ansvarlige, og begge vil således kunne ifalde strafansvar efter straffelovens 5. kapitel for overtrædelser, der kan tilregnes de søfarende.

Forslaget til 1. pkt. skaber desuden klarhed i forhold til en anden praksis ved rederidrift, nemlig at hele eller dele af de søfarende om bord på det enkelte skib ansættes af bemandingsfirmaer (crewing agencies), der i ansættelsesretlig henseende kan være arbejdsgiver for disse søfarende. Uanset det formelle ansættelsesforhold er de søfarende underlagt skibsførerens instruktionsbeføjelse vedrørende den sikre drift af skibet, og de søfarende må derved anses for at indgå i rederens drift af skibet. I disse situationer vil de søfarende i medfør af Straffelovrådets retningslinjer måtte anses for knyttet til rederen. I praksis har der imidlertid vist sig at kunne opstå situationer, hvor der er tvivl herom. Forslaget til 1. pkt. gør det klart, at de søfarende skal anses for knyttet til rederen i disse situationer, hvilket anses for hensigtsmæssigt, idet det som anført ovenfor ikke bør være afgørende for rederens ansvar, hvem der formelt er arbejdsgiver for de søfarende.

Som anført under bemærkningerne til lovforslagets § 1, nr. 7, er det i den forslåede § 9, stk. 1, 4. pkt.,

fastsat, at rederen ikke kan frigøre sig for sit ansvar ved at lade andre opfylde alle eller dele af pligterne, og at myndighederne således altid vil kunne udstede forbud og påbud i medfør af loven til rederen, selvom denne har ladet andre opfylde de pågældende pligter. Bestemmelsen vedrører alene de personer, som udfører arbejde om bord, dvs. skibsføreren og de søfarende. Såfremt fejl eller forsømmelser begået af selvstændige underleverandørers andre ansatte på land medfører, at forholdene på et skib ikke lever op til lovgivningens krav, vil spørgsmålet om rederiets eventuelle strafferetlige ansvar herfor skulle afgøres efter lovgivningens almindelige principper. Bestemmelsen sigter således i forhold til strafforfølgelse for overtrædelser ikke imod at gøre undtagelse fra dansk rets almindelige straffebetingelser, når bortses fra, at rederiets virksomhedsansvar også omfatter besætningsmedlemmer, som er ansat af andre til at arbejde om bord. Der er således ikke tale om indførelse af objektivt ansvar, eller at rederiet skal kunne straffes for lovovertrædelser, som begås af underleverandørernes personale i land, medmindre dette allerede følger af de almindelige strafferetlige regler, herunder bestemmelserne om virksomhedsansvar i straffelovens 5. kapitel. Når der ikke er tale om overtrædelser begået af personer om bord, vil det således som hidtil, for at virksomhedsansvar kan komme på tale, skulle påvises, at overtrædelser kan tilregnes personer knyttet til rederiet efter den almindelige vurdering i straffelovens § 27, stk. 1, 1. pkt. eller rederiet som sådant.

Ved vurderingen af, om overtrædelser kan tilregnes rederiet som sådan, vil det imidlertid have betydning, om rederen har overladt det til andre (en selvstændig tredjemand) at opfylde alle eller dele af pligterne på sine vegne. Det må således vurderes, om rederiet ved at uddelegere de pågældende opgaver og forpligtelser har levet op til det ansvar, der er forudsat ved loven. Herunder må det vurderes, om rederiet har valgt en tredjemand, der må anses for at have de fornødne kvalifikationer og ressourcer til at udføre opgaverne, om rederiet har ført fornøden kontrol med, at opgaverne rent faktisk blev udført, og om rederiet i fornødent omfang har fulgt anvisninger og anmodninger fra tredjemanden. Ved denne vurdering må karakteren af pligterne og opgaverne tillige tillægges betydning. Der er således tale om varetagelse af opgaver m.v., der skal sikre sikkerheden til søs, herunder beskytte menneskeliv, samt sikre mod forurening af miljøet. Samtidig må det tillægges væsentlig betydning, at rederen er den primært ansvarlige for opfyldelsen af lovens krav, og at forbud og påbud i henhold til reglerne altid kan udstedes til rederen. Anonyme eller kumulerede fejl begået af det bidragsydende selskabs landbaserede personale, der har medført en overtrædelse, vil imidlertid ikke altid i sig selv medføre, at overtrædelser kan tilregnes rederiet som sådan, selvom dette ville være tilfældet, hvis de pågældende opgaver eller forpligtelser varetoges af rederiet selv.

Den foreslåede bestemmelse omfatter såvel overtrædelser af lov om sikkerhed som overtrædelser af regler udstedt i medfør af loven.

Til nr. 28

Området søsikkerhed er færøsk særtilhørende, hvorimod det for så vidt angår Grønland er et rigsansliggende. Lov om sikkerhed til søs kan således sættes i kraft for Grønland, men ikke for Færøerne. Lovændringen indebærer i overensstemmelse hermed, at loven ikke kan sættes i kraft for Færøerne.

## *Til § 2*

Til nr. 1

Der indsættes en fodnote med henvisning til Rådets direktiv 2009/13/EF af 16. februar 2009 om iværksættelse af den aftale, der er indgået mellem European Community Shipowners' Associations (ECSA) og European Transport Workers' Federation (ETF) om konventionen om søfarendes arbejdsforhold af 2006 og om ændring af direktiv 1999/63/EF.

Ved udstedelse af en ny lovbekendtgørelse vil der blive foretaget den nødvendige ajourføring af fodno-

tens tekst i overensstemmelse med Justitsministeriets vejledning af 2. december 2002 om notehenviisninger i love og administrative forskrifter, der gennemfører EF-retsakter, m.v.

Til nr. 2 og 3

Det foreslås, at loven ændrer titel til ”lov om søfarendes ansættelsesforhold m.v.” og at det kønsneutrale begreb ”søfarende” anvendes generelt i loven i stedet for begrebet ”sømand”, der anvendes i den gældende lov.

Til nr. 4

Det foreslås i § 1 at indføre en ny definition af begrebet søfarende, der både omfatter personer, der er omfattet af § 1 i den gældende lov, og personer, der er omfattet af § 2 i den gældende lov.

Forslaget til § 1, stk. 1, fastslår, at begrebet søfarende omfatter enhver person, med undtagelse af skibsføreren, der har sit arbejde på dansk skib, og som ikke udelukkende arbejder om bord, mens skibet ligger i havn.

Definitionen er identisk med definitionen på ”søfarende” i artikel 2, stk. 1, i konventionen om søfarendes arbejdsforhold, bortset fra at ”skibsføreren” er undtaget fra definitionen i lovforslaget.

Denne afvigelse fra konventionens definition skyldes, at det i loven er nødvendigt at kunne sondre mellem søfarende og skibsføreren, der er rederens repræsentant, og som har den højeste myndighed om bord. Mange af sømandslovens beskyttelsesregler er dog også gjort anvendelige for skibsføreren, herunder de bestemmelser, der regulerer forhold, der er omfattet af konventionen om søfarendes arbejdsforhold. Hermed er det sikret, at konventionen også gennemføres i forhold til skibsføreren.

Definitionen af søfarende vil således fortsat omfatte personer, der er ansat af rederen til udførelse af skibstjeneste om bord på et skib i søen. Skibstjeneste skal som hidtil forstås som arbejde, der udføres af personer, der deltager i skibets drift og vedligeholdelse samt de ombordværendes forplejning. Reparator- og malerteams, som følger med skibet for at udføre skibsarbejde i form af maling eller anden vedligeholdelse vil være omfattet af søfarendebegrebet. Hvis skibstjenesten udføres, mens skibet er i havn, af en person, der skal fortsætte arbejdet om bord i søen, anses personen også for søfarende. Er der derimod tale om en person, der normalt udelukkende arbejder om bord, mens skibet er i havn, som f.eks. tekniske eksperter som helt undtagelsesvis medsejler til næste havn for at færdiggøre en installation, reparation eller inspektion, omfattes de derimod ikke af definitionen. Ligeledes er inspektører fra offentlige myndigheder eller klassifikationsselskaber ikke omfattet.

Definitionen af søfarende går videre end personer, der udfører funktioner, som har betydning for skibets drift eller vedligeholdelse. Den omfatter endvidere skibslæger og sygeplejersker, personer der udfører reparation og vedligeholdelse af skibe og specielle skibsmedarbejdere, der er engageret til at arbejde til søs på et skib. Herudover vil personer, der f.eks. på en færge er ansat af en selvstændig restauratør, være omfattet.

Det afgørende er derfor ikke, hvem den pågældende er ansat af, men det forhold, at den pågældende arbejder om bord på et skib med funktioner, der vedrører skibet. Således vil også rengøringspersonale, der er knyttet til skibet, og som under sejlads udfører rengøring, være omfattet, selv om de er ansat i et rengøringsfirma. Tilsvarende vil et danseorkester, der er ansat for en længere periode til at underholde passagerer på et passagerskib eller et krydstogtskib, være omfattet. Derimod vil en person, der ved en enkeltstående lejlighed leverer underholdning som gæsteoptræder, ikke være omfattet.

Rederiernes skibsinspektører og driftsinspektører vil kun undtagelsesvis være omfattet, når de udfører arbejde om bord, der indgår i skibets drift.

Som personer, der ikke er omfattet af definitionen af søfarende, kan nævnes lodser. Inspektører fra

offentlige myndigheder eller fra klassifikationsselskaber vil heller ikke være omfattet, når de sejler med skibet eller udfører kontrolarbejde i havn.

Personer, der er i virksomhedspraktik til søs efter reglerne i lov om en aktiv beskæftigelsesindsats, har de rettigheder og pligter, der følger af lov om en aktiv beskæftigelsesindsats, når de arbejder om bord. Det følger af § 43, stk. 1, i lov om en aktiv beskæftigelsesindsats, at disse personer ikke er omfattet af de for lønmodtagere gældende regler fastsat i henhold til eller ved lov eller ved kollektiv overenskomst m.v.

Det præciseres i øvrigt i definitionen, at loven ikke gælder for personer, der kun arbejder om bord, mens skibet ligger i havn.

Sømandsloven finder ikke anvendelse for udenlandske skibe, men det vil i medfør af bestemmelsen i lovforslagets § 1, nr. 5, blive fastsat, at udenlandske skibe, som anløber danske havne m.v. skal leve op til konventionens bestemmelser. Dette vil blive kontrolleret som led i den almindelige kontrol (havnestatskontrol) med udenlandske skibe.

#### Til nr. 5

Forslaget til § 1, stk. 2 har til formål at løse den situation, hvor der er tvivl om, hvorvidt en personkategorie skal betragtes som omfattet af lovens søfarendebegreb.

Det foreslås, at Søfartsstyrelsens afgørelse træffes efter høring af de organisationer for redere og søfarende, som spørgsmålet vedrører. Der vil herved navnlig blive lagt vægt på pågældende personkategoris tilknytning til skibets drift. Kravet om høring af organisationerne følger af konventionens artikel 2, stk. 3. Der er fundet anledning til at præcisere i den foreslåede bestemmelse, at Søfartsstyrelsens afgørelse, som det generelt gælder for administrative afgørelser, kan indbringes for de almindelige domstole.

#### Til nr. 6

Forslaget til § 1 a, stk. 1, vedrører omfanget af de forpligtelser, som rederen har efter loven m.v.

Bestemmelsen i 1. pkt. medfører, at rederen har en selvstændig pligt til at sikre, at de regler og pligter, der følger af sømandsloven med tilhørende administrative forskrifter, opfyldes. Rederen må f.eks. sikre, at der bliver udarbejdet en skriftlig ansættelsesaftale, der giver den søfarende rettigheder mindst på niveau med, hvad der følger af sømandsloven m.v., og at der drages omsorg for søfarende ved sygdom eller tilskadekomst osv.

Bestemmelsen i 2. pkt. fastslår, at rederen skal sørge for, at de rettigheder, som efter ansættelseskontrakterne tilkommer søfarende, som er ansat til at arbejde om bord, opfyldes, f.eks. at hyre udbetales til tiden.

Bestemmelsen i 3. pkt. fastslår, at rederen har pligt til at sørge for, at skibsføreren har mulighed for at opfylde de forpligtelser, der påhviler denne. Skibsføreren er i en række bestemmelser i loven tillagt ret og pligt til at handle på rederens vegne. Med bestemmelsen lovfæstes, at rederen skal sikre, at skibsføreren har mulighed for at opfylde disse forpligtelser. En tilsvarende bestemmelse er indeholdt i § 9 i lov om sikkerhed til søs (jf. også lovforslagets § 1, nr. 7).

Bestemmelsen i 4. pkt. præciserer rederens pligt til at sikre, at lovens bestemmelser med tilhørende administrative forskrifter og vilkårene i den søfarendes ansættelsesaftale overholdes, også i den situation, hvor andre organisationer eller personer har påtaget sig at opfylde visse af opgaverne eller pligterne på rederens vegne.

Forslaget til § 1 a, stk. 2, fastsætter, at rederens forpligtelse til at sikre overholdelsen af de krav, som gælder efter loven og ansættelseskontrakterne, også gælder i relation til personer, der er ansat til at udføre arbejde om bord af andre end rederen. Hvis der anvendes søfarende til udførelse af arbejde om bord, som er ansat af andre end rederen, vil rederen således f.eks. hæfte for betalingen af hyre, hvis den, der har ansat de søfarende, ikke betaler.

De foreslåede bestemmelser indebærer navnlig en bedre beskyttelse af søfarende, som er ansat af andre end rederen til at udføre arbejde om bord på skibet, end tilfældet er i dag. Rederen vil således som noget nyt også have en selvstændig pligt over for dem til at sikre, at lovens regler overholdes, og at de søfarende modtager de ydelser, som de efter ansættelseskontrakten skal have. Når personer, som er ansat af andre end rederen, udfører arbejde om bord, må rederen således påse og føre en vis kontrol med, at arbejdsgiveren sørger for, at den søfarende får opfyldt sine lov- og forskriftbestemte rettigheder. F.eks. bør rederen kontrollere, at arbejdsgiveren har indgået en skriftlig ansættelsesaftale med den søfarende, der lever op til lovens regler.

Hvis rederen og arbejdsgiveren ikke er den samme, er arbejdsgiveren tilsvarende ansvarlig over for den søfarende efter ansættelseskontrakten og de bestemmelser i loven, som regulerer ansættelsesforholdet. Med bestemmelsen skabes et incitament for rederne, der anvender arbejdskraft ansat af andre, til at sikre sig, at deres samarbejdspartnere lever op til deres forpligtelser.

Det selvstændige ansvar, som arbejdsgiveren har for at sikre, at den søfarendes rettigheder efter ansættelseskontrakten m.v. opfyldes, reduceres ikke af de pligter, som bestemmelsen i stk. 1 pålægger rederen.

Rederen vil kunne gøre regres over for arbejdsgiveren efter lovgivningens almindelige regler, hvis rederen som følge af bestemmelsen i stk. 2, 1. pkt., har måttet indfri økonomiske forpligtelser efter ansættelseskontrakten, som den pågældende ikke skal bære efter retsforholdet imellem rederen og arbejdsgiveren

Forslaget til § 1 a, stk. 3, regulerer de tilfælde, hvor skibets reder har overladt det til en anden at forestå sine pligter og ansvarsområder i henhold til loven eller ansættelseskontrakten, uden at den pågældende kan anses for at være reder efter loven. Dette vil navnlig være tilfældet hvor den pågældende alene virker som agent for den person eller virksomhed, som har den økonomiske interesse i skibets drift.

Bestemmelsen omfatter de tilfælde, hvor der er udstedt overensstemmelsescertifikat til en anden person eller organisation end rederen i henhold til bestemmelsen i lovens § 74 b (lovforslagets § 2, nr. 36). Bestemmelsen omfatter også tilfælde, hvor certifikatet er udstedt på frivillig basis, fordi skibet ikke anvendes erhvervsmæssigt, ikke sejler i international fart, eller har en bruttotonnage på mindre end 500. Endvidere omfatter bestemmelsen tilfælde, hvor en person – uden at der er udstedt overensstemmelsescertifikat – har påtaget sig ansvaret for skibets drift og i denne forbindelse har accepteret at påtage sig de opgaver og pligter, som følger af loven, bekendtgørelser fastsat i medfør af loven eller ansættelseskontrakten.

Forslaget til § 1 a, stk. 4, giver økonomi- og erhvervsministeren adgang til at fastsætte nærmere regler om forpligtelserne efter stk. 1-3, således som de er beskrevet oven for.

#### Til nr. 7

Bestemmelsen i den gældende lovs § 2 om personer, der er ansat af rederen til at udføre andet arbejde om bord end skibstjeneste, samt personer, der er ansat om bord af andre end rederen, foreslås ophævet, idet de pågældende personer vil blive omfattet af den nye definition af søfarende i sømandslovens § 1, stk. 1, jf. bemærkningerne til nr. 4 ovenfor. Endvidere foreslås lovens særlige regulering for personer, der medtages om bord i medfør af sølovens § 70 (nu sølovens § 142), for at kunne rejse hjem med danske skibe, ophævet. Denne særlige rejsemulighed har ikke været anvendt i mange år. Der findes derfor ikke længere behov for reguleringen.

#### Til nr. 8

Forslaget til ændring af lovens § 3, stk. 1, om den søfarendes skriftlige ansættelsesaftale er en følge af, at rederen efter konventionen bl.a. er ansvarlig for at sikre, at der indgås en skriftlig ansættelsesaftale med den søfarende, uanset om rederen er den direkte arbejdsgiver for den søfarende. Arbejdsgiveren vil, som

i den gældende lov, fortsat tillige være ansvarlig for, at der indgås en skriftlig ansættelsesaftale med den søfarende.

Til nr. 9

Det følger af forslaget til § 3, stk. 3, at den søfarende skal have mulighed for at gennemgå ansættelsesaftalen, inden den underskrives. Bestemmelsen, der er ny, følger af konventionens forskrift 2.1, stk. 2. Det vil være frit for den søfarende, hvem den pågældende søger råd hos. Den søfarende skal selv afholde eventuelle udgifter til at indhente rådgivning.

Rederierne vil i dag i praksis dække den søfarendes rejseudgifter, hvis det er aftalt, at den søfarende først skal underskrive ansættelsesaftalen ved fremmøde på skibet. Forslaget tilsigter ingen ændring i den hidtidige praksis for de tilfælde, hvor den søfarende vælger ikke at tiltræde aftalen efter at være udrejst til skibet.

Til nr. 10

Forslaget til § 6, stk. 5, sikrer, at den søfarende har ret til gratis hjemrejse med underhold for rederens regning. Det omfatter den situation hvor rederen opsigter tjenesteaftalen eller en tidsbegrænset tjenesteaftale ophører i en havn uden for den søfarendes hjemland. De øvrige bestemmelser i den gældende lovs § 6 om lovlig fratrædelseshavn gælder ligeledes ved rederens opsigelse eller den tidsbegrænsede aftales udløb.

Til nr. 11

Forslaget til § 7, stk. 2, om maksimal udmønstringsperiode på 12 måneder er ny og følger af konventionens norm A2.5, stk. 2, b. Der kan dog aftales en kortere periode i de kollektive overenskomster eller den individuelle ansættelseskontrakt, jf. lovens § 3.

Til nr. 12

Det foreslås, at der fastsættes særlige regler om privat forhyrings- og formidlingstjeneste for søfarende.

Begrebet ”forhyrings- og formidlingstjeneste for søfarende” omfatter enhver person, virksomhed, institution, bureau eller en anden organisation i den offentlige eller private sektor, herunder fagforeninger, der beskæftiger sig med forhyring af søfarende på vegne af redere eller formidling af søfarende til redere. Den, der forhyrer søfarende, er befuldmægtiget til på rederens vegne at indgå skriftlige aftaler med de søfarende, og dermed går forhyringstjeneste noget videre end den almindelige formidling af søfarende, der ikke omfatter en sådan ansættelsesfuldmagt. Informationer om ledige stillinger for søfarende på rederiers eller faglige organisationers hjemmesider, der har karakter af almindelige stillingsannoncer, anses ikke for ”forhyrings- og formidlingstjeneste for søfarende”.

”Forhyrings- og formidlingstjeneste for søfarende” omfatter ikke generel arbejdsformidling i gængs forstand, som f.eks. etablering af kontakt mellem en arbejdsgiver og en arbejdstager. Det er begrænset til særlige forhyrings- eller formidlingstjenester, der har søfarende som målgruppe, eller som forhyrer- eller formidler arbejde til et betydeligt antal søfarende, som en væsentlig del af driften.

Forslaget til § 8 a, stk. 1, indeholder krav om certifikat for private forhyrings- og formidlingstjenester for søfarende. Kravet vil gælde for alle private forhyrings- og formidlingstjenester, som drives inden for Danmarks grænser, uanset om forhyringen sker med henblik på tjeneste på danske eller udenlandske skibe.

Hvis en reder ønsker at benytte sig af en privat forhyrings- og formidlingstjeneste i Danmark, forudsætter det således, at den pågældende tjeneste har et gyldigt certifikat hertil.

Det følger af den foreslåede bestemmelse i § 8 b, at certifikatet gives for en periode af 5 år, hvis ansøgeren opfylder betingelserne herfor. Ved fornyelse skal det dokumenteres, at den pågældende forhyrings- og formidlingstjeneste fortsat opfylder betingelserne. Dermed sikres kontrollen med, at den pågældende tjeneste opfylder lovgivningens krav.

Stk. 2 pålægger redere, som anvender en privat forhyrings- og formidlingstjeneste for søfarende inden for Danmarks grænser, at sikre sig, at den pågældende tjeneste har et gyldigt certifikat. Tilsidesættelse af denne pligt kan i medfør af den foreslåede § 65 medføre bøde- eller frihedsstraf.

Det følger af forslaget til den nye bestemmelse i § 74 a, stk. 2, (lovforslagets § 2, nr. 36), at udstedelsen af certifikater sker inden for rammerne af lov om sikkerhed til søs.

Det indebærer bl.a., at økonomi- og erhvervsministeren på nærmere angivne vilkår kan autorisere klassifikationsselskaber, andre virksomheder eller enkeltpersoner til at udstede certifikaterne. Hermed vil der blive indført en ordning, der svarer til, hvad der i øvrigt er kendt inden for søfartsområdet.

Det indebærer endvidere, at certifikatudstederen vil kunne opkræve betaling i forbindelse med udstedelse af certifikater. Reglerne om betaling for certificeringen vil blive fastsat i overensstemmelse med de af Finansministeriet fastsatte regler om priskalkulation ved gebyrberegning. Betalingen vil blive fastsat, således at den dækker alle omkostningerne i forbindelse med ordningen, herunder gennemgangen af ansøgerens dokumentation for at kravene for at få certifikat er opfyldt, udstedelsen af certifikatet, det løbende tilsyn med certifikatindehaverens virksomhed og behandlingen af klager over certificerede virksomheder.

Det følger af forslaget til § 8 b, stk. 1, nr. 1, at certificeringen af virksomheder, der udfører forhyring og formidling af søfarende i Danmark, gives for en tidsbegrænset periode og kan tilbagekaldes ved overtrædelser af certificeringens vilkår eller af regler fastsat i medfør af loven. Certificeringen vil normalt ske for en periode af 5 år. Overtrædelser af certificeringens vilkår eller af regler fastsat i medfør af loven skal have en vis grovhed eller være gentagne for at kunne medføre en tilbagekaldelse af certificeringen.

Forslaget til § 8 b, stk. 1, nr. 2 og 3, svarer i vidt omfang til den gældende bestemmelse i § 3 i lov om forhyring af skibsmandskab, der foreslås ophævet.

Forslaget til § 8 b, stk. 2, giver Søfartsstyrelsen hjemmel til at fastsætte nærmere regler om forhyring og formidling for søfarende. Bemyndigelsen kan bruges til at udstede mere detaljerede og tekniske regler for såvel privat som offentlig forhyring og formidling for søfarende.

Bemyndigelsen vil bl.a. blive brugt til at gennemføre de bindende normer for privat forhyring og formidling af søfarende, der fremgår af konventionens norm A.1. 4.. I den forbindelse vil der blive udstedt en bekendtgørelse, der fastlægger betingelser og vilkår for udstedelse af certifikat til privat forhyring og formidling af søfarende. Den vil endvidere kunne anvendes til at fastsætte vilkår for Søfartsstyrelsens godkendelse af rederes anvendelse af specifikke udenlandske, private forhyrings- og formidlingstjenester med et indhold, der svarer til det, det gælder efter konventionen.

Bekendtgørelsen vil navnlig implementere følgende normer, som er indeholdt i konventionen:

”Forhyrings- og formidlingstjenester for søfarende må ikke anvende midler, mekanismer og lister, der er beregnet til, at søfarende forhindres i eller afskrækkes fra at opnå beskæftigelse, som de er kvalificeret til.

Søfarende må hverken direkte eller indirekte, helt eller delvist betale gebyrer for forhyring eller formidling, bortset fra den søfarendes omkostninger til opnåelse af en national, lovbehaftet attest, en søfartsbog og et pas eller andre tilsvarende personlige rejsedokumenter, men eksklusive visumomkostninger, som betales af rederen.

Forhyrings- og formidlingstjenester, som fungerer inden for Danmarks grænser, skal:

Føre et opdateret register over alle søfarende, der er rekrutteret eller formidlet gennem dem, der er til rådighed for inspektion fra Søfartsstyrelsen side eller andre, som Søfartsstyrelsen måtte bemyndige hertil,

Sørge for, at søfarende før deres ansættelse eller under ansættelsesforløbet informeres om deres rettigheder og forpligtelser i henhold til deres ansættelsesaftale, og at søfarende har mulighed for at gennemgå deres ansættelsesaftale før og efter underskrivelsen, og at de modtager kopi af aftalen,

Verificere, at søfarende, der rekrutteres eller formidles af dem, er kvalificerede og har de dokumenter, der er nødvendige for det pågældende job, og at de søfarendes ansættelsesaftale er i overensstemmelse med gældende love og forskrifter samt eventuelle kollektive overenskomster, der er en del af ansættelsesaftalen,

Så vidt mulig sørge for, at rederen er i stand til at beskytte de søfarende mod at blive efterladt i en udenlandsk havn,

Undersøge og reagere på enhver klage vedrørende deres aktiviteter og informere det organ, der har udstedt certifikat til privat forhyrings- og formidlingstjeneste til den pågældende virksomhed om en eventuelt ikke løst klage,

Etablere et beskyttelsessystem i form af forsikring eller en tilsvarende passende foranstaltning, der kompenserer søfarende for monetære tab, som de måtte lide som følge af en forhyrings- og formidlingstjenestes eller den relevante reders manglende overholdelse af sine forpligtelser i henhold til den søfarendes ansættelsesaftale.”

Forslaget til § 8 c indebærer, at redere, der anvender private forhyrings- og formidlingstjenester for søfarende i fremmede lande, der har ratificeret ILO's konvention om søfarendes arbejdsforhold eller ILO's konvention nr. 179 om forhyring og formidling for søfolk (1996), til bemanning af skibe under dansk flag, skal sikre, at de pågældende tjenester har et certifikat eller en licens, der dokumenterer, at de drives i overensstemmelse med den pågældende konvention. Udsteder det pågældende land ikke certifikater eller licenser til private forhyrings- og formidlingstjenester, skal rederen sikre sig en anden form for officiel bekræftelse (dvs. en bekræftelse fra en myndighed i det pågældende land) på, at de pågældende tjenester drives i overensstemmelse med kravene i en af de nævnte konventioner.

Hvis tjenesten er etableret i en stat, der ikke har ratificeret ILO's konvention om søfarendes arbejdsforhold eller ILO's konvention nr. 179 om forhyring og formidling for søfolk (1996), er rederen forpligtet til at indhente dokumentation for, at forhyringstjenesten opfylder konventionens krav til forhyrings- og formidlingstjenester. En sådan dokumentation kan eksempelvis opnås fra en uafhængig, uvildig og kompetent tredjepart, eksempelvis et certificeringsorgan eller et klassifikationselskab. Ved kompetent forstås, at tredjeparten skal have en vis ekspertise og indsigt i konventionens regler om forhyring og formidling.

Der er imidlertid ikke fastlagt absolutte krav for, hvilken dokumentation som anses for fyldestgørende i denne henseende, og kravene hertil kan variere fra land til land. Kontrollen med rederen vil typisk foregå i forbindelse med syn eller havnestatskontrol, og det vil være op til den kontrollerende myndighed (flagstaten eller havnestaten) at vurdere, hvorvidt der foreligger fyldestgørende dokumentation.

Efter stk. 3 kan Søfartsstyrelsen godkende, at redere anvender specifikke private forhyrings- og formidlingstjenester for søfarende, der er hjemmehørende i lande, der ikke har ratificeret ILO's konvention om søfarendes arbejdsforhold eller ILO's konvention nr. 179 om forhyring og formidling for søfolk (1996), til bemanning af skibe under dansk flag, og opkræve betaling til dækning af udgifterne i forbindelse med godkendelsen. En sådan godkendelse vil forudsætte, at der skal opfyldes de samme vilkår som for udstedelse af certifikat efter konventionen, herunder at den gøres tidsbegrænset og kan tilbagekaldes ved grove overtrædelser af dens vilkår eller af regler fastsat i medfør af loven.

Søfartsstyrelsens godkendelse af rederes anvendelse af specifikke private forhyrings- og formidlingstjenester for søfarende, der er hjemmehørende i lande, der ikke har ratificeret ILO's konvention om søfarendes arbejdsforhold eller ILO's konvention nr. 179 om forhyring og formidling for søfolk (1996),

vil blive givet for 5 år svarende til den periode, der har været anvendt inden for en række autorisationsområder. Certificeringen vil kunne tilbagekaldes ved grove eller gentagne overtrædelser af de fastsatte vilkår.

En reder, som med Søfartsstyrelsens godkendelse anvender en udenlandsk privat forhyrings- og formidlingstjeneste for søfarende til bemanning af skibe under dansk flag, vil kunne opfylde sin forpligtelse ved at henvise til styrelsens godkendelse.

Bestemmelsen i stk. 4 tilsigter at give Søfartsstyrelsen mulighed for at nedlægge forbud mod, at der anvendes forhyrings- og formidlingstjenester i nærmere angivne lande, hvis forhyrings- og formidlingstjenesterne i de pågældende lande på væsentlige punkter ikke lever op til de krav som følger af ILO's konvention om søfarendes arbejdsforhold eller ILO's konvention nr. 179 om forhyring og formidling for søfolk (1996).

Bestemmelsen kan bl.a. anvendes, hvor redernes eller de søfarendes organisationer i ILO-systemet har rejst en berettiget alvorlig kritik af et lands mangelfulde gennemførelse af førnævnte konventioner, som har betydning for beskyttelsen af de søfarendes rettigheder. Søfartsstyrelsen vil i disse tilfælde skulle tage selvstændigt stilling i sagen og træffe afgørelse efter de almindelige forvaltningsretlige principper efter høring af de redere, der benytter eller har udtrykt ønske om at benytte forhyrings- eller formidlingstjenester i det pågældende land.

Bestemmelsen kan bl.a. anvendes, hvor der internationalt er rejst en berettiget alvorlig kritik af forholdene i det pågældende lands forhyrings- og formidlingstjeneste for søfarende fra redernes eller de søfarendes organisationer.

Forslaget til § 8 d indebærer, at klager over private forhyrings- og formidlingstjenester kan indgives til Søfartsstyrelsen. Klageadgangen gælder i forhold til private forhyrings- og formidlingstjenester for søfarende, der drives inden for dansk område. Der kan endvidere klages til Søfartsstyrelsen over de af styrelsen godkendte private forhyrings- og formidlingstjenester for søfarende uden for Danmark.

Det vil i medfør af bestemmelsen i lovens § 75 a blive fastsat, at Søfartsstyrelsens afgørelse i sådanne sager ikke vil kunne påklages til højere administrativ myndighed.

Hyre- og ansættelseskontrakter, som en forhyringstjeneste har medvirket til at udarbejde, vil, uanset om disse aftaler er indgået i Danmark eller i udlandet, som andre hyre- og ansættelseskontrakter for søfarende være undergivet de almindelige bestemmelser i lov om søfarendes ansættelsesforhold (som i dag hedder sømandsloven) og de bestemmelser, der er udstedt i henhold til loven. Hyre- og ansættelseskontraktens gyldighed og retsvirkningerne ved eventuelle mangler skal derfor vurderes på grundlag af disse bestemmelser.

Det har ikke i sig selv konsekvenser for aftalens gyldighed, hvis forhyrings- og formidlingstjenesten har afstedkommet en fejl eller mangel i forbindelse med forhyring og formidling for søfarende.

Forslaget til § 8 e er en videreførelse af den gældende bestemmelse i § 4 i lov om forhyring af skibsmandskab. Der tilsigtes ikke ændringer i forhold til gældende ret.

I henhold til forslaget til § 8 f, stk. 1, kan Søfartsstyrelsen udføre formidling af praktikpladser til elever på søfartsuddannelser.

Søfartsstyrelsen har inden for rammerne af forhyringsloven (der foreslås ophævet med lovforslaget) som forsøgsordning oprettet et praktikpladskontor på Marstal Navigationsskole, der vejleder rederierne og hjælper dem med at følge op på de opgaver, der er forbundet med elevernes praktikophold om bord. Blandt de opgaver, som praktikpladskontoret varetager, kan nævnes at være ansvarlig for at få uddannelsesaftalerne på plads med rederne, have løbende kontakt med eleverne, lette de administrative byrder for rederierne samt bistå rederne med at søge tilskud for overtallige ubefarne skibsassistenter og andre tilskudsberettigede elever.

Det følger af forslaget til § 10, stk. 3, at den søfarende kan kræve afsked, når der foreligger en ansættelsessituation, der kan henføres til reglen i § 1, stk. 1, i lov om Lønmodtagernes Garantifond. For søfartserhvervet omfatter bestemmelsen i lov om Lønmodtagernes Garantifond følgende tilfælde:

- 1) Rederens konkurs,
- 2) rederens død, hvis der træffes afgørelse om insolvensbehandling eller boet slutes ved boudlæg uden skiftebehandling,
- 3) virksomhedens ophør, hvis det godtgøres, at rederen er ude af stand til at betale kravet, eller
- 4) under rederens anmeldte betalingsstandsning.

Det følger endvidere af forslaget til § 10, stk. 3, at den søfarende kan kræve afsked, når der foreligger en situation, hvor rederen væsentligt har misligholdt den søfarendes ansættelseskontrakt, og den søfarende ikke har ret til at kræve afsked efter andre bestemmelser i loven. Med væsentlig misligholdelse forstås f.eks. situationer, hvor den søfarende slet ikke har modtaget hyre, hvorimod uoverensstemmelser vedrørende løntillæg, fortolkning af ansættelseskontrakten eller overenskomsten eller hvilken overenskomst, der er gældende, normalt ikke vil være væsentlig misligholdelse.

Det følger endeligt af forslaget, at rederen har pligt til i de nævnte tilfælde at betale den søfarendes rejse med underhold til hjemstedet. Reglen finder tilsvarende anvendelse for skibsføreren, jf. § 49, nr. 8, jf. lovforslagets § 2, nr. 26.

#### Til nr. 14

Det følger af forslaget til § 12, stk. 4, om hjemrejse ved epidemi, at den søfarende har ret til gratis hjemrejse med underhold til hjemstedet eller efter rederens bestemmelse til forhyringsstedet. Det foreslås derfor, at den søfarendes andel på 1/4 af de samlede hjemrejseudgifter i fremtiden skal afholdes af rederen. Som konsekvens heraf reduceres den andel som staten skal refundere rederen fra 1/3 til 1/4 (25 pct.).

#### Til nr. 15

Konventionen giver mulighed for, at den søfarende kan klage over forholdene om bord på skibet til havnestatsmyndighederne i lande, skibet anløber. Bestemmelsen i lovens § 17, stk. 1, nr. 7, foreslås derfor ændret, således at det ikke er afskedigelsesgrund, hvis den søfarende i forbindelse med anløbet af en udenlandsk havn klager til havnestatskontrolmyndigheden over forholdene om bord. Det vil dog efter den foreslåede bestemmelse fortsat være afskedigelsesgrund, hvis den søfarende i strid med § 64 indbringer en tvist om tjenesteforholdet for en udenlandsk domstol.

Der henvises i øvrigt til bemærkningerne til lovforslagets § 2, nr. 29, nedenfor, om bl.a. værnetingsregler.

#### Til nr. 16 og 17

Sømandslovens § 18 a angiver, under hvilke omstændigheder den søfarende har ret til at fratræde tjenesten om bord ved krig og krigsfare. Det gælder, når der er fare for, at skibet bliver opbragt af krigsførende, udsat for krigsskade eller en faretruende situation, der kan ligestilles hermed. Herudover har den søfarende mulighed for at fratræde tjenesten, hvis sådan fare bliver væsentligt forøget.

Det følger af forslaget til § 18 b, stk. 2, at den søfarende har ret til gratis hjemrejse med underhold til hjemstedet eller efter rederens bestemmelse til forhyringsstedet. Det foreslås, at den andel af udgifterne, som efter den gældende lov afholdes af den søfarende, dvs. 10 pct., skal afholdes af rederen. Som følge heraf forhøjes rederens andel af de samlede hjemrejseudgifter fra 65 pct. til 75 pct.

Der henvises i øvrigt til bemærkningerne til lovforslagets § 2, nr. 35, nedenfor, om bl.a. den finansielle sikkerhedsstillelse for den søfarendes hjemrejseudgifter.

Til nr. 18

Efter forslaget til § 24, stk. 1, skal hyren betales med højst 1 måneds mellemrum. Bestemmelsen er ny og følger af konventionens norm A.2. 1, stk. 1. Kontant udbetaling af hyren er fortsat hovedreglen.

Stk. 1 og 2 i den gældende lov videreføres som stk. 2 og 3 i lovforslaget.

Lovforslagets stk. 4 svarer til bestemmelsen i den gældende stk. 3, bortset fra, at der ikke længere stilles krav om, at den person, som hyren skal udbetales til skal være bosat i Danmark, eller at der skal bruges et dansk pengeinstitut.

Det følger af lovforslagets stk. 5, at hyren helt eller delvis kan overføres til et eller flere pengeinstitutter. Bestemmelsen følger af konventionen. Det er den søfarende, der anviser, til hvilke pengeinstitutter og konti, hyren skal overføres. Der kan være tale om såvel danske som udenlandske pengeinstitutter. Hvis det er forbundet med væsentlige problemer at overføre hyren til det af den søfarende anviste pengeinstitut, har rederen ret til at bede den søfarende om at anvise et andet pengeinstitut. Det kan f.eks. være problemer som følge af valutarestriktioner eller andre begrænsninger for hyrens overførsel.

Hvis rederen eller arbejdsgiveren fradrager et beløb i hyren for pengeoverførslen, kan dette beløb ikke overstige de faktiske udgifter til pengeoverførsler.

Bestemmelsen i den gældende § 24, stk. 4, om, at en søfarende uden udgift kan sende hyre fra udlandet til Danmark gennem dansk konsul, videreføres ikke. Behovet for at kunne hjemsende hyremidler må betragtes som opfyldt med muligheden i forslaget til § 24, stk. 5, for overførsel til et eller flere pengeinstitutter.

Til nr. 19

Der foreslås indsat en ny bestemmelse som stk. 2 med forbud mod, at rederen ved indgåelsen af ansættelseskontrakten eller i forbindelse med den søfarendes tiltrædelse af tjenesten om bord kræver, at den søfarende forudbetaler egne hjemrejseudgifter.

Det foreslås i stk. 3 at forbyde rederen at inddrive hjemsendelsesudgifter fra de søfarendes hyre m.v. (dvs. foretage modregning eller tilbageholdelse i hyren eller andre ydelser, som tilkommer den søfarende i henhold til ansættelseskontrakten) bortset fra tilfælde, hvor rederen har konstateret, at den søfarende væsentligt har misligholdt sine forpligtelser i henhold til ansættelsesaftalen.

Med bestemmelsen tilsigtes, at søgsmålsbyrden ved uenighed om hjemrejseudgifterne skal påhvile rederen, bortset fra tilfælde, hvor der er et klart grundlag for, at der foreligger væsentlig misligholdelse fra den søfarendes side, og den søfarende som følge heraf selv skal bære omkostningerne ved hjemrejsen.

I kravet om, at rederen skal have konstateret, at der foreligger væsentlig misligholdelse, ligger, at rederen skal kunne påvise faktiske omstændigheder, som klart viser, at der foreligger en væsentlig misligholdelse fra den ansattes side.

Sømandsloven indeholder i § 17 kriterier for, hvornår skibsføreren er berettiget til at afskedige den søfarende på grund af væsentlig misligholdelse. Når ansættelsesforholdet i henhold til § 17 ophæves af skibsføreren som følge af væsentlig misligholdelse fra den søfarendes side, er rederen efter den gældende sømandslov som udgangspunkt hverken forpligtet over for den søfarende til at betale hjemrejsen eller til at lægge pengene til hjemrejse ud. Dette gælder, selvom det er bestridt, at der foreligger væsentlig misligholdelse fra den søfarendes side. I praksis vil rederen dog ofte af andre grunde, f.eks. myndighedskrav i anløbslandet, være forpligtet til at sikre den pågældendes hjemrejse.

Den gældende bestemmelse i § 25, stk. 1, fastsætter, at der kun kan gøres fradrag i hyren for beløb

til dækning af erstatningsansvar, som den søfarende har pådraget sig i tjenesten. Bestemmelsen vedrører ikke andre rettigheder end hyren, ligesom den ikke indeholder krav om klarhed eller begrænsninger til alvorligere forhold.

Dansk rets almindelige regler om modregning i løn er i det væsentligste ulovbestemte. Der stilles krav om, at modkravet skal udspringe af ansættelsesforholdet, og arbejdsgiverens modregningsadgang er derudover begrænset, således at der skal levnes lønmodtageren nødvendige midler til opretholdelse af en beskeden levelfod. Begrænsningen vedrørende beskyttelse af nødvendig indtægt gælder dog ikke, hvis modkravet er baseret på groft dadelværdige forhold, som lønmodtageren har udvist.

Lovforslagets § 2, nr. 17, supplerer dansk rets almindelige principper om begrænsninger i adgangen til at foretage modregning over for lønkrav m.v.

Til nr. 20

Det foreslås, at der fastsættes en forpligtelse for skibsføreren til at sende en søfarendes ejendele til den søfarende selv eller den søfarendes nærmeste slægtning, hvis den søfarende på grund af sygdom eller tilskadekomst ikke selv kan tage vare på sine ejendele. Bestemmelsen følger af konventionens norm A 4.2, stk. 7.

Til nr. 21

Den gældende regel i § 29, stk. 2, om udbetaling af mindst 2 måneders sygehyre foreslås i § 29, stk. 2 nr. 1, udvidet til 16 uger for menige søfarende.

Den særlige tilbageregningsregel, der i dag findes i lovens § 40, og som alene gælder for skibsofficererne og skibsførere, udvides til også at gælde for menige søfarende. Hvis en skibsofficerer opsiges under sygdom, sikrer tilbageregningsreglen, at der fortsat betales løbende sygehyre, hvis opsigelsesvarslet udløber tidligere end 2 måneder (som efter lovforslaget udvides til 16 uger) fra den dato, hvor vedkommende fratrådte tjenesten om bord. I givet fald skal der udbetales sygehyre for den resterende del af de 2 måneder (som efter lovforslaget udvides til 16 uger), hvor skibsofficeren ikke vil modtage sin sædvanlige løn.

Dette princip gælder i dag ikke for menige søfarende, for hvem ansættelsesforholdet kan bringes til ophør uden varsel ved sygdom, som forhindrer dem i at forrette deres tjeneste. Medmindre andet er aftalt, kan ansættelsesforholdet også bringes til ophør uden varsel for menige søfarende, der bliver syge hjemme under ansættelsen. Det kræver dog, at sygdommen har en vis varighed.

Den generelle tilbageregningsregel foreslås indarbejdet i § 29, stk. 2, der samtidig ved punktopstilling gøres mere læsevenlig, uden der ændres i den gældende tilbageregningsregels hovedprincipper. Som konsekvens heraf er foreslås lovens § 40 ændret og indeholder alene en henvisning til § 29, stk. 2 og 3 samt til § 35.

Lovforslaget vil navnlig få betydning, hvor den menige søfarendes ansættelsesforhold er opretholdt i tiden efter den søfarende bliver uarbejdsdygtig som følge af sygdom.

Sømandslovens begreb sygehyre omfatter, medmindre andet følger af ansættelsesaftalen: grundhyre, dyrtidstillæg og eventuelt alderstillæg, men derimod ikke tillæg, der ydes for særlig tjeneste eller for særligt hårdt og byrdefyldt arbejde eller lignende.

En rederiansat menig søfarende, der er syg eller skadet ved skibstjenestens ophør eller bliver uarbejdsdygtig på et tidspunkt, da den pågældende ikke er tjenestegørende om bord, er berettiget til løbende hyre under sygdom, indtil tjenesteforholdet bringes til ophør dog mindst i 16 uger beregnes med udgangspunkt i skibstjenestens ophør. Det følger af lovens § 35, jf. lovforslagets § 2, nr. 21 (§ 29, stk. 2). Bliver den menige søfarende syg under ansættelsen på et tidspunkt, hvor den pågældende ikke var tjenestegørende om bord, beregnes de 16 uger dog fra det tidspunkt, hvor uarbejdsdygtigheden indtrådte. Det følger

af nr. 3 i forslaget til § 29, stk. 2. Det samlede regelsæt medfører, at § 29, som hidtil, angiver den minimumsperiode, som den menige søfarende er sikret.

Hvorledes ansættelsesforholdet kan bringes til ophør for den menige søfarende (afsked eller opsigelse), afhænger af den søfarendes ansættelseskontrakt.

Til nr. 22

Forslaget til § 29, stk. 3, er en videreførelse af den gældende regulering i § 29, stk. 2, 2. og 3. pkt., om særlige sygdomsforhold.

Til nr. 23

Bestemmelsen i § 30, stk. 2, om søfarendes ret til kur og pleje for rederens regning foreslås ændret således, at den generelle dækningsperiode for kur og pleje udvides fra 12 til 16 uger. Fristen regnes fortsat fra skibstjenestens ophør. Den særlige regel i stk. 2 om, at rederen alene har pligt til at afholde udgifter til kur og pleje i højst 2 uger efter ankomsten til bopælslandet, forbliver uændret. Reglerne i § 30, stk. 3-6, ændres heller ikke. Det foreslås dog at udvide rederens dækningsperiode i § 35, stk. 2, fra 12 til 16 uger.

Til nr. 24

Det foreslås, at der fastsættes en forpligtelse for skibsføreren til at sende en afdød søfarendes ejendele til den afdødes nærmeste slægtning. Bestemmelsen følger af konventionens norm A 4.2, stk. 7.

Til nr. 25

Der henvises til bemærkningerne til nr. 21 om forslaget til indførelse af en generel tilbageregningsregel for alle søfarende efter principperne i den gældende lovs § 40.

Det foreslås i forslaget til § 40, at § 29, stk. 2 og 3, jf. § 35 finder tilsvarende anvendelse for en rederiansat eller en skibsansat officer. Det følger endvidere af den gældende lovs § 44, at sygdom eller legemsskade anses for som lovligt forfald for en skibsofficer, hvilket vil sige, at den pågældende er berettiget til at oppebære løbende hyre fra rederiet, indtil ansættelsesforholdet eventuelt bringes til ophør ved opsigelse, jf. § 37.

Efter § 38 kan en skibsofficer opsiges, uanset hvad der følger af sømandsloven eller tjenesteaftalen, hvis den pågældende for længere tid er ude af stand til at udføre sit arbejde på grund af sygdom eller legemsskade eller lider af en sygdom, der medfører fare for de andre søfarende, der er om bord.

Udløber opsigelsesfristen inden for 16 uger regnet fra enten skibstjenestens ophør eller sygemeldingen i land, er skibsofficeren efter tilbageregningsreglen i forslaget til § 29, stk. 2, jf. § 40, jf. lovforslagets § 2, nr. 19 berettiget til sygehyre, dog højst i 16 uger regnet fra disse tidspunkter.

Hvis opsigelsesfristen udløber efter 16 ugers perioden, er officeren berettiget til hyre under sygdom til ansættelsesforholdets ophør. Det følger ligeledes af forslaget til § 29, stk. 2.

Det samlede regelsæt medfører, ligeledes for skibsofficerer, at § 29 efter lovforslaget som hidtil, angiver den minimumsperiode, som skibsofficeren er sikret hyre under sygdom.

For skibsførerens vedkommende finder de for skibsofficerer gældende regler fortsat tilsvarende anvendelse. Det følger af den gældende regel i sømandslovens § 47, stk. 3, samt den justerede bestemmelse i § 49, nr. 16, jf. lovforslagets § 2, nr. 26.

Til nr. 26

Forslaget til § 49 indebærer, at skibsførere, som ikke er omfattet af begrebet søfarende i loven, har

samtligede rettigheder m.v., som konventionen tillægger de søfarende. Bestemmelsen sikrer hermed, at konventionen også gennemføres for skibsførere, der er omfattet af konventionens definition af søfarende.

Til nr. 27

Det følger af bestemmelsen, at kosten om bord skal være gratis for den søfarende under udmønstringsperioden. Bestemmelsen følger af konventionens forskrift 3.2, stk. 2. Bestemmelsen tager primært sigte på den normale situation, hvor den søfarende bor og får sine måltider om bord. I de tilfælde, hvor den søfarende ikke sover om bord, er almindelige måltider om bord gratis for den søfarende. Der vil i sådanne særlige situationer være mulighed for at aftale, at retten til gratis kost om bord kan opfyldes ved udbetaling af et kostpengebeløb.

Til nr. 28

Som følge af den nye regel i § 64, stk. 1, vedrørende klagebehandling om bord tilpasses overskriften til overskriften til kap. 4.

Til nr. 29

Der indsættes som forslag til § 64, stk. 1, en ny bestemmelse om klagebehandling om bord. Konventionen indeholder i forskrift 5.1.5 regler herom.

Den søfarende har ret til at klage til rederen over afregningen, skibstjenesten, eller ansættelsesforholdet eller forhold om bord, der er dækket af konventionens regler. Rederen har endvidere pligt til at sørge for, at klager over brud på loven bliver tilstrækkeligt undersøgt og at udarbejde og gennemføre procedurer om bord for en retfærdig, effektiv og hurtig behandling af klager. Forslagets formål er at klager skal løses på det lavest mulige niveau. Økonomi- og erhvervsministeren kan fastsætte nærmere regler om klage m.v., herunder om det offentliges behandling af klager, der ikke er løst om bord på skibet.

En klage fra de søfarende eller deres organisationer, der ikke er løst om bord, vil også kunne give anledning til at Søfartsstyrelsen foretager en generel kontrol af, om forholdene om bord lever op til lovens krav. Hvis en medlemsstat modtager en klage over, at forholdene på et skib, som fører dets flag, ikke lever op til kravene i konventionen, og klagen ikke anses klart ubegrundet, skal medlemsstaten foretage en undersøgelse i henhold til konventionen. Hvis der konstateres mangler ved en sådan undersøgelse, skal det sikres, at der tages skridt til, at disse udbedres. Det forudsættes, at der er tale om klart konstaterede fejl og mangler.

Bestemmelserne i de gældende § 64, stk. 2, 1. pkt., stk. 3., 1. pkt., og stk. 4, hvorefter en søfarende kan indbringe skibsførerens afregning for Søfartsstyrelsen, og hvorefter tvister, der opstår, mens skibet er uden for Danmark om afregningen eller tjenesteforholdet, kan indbringes for en dansk konsul, videreføres ikke. Baggrunden herfor er, at det ikke forekommer tidssvarende, at konkrete uoverensstemmelser om løn og ansættelse mellem en lønmodtager og en privat arbejdsgiver, herunder spørgsmål som vedrører fortolkning af overenskomster, skal afgøres af en statslig administrativ myndighed. Dette ville kunne opfattes som et indgreb i det fagretlige system. Bestemmelsen er yderst sjældent blevet benyttet. Hertil kommer, at Danmark ikke har lovbestemt minimumsløn, og løn aftales i de kollektive overenskomster eller individuelle aftaler. Fortolkninger af overenskomster og fastlæggelse af overenskomstmæssig praksis henhører under det arbejdsretlige system.

Det betyder, at uenigheder om lønforhold, der ikke kan løses ved hjælp af den nye procedure for klagebehandling om bord, der fastsættes i forslaget til § 64, som udgangspunkt må afgøres i det fagretlige system eller indbringes for en dansk domstol, herunder arbejdsretten, afhængigt af tvistens indhold. Disse ordninger giver også parterne mulighed for en anden og mere omfattende bevisførelse. Søfartsstyrelsen vil dog kunne udtale sig om helt oplagte sager, f.eks. hvor der foreligger den fornødne dokumentation

for, at den søfarende ikke har modtaget løn i flere måneder og hvor årsagen hertil eksempelvis ikke er, at rederen er gået konkurs eller dennes bo er under likvidation eller uenighed mellem sagens parter om fortolkning af overenskomstforhold.

Forbudet i den gældende stk. 2, mod at indbringe tvister om afregningen eller tjenesteforholdet i øvrigt for en fremmed myndighed, begrænses i forslaget til ny stk. 2, 1. pkt., således at der kun bliver forbud mod at indbringe tvisten for en fremmed domstol. Hermed tages højde for, at konventionen i norm A5. 2. 2. giver mulighed for, at søfarende kan klage til havnestatsmyndighederne i det land, skibet anløber.

Det følger af konventionen, at disse myndigheder alene kan modtage en klage fra søfarende på fremmede skibe og foretage en indledende undersøgelse. De træffer ikke administrativ afgørelse i klagen. Havnestatsmyndighederne undersøger for så vidt angår klagen som udgangspunkt, om klageproceduren om bord er udnyttet og underretter i øvrigt flagstatens administrative myndighed om klagen og i særlige tilfælde ILO. Klagen kan dog efter omstændighederne give anledning til, at havnestatsmyndigheden foretager en mere detaljeret inspektion af arbejds- og levevilkårene om bord på skibet, ligesom klagen også vil kunne føre til, at skibet tilbageholdes af havnestatskontrolmyndigheden, hvis der konstateres alvorlige fejl og mangler. Sådanne klager vil i øvrigt skulle behandles fortroligt.

Der skabes ikke værneting i havnestaten for en retssag mellem på den ene side den søfarende og på den anden side skibsrederen, arbejdsgiveren eller skibsføreren, ved, at en søfarende indgiver en klage til havnestatsmyndigheden, hvilket også følger af konventionen. Det betyder, at der alene vil være adgang til at indbringe et civilt søgsmål for domstolene, hvis det følger af værnetingsreglerne det pågældende sted.

Bestemmelsen i den gældende stk. 3, 2. pkt., om, at sager mod søfarende, der ikke har andet værneting i Danmark, kan anlægges mod de pågældende ved den ret, i hvis kreds skibet har hjemsted, overføres af ordensmæssige hensyn til den ny stk. 2, hvor bestemmelsen indsættes som 2. pkt. Der er ikke tilsigtet nogen indholdsmæssig ændring herved.

Bestemmelsen i forslaget til stk. 3 er en videreførelse af bestemmelsen i den gældende lovs § 64, stk. 5, med de justeringer der følger af, at de regler, der henvises til i bestemmelsen, nu samles i stk. 2. Det følger af bestemmelsen, at stk. 2, ikke gælder, hvis andet følger af Bruxelles I-forordningens kapitel II, afdeling 5 (artikel 18-21), der vedrører sager om individuelle arbejdsaftaler, og som indebærer, at retterne i andre EU-lande efter omstændighederne vil kunne have kompetence til at behandle sager omfattet af sømandslovens § 64.

Til nr. 30

Ophævelsen er en redaktionel konsekvens af forslaget til § 74 a, jf. lovforslagets § 2, nr. 36.

Til nr. 31

Forslaget til § 65, stk. 1, indebærer, at rederen vil kunne straffes med bøde eller fængsel, hvis vedkommende tilsidesætter sine pligter efter § 55 eller § 73 a. Det indebærer endvidere, at tilsidesætter rederen sin forpligtelse efter § 1 a til at sikre overholdelse af § 12, stk. 2 og 3, § 18 a, stk. 1-4, § 18 b, stk. 4 og 5, § 27, § 49, nr. 16 for så vidt angår § 27, nr. 20 eller nr. 23 eller § 55 straffes den pågældende ligeledes med bøde eller fængsel.

For så vidt angår rederbegrebet henvises til de almindelige bemærkninger afsnit 3.4.3.

Indførelse af mulighed for fængselsstraf for rederen skal ses i lyset af, at der i både lov om sikkerhed til søs og besætningsloven er hjemmel til fængselsstraf. For at skabe en ensartet strafsanktionering i søfartslovgivningen findes det naturligt også at indføre hjemmel til fængselsstraf i lov om søfarende/sømandsloven. Fængselsstraf forudsættes dog kun anvendt i tilfælde af grovere eller gentagne overtrædelser af loven.

Tilsidesættelse af en række af de pligter, som påhviler skibsføreren, er allerede i dag strafsanktionere-

ret. Lovforslaget indebærer, at rederen ligeledes vil kunne straffes, hvis den pågældende tilsidesætter sin pligt til at sikre overholdelse af disse bestemmelser. Der er andre af de bestemmelser i loven, som skibsføreren skal iagttage, hvis overtrædelse ikke er strafsanktioneret. Forslaget indebærer, at rederens manglende overholdelse af sin pligt til at sikre overholdelse af disse bestemmelser heller ikke vil være strafsanktionerede. Forslaget til stk.1 knytter således ikke strafansvar til manglende sikring af overholdelse af de af lovens bestemmelser, som ikke allerede i dag er strafsanktionerede.

Forslaget til stk. 1 indebærer desuden, at hvis rederen tilsidesætter sine forpligtelser efter § 4, stk. 1 og 2, 46, § 49, nr. 3 eller nr. 21, § 57 eller § 64 b, stk. 1, straffes den pågældende med bøde. Dette gælder allerede i henhold til den gældende bestemmelse i § 65, stk. 1, idet reglerne i forslagets § 49, nr. 3 og 21, findes i den gældende lovs § 49, nr. 1 og 12.

Ud over de bestemmelser, som det allerede i dag er strafbart at tilsidesætte, foreslås i stk. 1 at hjemle straf, hvis en reder, der anvender en dansk privat forhyrings- og formidlingstjeneste, tilsidesætter sin forpligtelse efter den nye bestemmelse i § 8 a, stk. 2, til at sikre sig, at den pågældende tjeneste har et gyldigt certifikat udstedt af Søfartsstyrelsen til at drive forhyrings og formidlingsvirksomhed for søfarende.

Det følger endvidere af stk. 1, at en reder vil kunne straffes med bøde, hvis rederen tilsidesætter sin forpligtelse efter den nye bestemmelse i § 8 c, stk. 1, til at sikre sig, at en privat forhyrings- og formidlingstjeneste for søfarende i et land, der har ratificeret ILO's konvention om søfarendes arbejdsforhold eller ILO's konvention nr. 179 om forhyring og formidling for søfolk (1996), har et certifikat, der dokumenterer, at den drives i overensstemmelse med kravene i den pågældende konvention.

Det følger desuden af stk. 1, at en reder kan straffes med bøde, hvis rederen tilsidesætter sin forpligtelse efter den nye bestemmelse i § 8 c, stk. 2, til at kunne dokumentere, at private forhyrings- og formidlingstjenester for søfarende i et land, der ikke har ratificeret ILO's konvention om søfarendes arbejdsforhold eller ILO's konvention nr. 179 om forhyring og formidling for søfolk (1996), overholder de krav til forhyrings- og formidlingstjenester, der følger af de pågældende konventioner.

Det følger endelig af forslaget til stk. 1, at en reder kan straffes med bøde, hvis rederen ved tilvejebringelse af mandskab gennem skibets officerer eller kontorphersonale i rederiets tjeneste, stiller krav om, at den søfarende betaler for ydelsen.

Det foreslås i stk. 2, at den, der tilsidesætter sin forpligtelse efter § 1 a til at sikre overholdelse af § 12, stk. 2 og 3, § 18 a, stk. 1 – 4, § 18 b, stk. 4 og 5, § 27, eller 55 straffes med bøde eller fængsel mens den der i øvrigt tilsidesætter sin forpligtelse efter § 1 a til at sikre overholdelse af § 4, stk. 1 og 2, § 8 a stk. 2, § 8 c, stk. 1 og 2, § 8 e, § 32, 56, stk. 1, 2 og 4, § 57, § 60, § 64 a, stk. 2, § 64 b, stk. 1, § 74 eller regler fastsat i medfør af § 73, straffes med bøde. Endvidere kan den, som ikke sikrer, at skibsføreren har mulighed for at opfylde sine forpligtelser, straffes, jf. forpligtelsen til at sikre dette i § 1 a.

Forslaget til stk. 2 knytter således heller ikke strafansvar til manglende sikring af overholdelse af de af lovens bestemmelser, som ikke allerede i dag er strafsanktionerede, jf. det oven for anførte om rederens tilsidesættelse af sin pligt til at sikre overholdelse af lovens bestemmelser.

Forslaget til stk. 3 indebærer, at den, som udfører privat forhyring eller formidling for søfarende, uden gyldigt certifikat, kan straffes med bøde. Dette gælder uanset, om forhyrings- eller formidlingsvirksomheden drives personligt eller i selskabsform. Hvis virksomheden drives i selskabsform, pålægges bøden selskabet. Bestemmelsen skal sikre, at private forhyrings- og formidlingstjenester til enhver tid har gyldige certifikat.

Ved udmåling af bødestraf for overtrædelse af bestemmelsen forudsættes det, at der tages højde for den økonomiske gevinst ved overtrædelsen.

Den foreslåede bestemmelse i stk. 4 er identisk med § 65, stk. 1, i gældende lov.

Den foreslåede bestemmelse i stk. 5 er identisk med den foreslåede bestemmelse til § 32, stk. 10, i lov om sikkerhed til søs. Der henvises til bemærkningerne til § 1, nr. 26.

Til nr. 32

Som følge af indførelse af særlige regler om forhyring og formidling af søfarende udvides den gældende straffebestemmelse i § 66, stk. 2, litra b med en henvisning hertil. Skibsførerens overtrædelse af forpligtelserne efter 8 a stk. 2, § 8 c, stk. 1 og 2, § 8 e, kan straffes med bøde. Endvidere indeholder bestemmelsen en konsekvensrettelse som følge af ophævelsen af reglen i § 64 a, stk. 2.

Til nr. 33

I overensstemmelse med udbredelsen af digital forvaltning indebærer forslaget, at der indføres en generel hjemmel til, at der kan fastsættes regler om, at indberetninger m.v. skal fremsendes digitalt.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger, afsnit 3.4.7, samt bemærkningerne til lovforslagets § 1, nr. 11.

Til nr. 34

Den gældende bestemmelse i § 73 indeholder bemyndigelse for økonomi- og erhvervsministeren til at fastsætte særlige regler vedrørende bl.a. søfarendes ret til fri rejse med underhold i særlige tilfælde samt til hjemsendelse af hyremidler på statens regning og risiko.

Hjemlen til at fastsætte nærmere regler om ret til fri rejse med underhold i visse tilfælde overføres til ny § 73 a og udvides samtidig, mens hjemlen til at fastsætte særlige regler om hjemsendelse af hyremidler på statens regning og risiko ophæves, idet sådanne nærmere regler vil være overflødige med den nye § 24, se bemærkningerne til nr. 35 og 18.

Til nr. 35

Bestemmelsen i § 73 a pålægger rederen at stille finansiel sikkerhed for de tilfælde, hvor den søfarende har ret til gratis hjemrejse for rederens regning efter loven.

Den finansielle sikkerhed vedrører de situationer, hvor den søfarende har ret til vederlagsfri hjemrejse for rederens regning. Det omhandler de tilfælde, hvor hjemrejseretten er reguleret i følgende lovbestemmelser:

§ 6, stk. 5, om hjemrejse ved rederens opsigelse eller den tidsbegrænsede tjensteaftales udløb i udlandet,

8, stk. 1, om hjemrejse efter 6 måneders skibstjeneste,

§ 9, om hjemrejse ved graviditet,

§ 10, stk. 4, om hjemrejse ved rederens konkurs m.v.,

§ 11, stk. 2, om hjemrejse ved skibets usødygtighed eller mishandling af den søfarende,

§ 12, stk. 4, om hjemrejse ved ondartet epidemi,

§ 13, stk. 2, om hjemrejse ved væsentlig forandring af rejsen,

§ 14, stk. 3, hjemrejse ved flagskifte,

§ 18, stk. 2, om uberettiget afsked af menige søfarende,

§ 18 b, om krig og krigsfare,

§ 19, stk. 2, om forlis,

§ 30, stk. 3, om sygehjemrejse,

§ 45, om uberettiget afsked af officerer,  
§ 48, stk. 2, om skibsførerens hjemrejseret ved forlis og  
skibsførerens ret til hjemrejse efter § 49.

Samtidig indsættes en bestemmelse med bemyndigelse til økonomi- og erhvervsministeren til at fastsætte nærmere regler om søfarendes ret til fri hjemrejse med underhold for rederens regning samt rederens pligt til at stille finansiell sikkerhed for rejseudgifterne. Bemyndigelsen vil bl.a. give mulighed for at fastsætte regler om, hvornår og hvordan rederen skal stille finansiell sikkerhed for udgifter til den søførende og skibsførerens hjemrejse, herunder at den finansielle sikkerhed ikke må bortfalde ved konkurs m.v., samt konsekvenserne af, at der ikke er stillet finansiell sikkerhed. Det vil endvidere efter bemyndigelsesreglen blive muligt at fastsætte regler om, hvorledes den finansielle sikkerhed kan dokumenteres.

§ 73 b indebærer, at Søfartstyrelsen skal sikre, at der stilles gratis telemedicinsk rådgivning til rådighed for danske og udenlandske handelsskibe, som benytter sig af det danske radiomedical-system. Med telemedicinsk rådgivning forstås rådgivning af kvalificerede læger ved hjælp af radio- eller satellitkommunikation til skibe.

Bestemmelsen indebærer endvidere, at både den lægelige rådgivning og kommunikationen mellem skibet og rådgivningstjenesten begge veje skal være gratis for skibet. Kravet herom følger af konventionen.

Søfartstyrelsen sikrer allerede i dag gratis telemedicinsk rådgivning til danske handelsskibe, idet Søfartstyrelsen indgår kontrakt med lægefaglig ekspertise om døgnbetjent lægelig rådgivning til danske handelsskibe. Rådgivningstjenesten vil efter lovens ikrafttrædelse blive gjort tilgængelig og gratis ikke blot for danske handelsskibe, men for alle handelsskibe.

Til nr. 36

§ 74 a, stk. 1, indebærer, at Søfartstyrelsen som led i tilsynsvirksomheden efter lov om sikkerhed til søs også kan føre tilsyn med overholdelsen af sømandsloven og de regler, der udstedes i medfør af sømandsloven.

Den foreslåede bestemmelse medfører ingen begrænsning af de eksisterende indgrebsmuligheder i lov om søfarendes ansættelsesforhold m.v. (som i dag hedder sømandsloven).

§ 74 a, stk. 2, indebærer endvidere, at Søfartstyrelsens almindelige beføjelser efter lov om sikkerhed til søs finder anvendelse i forbindelse med udstedelsen af de nye certifikater m.v., for forhold, der er omfattet af sømandsloven og de regler, der udstedes i medfør af sømandsloven.

§ 74 b, stk. 1, indebærer, at danske skibe med en bruttotonnage på 500 eller derover kun må gå i international fart, hvis de er forsynet med et certifikat vedrørende søfarendes arbejdsforhold og en overensstemmelseserklæring vedrørende søfarendes arbejdsforhold.

Kravet om certifikat gælder efter bestemmelsens stk. 4 ikke for fiskeskibe.

Med international fart forstås sejlads mellem danske og udenlandske havne, eller 2 udenlandske havne, samt fart mellem Danmark og Færøerne eller Grønland og fart mellem Færøerne og Grønland.

Certifikatet vedrørende søfarendes arbejdsforhold er et certifikat, der er reguleret i konventionen, og som dokumenterer, at de søfarendes arbejds- og levevilkår på skibet er kontrolleret og opfylder kravene i de love, bekendtgørelser og andre administrativt fastsatte bestemmelser, der gennemfører konventionen i dansk ret.

De forhold, som efter konventionen skal inspiceres, før der kan udstedes certifikat, er følgende:

mindstealder,  
lægeattester,  
de søfarendes kvalifikationer,

de søfarendes ansættelsesaftaler,  
anvendelse af private forhyrings- og formidlingstjenester,  
arbejds- eller hviletid,  
skibets bemanning,  
opholdsrum,  
fritidsfaciliteter om bord,  
fødevarer og forplejning,  
arbejds miljø,  
sygdomsbehandling om bord,  
klageprocedurer om bord samt  
betaling af løn.

Kontrol af arbejdsretlige forhold, herunder vedrørende løn, vil blive foretaget med fuld respekt af det fagretlige system. Tilsynsmyndighederne vil således være opmærksomme på, at der ikke ved deres ageren må præjudiceres afgørelser af uoverensstemmelser, der efter det arbejdsretlige system rettelig bør afgøres af det fagretlige system eller af domstolene. Der vil således ikke blive foretaget fortolkninger af individuelle eller kollektive ansættelsesaftaler. En eventuel kontrol af rederens overholdelse af lovens bestemmelser om hyre vil derfor først og fremmest angå, om hyren er blevet udbetalt med højst 1 måneds mellemrum, mens det ofte vil være vanskeligt for skibsinspektøren på stedet at foretage en nærmere undersøgelse af, om hyrens størrelse svarer til det aftalte.

Overensstemmelseserklæringen vedrørende søfarendes arbejdsforhold skal vedhæftes certifikatet vedrørende søfarendes arbejdsforhold. Overensstemmelseserklæringen er også reguleret i konventionen og skal indeholde en beskrivelse af, hvordan konventionen er gennemført i dansk ret, og hvilke tiltag rederen har gjort for at sikre, at de danske krav, der gennemfører konventionen, er opfyldt.

Forslaget til § 74 b, stk. 2, medfører, at certifikatet og overensstemmelseserklæringen skal udstedes til den samme juridiske eller fysiske person, som et eventuelt overensstemmelsesdokument i henhold til koden om sikker skibsdrift (ISM-koden) er udstedt til. Det er ved konventionen søgt sikret, at de søfarende skal kunne gøre deres rettigheder gældende over for den, der driver skibet. Konventionen og ISM-koden indeholder væsentligt sammenfaldende definitioner af begreberne ”reder” og ”rederi”, der medfører, at certifikatet efter hvert regelsæt skal udstedes til ejeren af skibet eller en person eller organisation, der har overtaget ansvaret for driften af skibet. En almindelig sproglig forståelse heraf synes at medføre, at ”rederiet” og ”rederen” ikke kan være forskellige enheder, da ”ansvaret for skibets drift” ikke kan overlades til to forskellige enheder på samme tid. Dette understøttes yderligere af, at der er et vist overlap mellem de ansvarsområder, der reguleres af konventionen og ISM-koden. Bestemmelsen sikrer således, at den, der reelt driver skibet, er overordnet ansvarlig for, at de søfarendes rettigheder opfyldes.

Ligesom tilfældet er for den, som ISM-overensstemmelsesdokumentet er udstedt til, vil indehaveren af certifikat vedrørende søfarendes arbejdsforhold kunne anvende underleverandører til dele af opgaverne. Såfremt certifikatet er udstedt til en anden end ejeren af skibet, er der ikke noget til hinder for, at ejeren af skibet leverer visse af disse ydelser til certifikatindehaveren. Svarende til det, som er anført i bemærkningerne til § 1, nr. 7, vedrørende ISM-certificering, forudsættes det imidlertid, at certifikatindehaveren reelt forestår driften af skibet indenfor de områder, som er dækket af certifikatet.

I nogle tilfælde vil der imidlertid kunne være situationer, hvor der på sagligt grundlag er foretaget en sådan opsplnitning af ansvarsområderne, at ansvaret for skibets drift reelt må anses for at være delt mellem flere enheder, og hvor de søfarendes rettigheder må anses for sikret på betryggende vis ved, at de søfarende kan gøre rettighederne gældende over for den, der er ansvarlig for den bemandingsmæssige

drift. I sådanne særlige tilfælde synes det hensigtsmæssigt, at certifikatet efter konventionen efter en konkret vurdering kan udstedes til en anden end den, som overensstemmelsesdokumentet efter ISM-koden er udstedt til. Der er derfor i forslaget indsat mulighed for, at Søfartsstyrelsen kan dispensere fra kravet. Dispensationsadgangen vil desuden give mulighed for at tilpasse den danske praksis vedrørende certifikatudstedelsen til den internationale praksis, der udvikler sig, når konventionen gennemføres i flere lande.

Når der gives dispensation, vil begge certifikatindehavere være ansvarlige for opfyldelsen af de pligter, der er reguleret både i konventionen og ISM-koden. Det faktum må ikke kunne anvendes af hver af dem til ansvarsforflygtigelse. Ved myndighedsudøvelsen forudsættes det derfor, at hver enhed er fuldt ud ansvarlig for opfyldelsen af de pligter, der følger af det pågældende regelsæt, uanset at en anden enhed er ansvarlig for det samme efter et andet regelsæt. I praksis må dette formentlig gennemføres ved at eventuelle forbud og påbud meddeles til begge.

Udstedelsen af certifikatet og overensstemmelseserklæringen sker inden for rammerne af lov om sikkerhed til søs, som efter lovforslaget indeholder en hjemmel til, at Søfartsstyrelsen kan udstede nærmere regler herom, jf. lovforslagets § 1, nr. 16.

### *Til § 3*

#### Til nr. 1

Der indsættes en fodnote med en henvisning til Rådets direktiv 2009/13/EF af 16. februar 2009 om iværksættelse af den aftale, der er indgået mellem European Community Shipowners' Associations (EC-SA) og European Transport Workers' Federation (ETF) om konventionen om søfarendes arbejdsforhold af 2006 og om ændring af direktiv 1999/63/EF.

#### Til nr. 2

§ 8, stk. 1, 1. pkt., svarer indholdsmæssigt til den gældende bestemmelse i § 8, stk. 1. Det er dog blevet præciseret, at der ved kravet om bevis som skibskok tænkes på et dansk bevis. Der er ikke tilsigtet nogen ændring i retstilstanden ved denne præcisering. Det foreslås i 2. pkt., at ingen under 18 år må gøre tjeneste som skibskok. Alderskravet følger af konventionen og gælder, uanset om der er foreskrevet en skibskok i skibets besætningsfastsættelse.

Stk. 2 indebærer, at der ikke kræves et dansk bevis som skibskok i skibe registreret i Dansk Internationalt Skibsregister. Her kræves enten en læretid i kokkefaget på 48 måneder, heraf mindst 24 måneder i søgående skibe, eller en tilfredsstillende gennemførelse af en kokkeuddannelse med relevant indhold fra en anerkendt skole suppleret med kokketjeneste om bord i et søgående skib i mindst 5 måneder. Dokumentationen for læretiden eller kokkeuddannelsen skal være ledsaget af en af Søfartsstyrelsen udfærdiget påtegning, der bekræfter, at pågældende kan gøre tjeneste som skibskok, hvor en sådan er foreskrevet.

Bestemmelsen følger den systematik, der i øvrigt er fastsat i lovens § 6, stk. 4, og § 7, stk. 2, for anerkendelse af sønæringsbeviser, der er reguleret i STCW-konventionen (FN's søfartsorganisations (IMOs) konvention om uddannelse af søfarende, om sønæring og om vagthold).

Muligheden for at gøre tjeneste som foreskrevet kok i DIS-skibe med en læretid i kokkefaget på 48 måneder, heraf mindst 24 måneder i søgående skibe, svarer til bestemmelsen i den gældende § 8, stk. 2, med den vigtige ændring, at dokumentationen for læretiden efter forslaget skal indsendes til Søfartsstyrelsen, der på grundlag heraf udsteder en påtegning, der bekræfter, at pågældende kan gøre tjeneste som skibskok, hvor en sådan er foreskrevet.

Muligheden for at gøre tjeneste som foreskrevet kok i DIS-skibe på baggrund af en tilfredsstillende

gennemførelse af en kokkeuddannelse med relevant indhold fra en anerkendt skole suppleret med kokketjeneste om bord i et søgående skib i mindst 5 måneder er ny.

For at kunne udstede en påtegning, der bekræfter, at pågældende kan gøre tjeneste som skibskok, hvor en sådan er foreskrevet, vil Søfartsstyrelsen i hvert enkelt tilfælde skulle gennemgå den pågældendes dokumentation for uddannelse og erfaring fra hjemlandet samt kokketjeneste til søs for at sikre, at vedkommende har erhvervet de fornødne kompetencer til at kunne gøre tjeneste som skibskok om bord på et dansk skib. Det vil indgå i vurderingen, om beviset for kvalifikation som skibskok er udstedt af et land, der har ratificeret konventionen om søfarendes arbejdsforhold (MLC) eller ILO-konvention nr. 69, om udstedelse af duelighedsbeviser for skibskokke. Reguleringen af kvalifikationskravene til skibskokke i de 2 ILO-konventioner er holdt på et meget overordnet plan. Søfartsstyrelsen vil derfor ved vurderingen af, om der skal udstedes et anerkendelsesbevis endvidere skulle lægge vægt på, om det pågældende lands regulering reelt sikrer, at indehavere af beviser som skibskokke har de fornødne kompetencer inden for praktisk madlavning, fødevarerhygiejne, opbevaring af fødevarer, lagerkontrol samt miljøbeskyttelse, sundhed, ernæring og sikkerhed inden for forplejning.

Forslaget indebærer således, at der stilles krav om, at skibskokke har gennemført et egentligt uddannelseskursus for kokke i overensstemmelse med den bindende regulering i konventionen. Ud over de elementer et uddannelseskursus for skibskokke skal have efter konventionen, stilles der i forslaget endvidere krav om, at uddannelseskurset også skal indeholde ernæringslære.

Det følger af lovforslagets overgangsbestemmelser, at personer, der i medfør af den gældende bestemmelse i § 8, stk. 2, inden lovens ikrafttræden har erhvervet ret til at arbejde som foreskrevet kok, bevarer denne ret.

Forslaget til stk. 3, indebærer, at der vil kunne fastsættes regler om, uddannelseskrav for personer, der tilbereder eller hjælper med at tilberede fødevarer om bord. Sådanne kurser vil kunne omfatte de særlige forholdsregler, som er nødvendige i forbindelse med håndtering og opbevaring af fødevarer om bord på skibe.

Reglerne påtænkes udformet således, at de gælder såvel personer, der assisterer skibskokken om bord på et skib, hvor der er foreskrevet en skibskok i besætningsfastsættelsen, som personer, som deltager i tilberedningen eller håndteringen af fødevarer om bord på et skib, hvor der ikke er foreskrevet en kok i besætningsfastsættelsen. Der vil blive stillet krav om, at de pågældende skal have en uddannelse inden for fødevarer og personlig hygiejne. Dette er nødvendigt for at gennemføre bindende bestemmelser i konventionen.

Ved forslaget til ændring af § 18, stk. 1, i lov om skibes besætning skabes der hjemmel til, at Søfartsstyrelsen kan fastsætte detaljerede uddannelseskrav for de personer, der er omfattet af forslaget til stk. 3, jf. bemærkningerne til lovforslagets § 3, nr. 3.

Til nr. 3

Ved forslaget indsættes et nyt nr. 5 i besætningslovens § 18, stk. 1. Forslaget indebærer herudover alene redaktionelle ændringer til bestemmelsens nr. 3 og 4.

Forslaget indebærer, at Søfartsstyrelsen kan fastsætte detaljerede uddannelses-, kvalifikations- og beviskrav for kokke, cateringpersonale og andet personale, der håndterer og tilbereder fødevarer om bord. Det kan f.eks. dreje sig om den person om bord, der arbejder sammen med en skibskok, som er foreskrevet i skibets besætningsfastsættelse, uden selv at opfylde kravene til skibskokke. Det kan endvidere dreje sig om personer, der tilbereder eller hjælper med til at tilberede fødevarer om bord på skibe, hvor der ikke er foreskrevet en skibskok i besætningsfastsættelsen, f.eks. ubefarne skibsassistenter og fiskere, der hjælper med at håndtere og tilberede fødevarer i kabyssen. For personer, der gennem deres virke har håndteret

og tilberedt fødevarer, vil det være afgørende, om de derved har opnået kompetencer svarende til de kompetencer, der vil kunne nås ved opfyldelsen af de overordnede uddannelseskraav.

De overordnede uddannelseskraav findes i § 8, stk. 3, jf. bemærkningerne til § 3, nr. 1, ovenfor.

Uddannelseskraavene for skibskokke i skibe, hvor der er foreskrevet en skibskok, er fastsat i gældende bekendtgørelse om uddannelse af skibskokke. Kraavene til sikkerhedsuddannelsen af cateringpersonalet på passagerskibe er beskrevet i bekendtgørelse nr. 232 af 24. april 2002 om særlige uddannelses- og kvalifikationskraav til personel i passagerskibe.

Til nr. 4

Der foreslås indsat en ny bestemmelse i § 25, stk. 2, om, at rederen og skibsføreren ikke kan frigøre sig fra ansvaret efter besætningsloven ved at lade andre opfylde alle eller dele af de pligter, der følger af loven. Det omfatter f.eks. pligten til at sikre, at besætningen opfylder alle de for den pågældende stilling forskrevne uddannelses-, kvalifikations- og beviskraav, selv om de er ansat om bord af andre end rederen. Med bestemmelsen skabes et incitament for rederier, der anvender arbejdskraft ansat af andre, til at sikre sig at deres samarbejdspartnere har orden i tingene.

Forslaget til det nye stk. 3 i § 25 omfatter de tilfælde, hvor der er udstedt overensstemmelsesdokument i henhold til koden om sikker skibsdrift eller certifikat i henhold til konventionen om søfarendes ansættelsesforhold til en anden person eller organisation end rederen. Det følger af bestemmelsen, at ud over rederen og skibsføreren, har også den, som dokumentet eller certifikatet er udstedt til, en selvstændig pligt til at sikre, at de regler og pligter, der følger af besætningsloven med tilhørende administrative forskrifter, opfyldes.

Der er allerede i den gældende bestemmelse i § 25, stk. 2, hjemmel til at udstede regler om rederens og skibsførers forpligtelser efter stk. 1, samt til at foreskrive særlige kommunikations- og sprogkraav. Da de foreslåede bestemmelser i § 25, stk. 2 og 3, vil indebære, at også andre end rederen og skibsføreren vil kunne være omfattet af pligterne efter stk. 1, foreslås det med § 25, stk. 4, at den eksisterende bemyndigelsesbestemmelse udvides tilsvarende.

Til nr. 5

Med forslaget ændres overskriften til lovens kapitel 9. Dette er en konsekvens af lovforslagets § 3, nr. 6 (§§ 25 a-b), hvorefter der indsættes en ny tilsynsbestemmelse i besætningsloven.

Til nr. 6

Forslaget til § 25 a indebærer, at Søfartsstyrelsen som led i tilsynsvirksomheden efter lov om sikkerhed til søs også kan føre tilsyn med overholdelsen af lov om skibes besætning og de regler, der udstedes i medfør af denne lov.

Den foreslåede bestemmelse medfører ingen begrænsning af de eksisterende indgrebsmuligheder i lov om skibes besætning.

I overensstemmelse med udbredelsen af digital forvaltning indebærer forslaget til § 25 b, at der indføres en generel hjemmel til, at der kan fastsættes regler om, at indberetninger m.v. skal fremsendes digitalt.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger, afsnit 3.4.7, samt bemærkningerne til lovforslagets § 1, nr. 11.

Til nr. 7 og 9

Efter den gældende bestemmelse i § 25 har rederen og skibsføreren en række forpligtelser. Overtrædelse heraf er strafbelagt efter de gældende bestemmelser i § 27, stk. 1, og § 28, stk. 1.

Efter lovforslagets § 3, nr. 4, kan andre organisationer eller personer opfylde visse af rederens eller skibsførerens pligter på disses vegne. Med lovforslagets § 3, nr. 7 og 9, gøres det – tilsvarende som for rederen eller skibsføreren – strafbart for sådanne organisationer eller personer at tilsidesætte de forpligtelser, som man måtte have overtaget fra rederen eller skibsføreren.

Til nr. 8

Forslaget er en redaktionel konsekvens af lovforslagets § 3, nr. 9, hvorefter den gældende bestemmelse i § 28, stk. 4, ændres til § 28, stk. 5.

Til nr. 10

Forslaget er en redaktionel konsekvens af lovforslagets § 3, nr. 4, hvorefter den gældende bestemmelse i § 25, stk. 2, ændres til § 25, stk. 4.

Til nr. 11

Den foreslåede bestemmelse er identisk med den foreslåede bestemmelse til § 32, stk. 10, i lov om sikkerhed til søs. Der henvises til bemærkningerne til § 1, nr. 26.

#### *Til § 4*

Til nr. 1

Bestemmelsen indebærer, at de tilsynsbeføjelser, som Søfartsstyrelsen har efter lov om sikkerhed til søs, tillige vil kunne anvendes ved kontrol af, om skibsmålingsloven og regler fastsat i medfør heraf overholdes. Hvis et skib f.eks. ikke er forsynet med foreskrevet målingsbrev, vil det således kunne tilbageholdes af Søfartsstyrelsen i medfør af den generelle tilbageholdelsesbestemmelse i § 14 i lov om sikkerhed til søs.

Den foreslåede bestemmelse medfører ingen begrænsning af skibsmålingslovens eksisterende indgrebsmuligheder.

Til nr. 2

I overensstemmelse med udbredelsen af digital forvaltning indebærer forslaget, at der indføres en generel hjemmel til, at der kan fastsættes regler om, at indberetninger m.v. skal fremsendes digitalt.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger, afsnit 3.4.7, samt bemærkningerne til lovforslagets § 1, nr. 11.

#### *Til § 5*

Til nr. 1

Det præciseres, at kravet om bunkerscertifikater m.v., jf. bemærkningerne til lovforslagets § 5, nr. 2 og 3, finder anvendelse for skibe med en bruttotonnage på 1.000 eller derover.

Til nr. 2 og 3

I medfør af den gældende bestemmelse i § 186 stilles der krav om, at danske skibe med en bruttotonnage på 1.000 eller derover samt udenlandske skibe, der anløber eller forlader dansk havn eller andet laste- eller lossested i Danmark eller på den danske kontinentalsokkel, skal have en forsikring for skader forvoldt af bunkersolie samt et certifikat, der bekræfter, at de har denne forsikring. I medfør af den

gældende bestemmelse i § 187 kan Søfartsstyrelsen nægte et skib, der ikke opfylder kravene i § 186, adgang til eller forbyde det at forlade dansk havn eller andet laste- eller lossested i Danmark eller på den danske kontinentalsokkel.

Der har imidlertid vist sig behov for at præcisere, at også udenlandske skibe, der udfører opgaver på det danske søterritorium uden at anløbe dansk havn eller andet laste- eller lossested, er omfattet af de nævnte bestemmelser. Disse skibe er ikke i uskadelig passage. I praksis drejer det sig bl.a. om sandsugere og andre skibe, der udfører entreprenørarbejde eller STS-operationer på søterritoriet. Med ændringen præciseres, at disse skibe også skal have et certifikat som dokumentation for, at skibet er forsikret mod bunkersskader i overensstemmelse med Bunkerskonventionen.

#### Til nr. 4

I lighed med, hvad der gælder for bunkerscertifikater, indføres der hjemmel til at pålægge gebyr for udstedelse af certifikater i henhold til 1992-ansvarskonventionen (CLC-konventionen). Certifikatet dokumenterer, at olietankskibet er forsikrede mod de meget betydelige erstatningskrav, der kan opstå i forbindelse med olieforureningsskader.

Arbejdet vil blive tilrettelagt således, at udstedelsen af CLC-certifikater og bunkerscertifikater til olietankskibene så vidt muligt udstedes i samme arbejdsgang. Dette vil mindske omkostningerne. Gebyret vil blive beregnet på baggrund af en effektiv kostpris for en kontorfunktionær pr. time tillagt administrationsomkostninger.

De underliggende forsikringsforhold skal typisk fornys den 20. februar hvert år i henhold til P&I klubbernes faste praksis (P&I klubber er en gensidig forsikringsforening, der forsikrer skader, der kan opstå i forbindelse med driften af et skib). Selvom forsikringselskaberne er forpligtet til at underrette Søfartsstyrelsen, hvis forsikringerne ikke forlænges, er den hidtidige praksis problematisk, fordi et dansk skib kan være i besiddelse af et CLC-certifikat fra Danmark uden udløbsdato, selvom forsikringen måske er ophørt.

#### Til nr. 5

Med forslaget gøres overtrædelse af § 186, stk. 1-3 (krav om bunkersforsikring og -certifikater), § 197 (krav om olieansvarsforsikring og -certifikat) og § 229 a, stk. 2 (bareboatbefragters pligt til at påse, at forsikring er tegnet) strafbar.

#### Til nr. 6

Forslaget indebærer, at Søfartsstyrelsen som led i tilsynsvirksomheden efter lov om sikkerhed til søs også kan føre tilsyn med overholdelsen af sølovens bestemmelser om bunkers- og oliecertifikater (§§ 186, 197 og 198) og med bestemmelserne om skibs- og radiodagbøger (§ 471) samt de regler, der udstedes i medfør heraf.

Den foreslåede bestemmelse medfører ingen begrænsning af de eksisterende indgrebsmuligheder i søloven.

#### *Til § 6*

I overensstemmelse med udbredelsen af digital forvaltning indebærer forslaget, at der indføres en generel hjemmel til, at der kan fastsættes regler om, at indberetninger m.v. skal fremsendes digitalt.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger, afsnit 3.4.7, samt bemærkningerne til lovforslagets § 1, nr. 11.

### *Til § 7*

Det foreslås, at økonomi- erhvervsministeren fastsætter tidspunktet for lovens ikrafttræden.

Den del af loven, som vedrører gennemførelsen af de materielle bestemmelser, som er nødvendige for at sikre konventionens overholdelse, vil blive sat i kraft samtidig med, at konventionen træder i kraft. En række af de konventionsrelevante bestemmelser, f.eks. de regler som giver Søfartsstyrelsen adgang til udstede certifikater om de søfarendes arbejdsforhold, vil blive sat i kraft på et tidligere tidspunkt, således at de administrative forhold kan være på plads, når konventionen træder i kraft.

Det følger af forslaget til stk. 2, at personer, der i medfør af § 8, stk. 2, i lov nr. 15 af 13. januar 1997 om skibes besætning inden lovens ikrafttræden har erhvervet ret til at arbejde som foreskrevet kok i danske skibe, bevarer denne ret. Ifølge den gældende § 8, stk. 2, i lov om skibes besætning kan i skibe registreret i Dansk Internationalt Skibsregister bevis som skibskok erstattes af en læretid i kokkefaget på 48 måneder, heraf mindst 24 måneder i søgående skibe.

### *Til § 8*

Lov om forhyring af skibsmandskab foreslås ophævet. Forhyring og formidling for søfarende vil i medfør af lovforslaget blive reguleret i lov om søfarendes ansættelsesforhold m.v.

### *Til § 9*

Konventionen vedrører bl.a. områder, som er særanliggende på Færøerne, og som er overtaget af Grønland. I forbindelse med Danmarks ratifikation af konventionen vil der derfor blive taget forbehold for Færøerne og Grønland, og disse forbehold vil først blive ophævet, når henholdsvis de færøske og de grønlandske myndigheder har oplyst over for de danske myndigheder, at man har gennemført den fornødne lovgivning med henblik på fuldt ud at leve op til konventionens krav.

Områderne søsikkerhed, besætningsforhold, skibsmåling, lovgivning om søfarende og maritim uddannelse er færøske særanliggende. Ændringerne i lov om sikkerhed til søs, besætningsloven, skibsmålingsloven, lov om søfarendes ansættelsesforhold m.v. (der i dag hedder sømandsloven) og lov om maritime uddannelser vil derfor ikke kunne sættes i kraft for Færøerne. Søloven er derimod fortsat et rigsanliggende på Færøerne.

For så vidt angår Grønland bemærkes, at hovedparten af de områder, som konventionen vedrører, er overtaget af Grønland. Dette indebærer, at det som udgangspunkt vil være de grønlandske myndigheder, som skal kontrollere, at grønlandske skibe samt udenlandske skibe, som anløber grønlandske havne, lever op til konventionens krav.

Konventionen vedrører imidlertid også visse forhold, som er rigsanliggende, og udstedelsen af certifikater i henhold til konventionen til grønlandske skibe forudsætter derfor et samarbejde mellem de grønlandske og de danske myndigheder. Der vil blive optaget drøftelser mellem de danske og de grønlandske myndigheder om den nærmere tilrettelæggelse heraf.

Lov om forhyring af skibsmandskab er ikke sat i kraft for Færøerne og Grønland og skal følgelig ikke ophæves for disse landsdele.

## Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

## Gældende formulering

## Lovforslaget

§ 1. I lov om sikkerhed til søs, jf. lovbekendtgørelse nr. 903 af 12. juli 2007, som ændret ved § 2 i lov nr. 511 af 17. juni 2008, § 164 i lov nr. 1336 af 19. december 2008 og § 1 i lov nr. 215 af 24. marts 2009, foretages følgende ændringer:

1. I lovens *fodnote* indsættes efter »(EU-Tidende 2002 L 19, side 17 ff).«:

»Rådets direktiv 2009/13/EF af 16. februar 2009 om iværksættelse af den aftale, der er indgået mellem European Community Shipowners' Associations (ECSA) og European Transport Workers' Federation (ETF) om konventionen om søfarendes arbejdsforhold af 2006 og om ændring af direktiv 1999/63/EF (EU-Tidende nr. L 124 af 20. maj 2009, side 30-50).

Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/17/EF af 23. april 2009 om ændring af direktiv 2002/59/EF om oprettelse af et trafikovervågnings- og trafikinformationssystem for skibsfarten i Fællesskabet (EU-Tidende nr. L 131 af 28. maj 2009, side 101-113).

Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/21/EF af 23. april 2009 om opfyldelse af kravene til flagstater (EU-Tidende nr. L 131 af 28. maj 2009, side 132-135).«

§ 3. Økonomi- og erhvervsministeren kan fastsætte regler om skibes bygning, udstyr og drift, herunder om,

1) hvornår og efter hvilke retningslinjer et skib skal synes, eftersyn, godkendelse og afprøvning af materiel, krav, der skal stilles til skibes stabilitet, lastelinjer og dybgangsmærker, og rederens og skibsførerens pligter i forbindelse hermed,

2) hvilke love, forskrifter, certifikater og skibsbøger, herunder skibsplaner i forbindelse med forebyggelse af forurening fra skibe, samt tilsynsbøger der skal være om bord, og om autorisation,

2. I § 3, nr. 1, indsættes efter »i forbindelse hermed,«: »samt om værfters og andre virksomheders anmeldelse af ombygninger af skibe,«.

3. I § 3 indsættes efter nr. 1 som nyt nummer.: »2) sikkerhedsstyringsystemer for skibe og rederier,«

Nr. 2-10 bliver herefter nr. 3-11.

indretning og førelse af bøgerne, samt om, hvilke opslag der skal være anbragt om bord,

3) skibsjournaler i forbindelse med forebyggelse af forurening, herunder om autorisation af journalerne og ansvaret for disses førelse og opbevaring, samt om kontrollen hermed,

4) maritim sikring med sigte på at forebygge terrorhandlinger m.v. mod skibe,

5) hjælpemidler og materialer, om disses indretning og mærkning, anvendelse, vedligeholdelse og pasning, om sikkerhedsarbejdet, om arbejdsgiverens pligter i forbindelse med de søfarendes arbejds- og levevilkår om bord, herunder de sikkerheds- og sundhedsmæssige forhold, hvorunder arbejde om bord, som ikke er omfattet af lov om arbejdsmiljø, skal udføres,

6) skibets sikkerheds-, brand- og redningstjeneste, sundhedsforholdene og renligheden om bord, sygdomsbehandlernes sundhedsuddannelse, arbejdsmedicinske undersøgelser, udgifternes afholdelse i forbindelse hermed, samt arbejdsgiverens og arbejdstagerens pligter i denne forbindelse,

7) ansvarsområdet for skibsofficerer og andre om bord, der har ledende stillinger,

8) forebyggelse mod at få blindpassagerer om bord samt behandlingen af blindpassagerer om bord,

9) mærkning, lastning, transport og losning af farligt gods og anden ladning, der kræver særlige foranstaltninger af hensyn til skibets og menneskelivs sikkerhed og beskyttelse mod forurening, herunder om terminaloperatørers kvalitetsstyringssystemer for lastning og losning af bulk-skibe, og

10) transport af levende dyr.

4. I § 3, nr. 5 og 6, der bliver nr. 6 og 7, ændres »arbejdsgiverens« til: »rederens og andre arbejdsgiveres«.

5. I § 3 indsættes som *stk. 2*:

»*Stk. 2.* Økonomi- og erhvervsministeren kan for udenlandske skibe, der efter regler fastsat i medfør af § 1, stk. 3, er omfattet af loven, fastsætte regler om de forhold, som er omfattet af FN's Internationale Arbejdsorganisations konvention om søfarendes arbejdsforhold.«

§ 8. (...)

6. Efter § 8 indsættes i *kapitel 3*:

## Kapitel 4 *Almindelige pligter*

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

### **§ 14. ...**

*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.

*Stk. 3.* Søfartsstyrelsen kan fastsætte regler om udstedelse af forbud mod, at et skib forlader en havn på grund af ugunstige vejrforhold.

### **§ 16. ...**

»§ 8 a. Økonomi- og erhvervsministeren kan efter forhandling med forsvarsministeren fastsætte regler om overvågningen af danske farvande og skibes anløb af havne, herunder om pligt til at foretage indberetning til Søværnets Operative Kommando om de skibe, der besejler de i § 1, stk. 3, nævnte farvandsområder og havne, om de ombordværende og om skibenes last m.v.«

7. § 9 affattes således:

»§ 9. Rederen skal sikre, at reglerne i denne lov og regler udstedt i medfør af loven vedrørende skibet og dets drift overholdes. Rederen skal sørge for, at skibet gennemgår de lovpligtige syn og er forsynet med gyldige certifikater. Rederen skal tillige sørge for, at skibsføreren har mulighed for at opfylde de forpligtelser, der påhviler denne. Forpligtelserne efter 1-3. pkt. påhviler rederen, uanset om andre organisationer, virksomheder eller personer opfylder visse af opgaverne eller pligterne på rederens vegne.

*Stk. 2.* Har rederen helt eller delvis overladt de pligter og ansvarsområder, som er omfattet af den kode om sikker skibsdrift, som er fastsat af FN's Internationale Maritime Organisation, til en anden organisation eller person, finder stk. 1 tillige anvendelse for den pågældende for så vidt angår de overtagne pligter og ansvarsområder.«

8. I § 14, *stk. 2*, indsættes efter 1. pkt.:

»Søfartsstyrelsen kan ligeledes tilbageholde et skib, hvis der konstateres alvorlige eller gentagne overtrædelser af denne lov, lov om søfarendes ansættelsesforhold m.v., lov om skibes besætning, lov om skibsmåling, §§ 186, 197, 198 eller 471 i søloven eller regler udstedt i medfør heraf.«

9. I § 14, *stk. 3*, ændres »ugunstige vejrforhold« til: »ugunstige vejr-, sø- eller isforhold«

10. § 16, *stk. 2*, affattes således:

*Stk. 2.* Søfartsstyrelsen kan informere andre lande, klassifikationsselskaber eller personer og offentliggøre oplysninger om skibe, der er blevet tilbageholdt eller er meddelt anløbsforbud, herunder om navnet på skibets klassifikationsselskab, befragter m.v. og årsagen til tilbageholdelsen eller anløbsforbudet.

## § 17. ...

*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 m.v., uanset at de ikke foreligger på dansk.

»*Stk. 2.* Søfartsstyrelsen kan informere andre lande, klassifikationsselskaber, Europa-Kommissionen, Det Europæiske Agentur for Søsikkerhed eller andre organisationer eller personer om konstaterede fejl eller mangler på skibe og andre oplysninger af betydning for sikkerheden eller miljøet samt om skibe, der er blevet tilbageholdt eller er meddelt anløbsforbud, herunder om navnet på skibets klassifikationsselskab, befragter m.v. og årsagen til tilbageholdelsen eller anløbsforbudet. Søfartsstyrelsen kan endvidere offentliggøre oplysninger herom samt informere og offentliggøre oplysninger om andre overtrædelser af denne lov, lov om søfarendes ansættelsesforhold m.v., lov om skibes besætning, søloven og lov om skibsmåling og regler udstedt i medfør af disse love samt om ulykker til søs.«

**11.** I § 17 indsættes efter stk. 6 som nye stykker:  
»*Stk. 7.* Økonomi- og erhvervsministeren kan fastsætte regler om, at indberetninger og andre meddelelser, som skal afgives efter loven, skal indberettes digitalt, og at kommunikation mellem Søfartsstyrelsen og virksomheden i forbindelse hermed skal foregå digitalt. Ministeren kan herunder fastsætte regler om overgang til digital indberetning og om anvendelse af bestemte IT-systemer, særlige digitale formater og digital signatur. Ministeren kan endvidere fastsætte regler om, at Søfartsstyrelsen kan undtage en virksomhed fra digital indberetning og digital kommunikation, når ganske særlige omstændigheder taler for det.  
*Stk. 8.* Økonomi- og erhvervsministeren kan fastsætte regler om, at Søfartsstyrelsen kan udstede visse typer af dokumenter uden underskrift eller med maskinelt gengivet underskrift eller på tilsvarende måde, således at sådanne dokumenter i

*Stk. 7.* Økonomi- og erhvervsministeren kan i øvrigt efter aftale med vedkommende minister fastsætte regler om Søfartsstyrelsens samarbejde med andre offentlige myndigheder og beslutte, at økonomi- og erhvervsministerens og Søfartsstyrelsens beføjelser efter loven udøves af andre offentlige myndigheder.

*Stk. 8.* Økonomi- og erhvervsministeren kan fastsætte regler om klageadgang, herunder om at Søfartsstyrelsens og andre offentlige myndigheders afgørelser truffet i medfør af loven ikke kan indbringes for anden administrativ myndighed.

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

*Stk. 2.* ...

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

retlig henseende sidestilles med et dokument med personlig underskrift. I de regler, der udstedes efter 1. pkt., kan det også fastsættes, at afgørelser, der udelukkende er truffet på grundlag af elektronisk databehandling, kan udstedes alene med angivelse af Søfartsstyrelsen som afsender.«  
Stk. 7 og 8 bliver herefter stk. 9 og 10.

**12.** I § 19, *stk. 1*, indsættes efter 1. pkt.:

»På samme måde har Søfartsstyrelsens medarbejdere adgang til lokaler, hvorfra der udføres erhvervsvirksomhed, som er omfattet af loven.«

**13.** I § 19 indsættes som *stk. 5*:

»*Stk. 5.* Søfartsstyrelsen yder inden for rammerne af denne lov bistand til Europa-Kommissionen og Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed vedrørende denne lov og forordninger inden for denne lovs område.«

**14.** I § 20 indsættes efter *stk. 1* som nyt stykke:

»*Stk. 2.* Politiet kan standse et fritidsfartøj og lade det undersøge for fejl og mangler, herunder fornødent udstyr, samt kontrollere, at skibsføreren lovligt kan føre fartøjet. Opfylder fartøjet ikke bestemmelserne i loven eller de regler, der er udstedt i medfør af loven, kan politiet forbyde

*Stk. 2.* 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. 3.* 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. Økonomi- og erhvervsministeren kan fastsætte nærmere regler herom.

*Stk. 4.* Økonomi- og erhvervsministeren kan fastsætte regler om pligt til anmeldelse af arbejdsulykker, forgiftningstilfælde, erhvervssygdomme og andre forhold af sikkerheds- og sundhedsmæssig betydning.

**§ 20 a.** Søfartsstyrelsen fører som led i tilsynsvirksomheden efter denne lov tilsyn med overholdelsen af lovgivningen om røgfri miljøer på danske skibe. Søfartsstyrelsen kan, eventuelt på nærmere angivne vilkår, påbyde, at forhold, der strider mod lovgivningen om røgfri miljøer, bringes i orden straks eller inden en nærmere angivet frist.

*Stk. 2.* § 17, stk. 7 og 8, § 19, § 22 og § 24, stk. 1-3 og 5, og de regler, der er udstedt i medfør heraf, og § 25 finder tilsvarende anvendelse.

*Stk. 3.* Økonomi- og erhvervsministeren kan efter forhandling med indenrigs- og sundhedsministeren fastsætte nærmere regler om udøvelsen af tilsynet.

anvendelse af fartøjet, indtil forholdene er lovliggjorte.«

Stk. 2-4 bliver hefter stk. 3-5.

**15. § 20 a** affattes således:

»**§ 20 a.** Søfartsstyrelsen kan som led i tilsynsvirksomheden efter denne lov tillige føre tilsyn med overholdelsen af lov om røgfri miljøer på danske skibe og med overholdelsen af lov om søfarendes ansættelsesforhold m.v., lov om skibes besætning, lov om skibsmåling og §§ 186, 197, 198 og 471 i søloven samt regler udstedt i medfør heraf. Søfartsstyrelsen kan påbyde, at forhold, der strider mod de nævnte love eller regler, der er udstedt i medfør heraf, bringes i orden straks eller inden en nærmere angiven frist.

*Stk. 2.* § 16, stk. 2, § 17, stk. 9 og 10, § 19, § 22 og § 24, og de regler, der er udstedt i medfør heraf, samt § 25 finder tilsvarende anvendelse på tilsynsvirksomheden efter stk. 1.

*Stk. 3.* Økonomi- og erhvervsministeren kan fastsætte regler om det tilsyn, som udføres efter denne lov, og om behandling af klager fra søfarende med flere, herunder at det ikke må oplyses, at tilsynsbesøg foretages som følge af en klage. Regler om tilsynet med overholdelsen af lov om røgfri miljøer på danske skibe, fastsættes efter forhandling med ministeren for sundhed og forebyggelse.«

**16.** Efter § 20 a indsættes i *kapitel 6*:

Kapitel 7  
*Ankenævnet for Søfartsforhold*

**§ 21. ...**

*Stk. 3.* Nævnets afgørelser kan ikke indbringes for anden administrativ myndighed.

*Stk. 4.* Nævnet består af en formand, der skal være dommer, samt et antal sagkyndige medlemmer. For formanden kan udpeges en stedfortræder. Nævnets sagkyndige medlemmer skal have kendskab til søfartsforhold, herunder tekniske, nautiske eller søfartsmedicinske forhold.

**§ 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) syn, der 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

»§ 20 b. Søfartsstyrelsen varetager inden for rammerne af denne lov udstedelsen af foreskrevne certifikater og anden dokumentation efter lov om søfarendes ansættelsesforhold m.v. Søfartsstyrelsen kan fastsætte nærmere regler herom.«

17. I § 21, stk. 3, indsættes efter 1. pkt.:

»Senest 4 uger efter, at nævnet har truffet afgørelse, kan sagen af hver af parterne indbringes for domstolene. Retssag anlægges mod den myndighed, hvis afgørelse er påklaget til nævnet. Sager vedrørende søfartslægers afgørelser om egnethed til skibstjeneste anlægges dog altid mod Søfartsstyrelsen. Retssag, som rejses af den myndighed, hvis afgørelse er påklaget til nævnet, anlægges mod den part, som har påklaget afgørelsen. Den myndighed, hvis afgørelse er påklaget til nævnet, skal underrette andre, der har været part i sagen for nævnet, om søgsmålet.«

18. § 21, stk. 4, affattes således:

»Stk. 4. Nævnet består af en formand samt et antal sagkyndige medlemmer. For formanden kan udpeges en stedfortræder. Formanden og stedfortræderen for formanden skal være landsdommere. Nævnets sagkyndige medlemmer skal have kendskab til søfartsforhold, herunder tekniske, nautiske eller søfartsmedicinske forhold.«

19. § 24, stk. 1, ophæves.

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

*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, herunder kontrolsyn.

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

**§ 29 a.** For spiritussejlads straffes den, som fører skib eller i øvrigt udfører arbejde om bord på et skib i en stilling af væsentlig betydning for sikkerheden efter at have indtaget spiritus i et sådant omfang, at alkoholkoncentrationen i blodet under eller efter sejlads overstiger 0,50 promille.

*Stk. 2.* Stk. 1 finder ikke anvendelse for fritidsfartøjer, hvortil der ikke er foreskrevet uddannelseskra-  
v til fartøjets fører eller eventuelle styrmand. Førere af vandscootere og lignende fartøjer er dog omfattet af stk. 1.

*Stk. 3.* Stk. 1 finder ikke anvendelse, når et fritidsfartøj er fortøjet i havn eller på beskyttet ankerplads.

*Stk. 4.* For spiritussejlads straffes endvidere den, som fører skib eller i øvrigt udfører arbejde om bord på et skib i en stilling af væsentlig betydning for sikkerheden efter at have indtaget spiritus eller andre rusmidler i et sådant omfang, at vedkommende er ude af stand til at udføre sin tjeneste på fuldt betryggende måde.

*Stk. 5.* Stk. 1 finder tilsvarende anvendelse for et udenlandsk fritidsfartøj, såfremt der ville have været foreskrevet uddannelseskra-  
v til fartøjets fører eller eventuelle styrmand, jf. stk. 2, 1. pkt., hvis fartøjet havde ført dansk flag.

Stk. 2-5 bliver herefter stk. 1-4.

**20.** § 24, stk. 2, der bliver stk. 1, affattes således:  
»Økonomi- og erhvervsministeren kan fastsætte regler om betaling for Søfartsstyrelsens udførelse af syn af skibe, som foretages i medfør af loven.«

**21.** I § 24, stk. 3, der bliver stk. 2, ændres »som er foreskrevet i medfør af loven« til: »som foretages i medfør af loven«.

**22.** I § 29 a indsættes som *stk. 6*:

»*Stk. 6.* Økonomi- og erhvervsministeren kan efter forhandling med Grønlands Selvstyre fastsætte regler om spiritussejlads i grønlandske farvan-

de, som omfatter andre personer end dem, som er nævnt i stk. 1 og 4. Ministeren kan endvidere fastsætte, at stk. 2, stk. 3 og stk. 5, helt eller delvis ikke skal finde anvendelse i grønlandske farvande.«

**§ 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 6, og til fængsel i indtil 2 år, såfremt overtrædelsen er begået forsætligt. Straffen efter §§ 28 og 30 kan stige til fængsel i indtil 2 år, hvis overtrædelsen er begået forsætligt eller ved grov uagtsomhed.

**§ 31 a.** Søfartsstyrelsen kan i sager om overtrædelse af regler udstedt i medfør af § 3, nr. 3, der ikke skønnes at ville medføre højere straf end bøde, i et bødeforelæg tilkendegive, at sagen kan afgøres uden retssag, hvis den, der har begået overtrædelsen, erklærer sig skyldig i overtrædelsen og erklærer sig rede til inden for en nærmere angiven frist at betale en i bødeforelægget angivet bøde. Fristen kan efter anmodning forlænges af Søfartsstyrelsen.

*Stk. 2. ...*

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

1) ved overtrædelsen er sket skade på liv eller helbred eller fremkaldt fare herfor,

2) tidligere er afgivet forbud eller påbud for samme eller tilsvarende forhold eller

3) ved overtrædelsen er opnået eller tilsigtet en økonomisk fordel for den pågældende selv eller andre.

...

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

**23.** I § 31 indsættes som stk. 2:

»Stk. 2. Straffen efter § 28, § 29, stk. 1 og 2, § 29 c, stk. 1, og § 30 kan endvidere stige til fængsel indtil 2 år, hvis overtrædelsen har medført en ulykke med alvorlig personskade eller dødsfald til følge.«

**24.** I § 31 a, stk. 1, 1. pkt., ændres »§ 3, nr. 3« til: »§ 3, nr. 4«.

**25.** § 32, stk. 1, affattes således:

»Ved straffens udmåling skal det betragtes som en skærpende omstændighed, at der

1) ved overtrædelsen er sket skade på liv eller helbred eller fremkaldt fare herfor, uden at forholdet er omfattet af § 31, stk. 2,

2) tidligere er afgivet forbud eller påbud for samme eller tilsvarende forhold, eller

3) ved overtrædelsen er opnået eller tilsigtet en økonomisk fordel for den pågældende selv eller andre.«

*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 stk. 8, hvis overtrædelsen vedrører anvendelse af personlige værnemidler, udsagningsforanstaltninger, beskyttelsesudstyr eller sikkerhedsforanstaltninger, der alene tjener til beskyttelse af den pågældende selv.

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

**26. § 32** indsættes efter stk. 9 som nyt stykke:  
»*Stk. 10.* Ved pålæggelse af strafansvar efter stk. 9 anses personer, som er ansat til at udføre arbejde om bord på skibet af andre end rederen, tillige for at være knyttet til rederen. Er der udstedt overensstemmelsesdokument i henhold til koden om sikker skibsdrift eller certifikat i henhold til konventionen om søfarendes arbejdsforhold til en anden organisation eller person, anses skibsførenden og de søfarende tillige for at være knyttet til den, som dokumentet er udstedt til.«

Stk. 10 bliver herefter stk. 11.

**27.** I § 32, *stk. 10*, der bliver stk. 11, ændres »§ 3, nr. 5« til: »§ 3, nr. 6«

**28. § 36** affattes således:

»**§ 36.** Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland, men kan ved kongelig anordning helt eller delvis sættes i kraft for Grønland med de ændringer, som følger af de grønlandske forhold.«

**§ 2.** I sømandsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 742 af 18. juli 2005, som ændret ved § 2 i lov nr. 547 af 8. juni 2006, § 14 i lov nr. 1563 af 20. december 2006, § 2 i lov nr. 349 af 18. april 2007 og § 1 i lov nr. 511 af 17. juni 2008, foretages følgende ændringer:

**1.** Som fodnote til lovens titel indsættes:

»1) Loven indeholder bestemmelser, der gennemfører dele af:

Rådets direktiv 2009/13/EF af 16. februar 2009 om iværksættelse af den aftale, der er indgået mellem European Community Shipowners' Associations (ECSA) og European Transport Workers' Federation (ETF) om konventionen om søfarendes arbejdsforhold af 2006 og om ændring

af direktiv 1999/63/EF (EU-Tidende nr. L 124 af 20. maj 2009, side 30-50).«

**2. Lovens titel** affattes således:

»**Lov om søfarendes ansættelsesforhold m.v.**«.

**3.** Overalt i *loven* ændres »sømand« til: »søfarende«, »sømands« til: »søfarendes«, »sømanden« til: »den søfarende«, »Sømanden« til: »Den søfarende«, »sømandens« til: »den søfarendes« og »Sømandens« til: »Den søfarendes«.

**4. § 1, stk. 1**, affattes således:

»Udtrykket søfarende omfatter i denne lov enhver person, bortset fra skibsføreren, der er ansat, forhyret eller arbejder om bord på et dansk skib, og som ikke udelukkende arbejder om bord, mens skibet ligger i havn. For skibsføreren finder § 49 anvendelse.«

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

»Stk. 2. I tilfælde af tvivl om, hvorvidt en personkategori skal betragtes som søfarende efter loven, afgøres spørgsmålet af Søfartsstyrelsen efter høring af de organisationer for redere og søfarende, som spørgsmålet vedrører. Søfartsstyrelsens afgørelse kan indbringes for domstolene.«

Stk. 2 bliver herefter stk. 3.

**§ 1.** Udtrykket sømand omfatter i denne lov enhver person, bortset fra skibsføreren, der er ansat af rederen til udførelse af skibstjeneste om bord i et skib i søen.

*Stk. 2.* Ved tidsbegrænsede tjensteaftaler forstås aftaler, hvor tidspunktet for ansættelsesforholdets udløb er fastsat ud fra objektive kriterier såsom en bestemt dato, fuldførelsen af en bestemt opgave, herunder en bestemt rejse, eller indtrædelsen af en bestemt begivenhed.

**6.** Efter § 1 indsættes:

»§ 1 a. Rederen skal sikre, at reglerne i denne lov og regler udstedt i medfør af loven, herunder regler om ansættelsesforholdet, overholdes. Rederen skal ligeledes sikre, at den søfarendes rettighe-der efter ansættelseskontrakten opfyldes. Rederen skal tillige sørge for, at skibsføreren har mulighed for at opfylde de forpligtelser, der påhviler denne. Forpligtelserne efter 1.-3. pkt. påhviler rederen, uanset om andre organisationer, virksomheder eller personer varetager visse af opgaverne eller pligterne på rederens vegne.

*Stk. 2.* Stk. 1 finder anvendelse, selvom en anden end rederen er arbejdsgiver. I disse tilfælde på-

hviler forpligtelserne efter ansættelseskontrakten, jf. § 3, og de bestemmelser i loven, som regulerer ansættelsesforholdet, tillige arbejdsgiveren.

*Stk. 3.* Har rederen helt eller delvis overladt sine pligter og ansvarsområder i henhold til denne lov eller ansættelseskontrakten til en anden person eller organisation, finder stk. 1 tillige anvendelse for den pågældende for så vidt angår de overtagne pligter og ansvarsområder.

*Stk. 4.* Økonomi- og erhvervsministeren kan fastsætte nærmere regler om forpligtelserne efter stk. 1-3.«

**§ 2.** På personer, der er ansat af rederen til at udføre andet arbejde om bord end skibstjeneste, samt på personer, der er ansat om bord af andre end rederen, finder følgende bestemmelser anvendelse:

- 1) § 3 stk. 1 og 3, om oprettelse af skriftlig ansættelseskontrakt m.v.,
- 2) § 4 om mindstealder, lægeundersøgelse m.v.,
- 3) § 9 om ret til afsked og hjemrejse i tilfælde af graviditet,
- 4) § 18 d om søfarendes ret til tjenestefrihed som følge af tvingende familiemæssige årsager,
- 5) § 19, stk. 2 og 3, om hyre, hjemrejse m.m. i tilfælde af skibets forlis m.v.,
- 6) § 27 om omsorgspligt m.v.,
- 7) § 30, stk. 5, om statens overtagelse af udgifterne til pleje og hjemrejse i tilfælde af kønssygdom eller tuberkulose,
- 8) § 31 om statens dækning af visse udgifter til syg eller skadet sømand,
- 9) § 32 om skibsførerens pligt til at sørge for begravelse m.v.,
- 10) § 34, stk. 2 og 3, om statens dækning af udgifterne ved begravelse,
- 11) § 53, stk. 1 og 3, om pligten til at efterkomme ordrer og erstatte skade,
- 12) § 55 om kost- og sundhedsforhold,
- 13) § 57 om hviletid,
- 14) § 59 om adgangen til at medtage gods m.v.,
- 15) § 60 om ejendele, der efterlades om bord,
- 16) § 62 om magtmidler,
- 17) § 63 om skibsførerens pligter i tilfælde af en grovere forbrydelse og

7. § 2 ophæves.

18) § 67, stk. 1, nr. 1, og stk. 2, om straf for visse forseelser.

*Stk. 2.* Økonomi- og erhvervsministeren kan efter indhentet udtalelse fra de berørte rederes og søfarendes organisationer fastsætte regler om, at kun de bestemmelser, der er nævnt i stk. 1, skal anvendes på restaurationspersonale og andet personale, der er ansat i et passagerskib til betjening af passagererne.

*Stk. 3.* De personer, der er nævnt i stk. 1 og 2, skal udføre det arbejde, som skibsføreren finder nødvendigt for skibets sikkerhed.

*Stk. 4.* På personer, der medtages om bord i medfør af sølovens § 70 1, finder stk. 1 og 3 anvendelse.

**§ 3.** Økonomi- og erhvervsministeren kan fastsætte nærmere regler om arbejdsgiverens pligt til at oprette skriftlig aftale med den ansatte, herunder om udfærdigelse af hyre- og ansættelseskontrakt, og om arbejdsgiverens pligt til at underrette den ansatte om vilkårene for arbejdsaftalen og arbejdsvilkårene. Formen og indholdet af hyre- og ansættelseskontrakterne fastsættes efter indhentet udtalelse fra Skibstilsynsrådet.

*Stk. 2.* ...

*Stk. 3.* Fornyelsen af flere på hinanden følgende tidsbegrænsede tjensteaftaler kan kun ske, hvis betingelserne i § 5, stk. 1, i lov om tidsbegrænset ansættelse er opfyldt.

**§ 6.** ...

*Stk. 4.* Såfremt en søfarende med en tidsbegrænset tjensteaftale forbliver i tjenesten efter, at aftalen er udløbet, og uden at ny aftale om fratrædelseshavn er indgået, finder stk. 1 og 2 anvendelse.

**8.** I § 3, *stk. 1*, ændres to steder »arbejdsgiverens« til: »rederens eller arbejdsgiverens«.

**9.** I § 3 indsættes efterstk. 2 som nyt stykke:  
»*Stk. 3.* Den søfarende skal, inden en ansættelsesaftale underskrives, have mulighed for at gennemgå den og søge råd vedrørende dens vilkår.«  
Stk. 3 bliver herefter stk. 4.

**10.** I § 6 indsættes som *stk. 5*:  
»*Stk. 5.* Fratræder den søfarende efter rederens opsigelse eller ved udløbet af en tidsbegrænset tjensteaftale i en havn, som skibet anløber uden for den søfarendes hjemland, har den søfarende

ret til rejse med underhold til sin bopæl for rederens regning.«

## § 7. ...

*Stk. 2.* Sømanden kan skriftligt samtykke i, at nye frister på indtil 6 måneder ad gangen kan begynde at løbe. Samtykke kan dog ikke gives tidligere end 1 måned før udløbet af en frist.

## § 8. ...

**11.** I § 7, *stk. 2*, indsættes som *3. pkt.*:

»Den søfarende kan dog højst gøre tjeneste i en sammenhængende periode på samme skib eller på skibe tilhørende samme reder i 12 måneder.«

**12.** Efter § 8 indsættes:

»*1a. Forhyring og formidling for søfarende*

**§ 8 a.** Private forhyrings- og formidlingstjenester for søfarende, hvis primære formål er at forhyre eller formidle arbejde til søfarende, eller som forhyrer eller formidler arbejde til et betydeligt antal søfarende, kan kun drives inden for Danmarks grænser, hvis de er certificerede hertil af Søfartsstyrelsen.

*Stk. 2.* En reder, som anvender en dansk privat forhyrings- og formidlingstjeneste for søfarende, skal sikre sig, at den pågældende tjeneste har et gyldigt certifikat efter *stk. 1*.

**§ 8 b.** Ved forhyring og formidling for søfarende i Danmark gælder:

1) At certificeringen gives for en tidsbegrænset periode og kan tilbagekaldes i tilfælde af overtrædelse af certificeringens vilkår eller af regler fastsat i medfør af denne lov.

2) At den søfarende under enhver forhandling om forhyring skal have ret til frit at vælge skib, ligesom reder eller en skibsfører skal have ret til frit at vælge sit mandskab.

3) At det af hyre- og ansættelseskontrakten skal fremgå, at der er tilvejebragt sikkerhed for, at alle interesserede parter beskyttes, og at der gives den søfarende tilstrækkelig lejlighed til at sætte sig ind i aftalen.

*Stk. 2.* Søfartsstyrelsen kan fastsætte nærmere regler for forhyring og formidling for søfarende i Danmark.

**§ 8 c.** Redere, der anvender private forhyrings- og formidlingstjenester for søfarende i lande, der har ratificeret ILO's konvention om søfarendes

arbejdsforhold eller ILO's konvention nr. 179 om forhyring og formidling for søfolk (1996), skal sikre, at de pågældende tjenester har et certifikat eller en licens, der dokumenterer, at de drives i overensstemmelse med kravene i den pågældende konvention. Udsteder det pågældende land ikke sådanne certifikater eller licenser til private forhyrings- og formidlingstjenester, skal rederen sikre sig en anden form for officiel bekræftelse på, at de pågældende tjenester drives i overensstemmelse med kravene i en af de nævnte konventioner.

*Stk. 2.* Redere, der anvender private forhyrings- og formidlingstjenester for søfarende i lande, der ikke har ratificeret ILO's konvention om søfarendes arbejdsforhold eller ILO's konvention nr. 179 om forhyring og formidling for søfolk (1996), skal kunne dokumentere, at de pågældende tjenester overholder de krav til forhyrings- og formidlingstjenester, der følger af de pågældende konventioner.

*Stk. 3.* Søfartsstyrelsen kan godkende, at en reder anvender en privat forhyrings- og formidlingstjenester for søfarende i et land, der ikke har ratificeret ILO's konvention om søfarendes arbejdsforhold eller ILO's konvention nr. 179 om forhyring og formidling for søfolk (1996), og opkræve betaling til dækning af udgifterne i forbindelse med godkendelsen. Godkendelsen gives for en tidsbegrænset periode og kan tilbagekaldes.

*Stk. 4.* Søfartsstyrelsen kan nedlægge forbud mod, at der anvendes forhyrings- og formidlingstjenester i nærmere angivne lande, hvis forhyrings- og formidlingstjenesterne i de pågældende lande på væsentlige punkter ikke lever op til de krav, som følger af ILO's konvention om søfarendes arbejdsforhold eller ILO's konvention nr. 179 om forhyring og formidling for søfolk (1996).

**§ 8 d.** Klager over danske private forhyrings- og formidlingstjenester eller private forhyrings- og formidlingstjenester, der er godkendt efter § 8 c, stk. 3, kan indgives til Søfartsstyrelsen.

**§ 8 e.** Det står enhver reder frit for, under iagttagelse af regler udstedt i medfør af § 8 b, at tilvejebringe mandskab til sit skib gennem skibets

officerer eller det i rederiets faste tjeneste stående kontorphonale, men der kan ikke stilles krav om, at den søfarende betaler vederlag for ydelsen.

**§ 8 f.** Søfartsstyrelsen kan formidle praktikpladser til elever på søfartsuddannelser.«

## 2. Sømandens ret til at kræve afsked

**§ 10.** En sømand kan kræve afsked, hvis han efter forhyringen får underretning om, at han på andet skib kan få stilling af højere grad end den, han har, eller anden stilling af væsentlig betydning for ham, eller om andre omstændigheder, som gør det til en velfærdssag for ham at kunne fratræde. Bliver skibet derved usødygtigt, kan sømanden dog kun kræve afsked efter 1. pkt., hvis en kvalificeret mand kan skaffes i hans sted.

*Stk. 2.* Sømanden skal erstatte rederen udgifterne ved at skaffe en ny mand efter stk. 1. Erstatningen kan nedsættes eller bortfalde under hensyn til sømandens resterende tjenestetid og omstændighederne i øvrigt.

**13.** I § 10 indsættes som *stk. 3*:

»*Stk. 3.* Den søfarende kan kræve afsked, når der foreligger en ansættelsessituation, der kan henføres til reglen i § 1, stk. 1, i lov om Lønmodtagernes Garantifond, eller når rederen væsentligt har misligholdt den søfarendes ansættelseskontrakt, og den søfarende ikke har ret til at kræve afsked efter andre bestemmelser i loven. Rederen betaler herefter den søfarendes rejse med underhold til hjemstedet.«

## § 12. ...

*Stk. 4.* Fratræder sømanden, betaler rederen tre fjerdedele og sømanden en fjerdedel af udgifterne til rejse med underhold til hjemstedet eller efter rederens bestemmelse til forhyringsstedet. Staten refunderer en tredjedel af det beløb, som rederen har betalt til sømandens udgifter til rejse med underhold til hjemstedet eller til forhyringsstedet.

**§ 17.** Skibsføreren kan afskedige en sømand, hvis han: ...

**14.** § 12, *stk. 4*, affattes således:

»*Stk. 4.* Fratræder den søfarende, betaler rederen udgifterne til den søfarendes rejse med underhold til hjemstedet eller efter rederens bestemmelse til forhyringsstedet, og staten refunderer rederen 25 pct. af udgifterne.«

7) i strid med § 64 indbringer en tvist om tjenesteforholdet for udenlandsk myndighed.

### § 18 b. ...

*Stk. 2.* Opsiges tjenesteforholdet i medfør af stk. 1, betaler rederen 65 pct., staten 25 pct. og sømanden 10 pct. af udgifterne til rejse med underhold til hjemstedet eller efter rederens bestemmelse til forhyringsstedet. Rederen udlægger statens andel, der refunderes af Søfartsstyrelsen.

**§ 24.** En sømand kan kun kræve hyre udbetalt, når skibet ligger i havn, og i samme land ikke oftere end hver syvende dag.

*Stk. 2.* Hyre udbetales kontant, medmindre sømanden forlanger anvisning på rederen. Udbetaling kan kræves i stedets mønt efter dagens kurs.

*Stk. 3.* En sømand kan kræve hyre udbetalt i form af månedlige træk til en bestemt person i Danmark eller indsat i dansk pengeinstitut. Han kan dog ikke kræve udbetaling efter flere end tre sideløbende træksedler.

*Stk. 4.* En sømand kan uden udgift sende hyre fra udlandet til Danmark gennem dansk konsul. Forsendelsen sker på statens regning og risiko.

**§ 25.** Uden sømandens samtykke kan der foruden for sådanne beløb, som det i henhold til særlig lovbestemmelse er pålagt rederen at tilbageholde, kun gøres fradrag i hyren for beløb til dækning af erstatningsansvar, som en sømand har pådraget sig i tjenesten. Fradrag skal ske i hyre, der udbetales sømanden, fremfor i hyre, der udbetales som træk, medmindre sømanden bestemmer andet.

**15.** I § 17, *stk. 1, nr. 7*, ændres »myndighed« til: »domstol«.

**16.** I § 18 b, *stk. 2*, ændres »65 pct.« til: »75 pct. og«.

**17.** I § 18 b, *stk. 2*, udgår »og sømanden 10 pct.«

**18.** § 24 affattes således:

»**§ 24.** Hyre skal udbetales med højst 1 måneds mellemrum.

*Stk. 2.* En søfarende kan kun kræve hyre udbetalt, når skibet ligger i havn, og i samme land ikke oftere end hver syvende dag.

*Stk. 3.* Hyre udbetales kontant, medmindre den søfarende forlanger anvisning på rederen. Udbetaling kan kræves i lokal valuta efter dagens kurs.

*Stk. 4.* En søfarende kan kræve hyre udbetalt i form af månedlige træk til en bestemt person. Der kan dog ikke kræves udbetaling efter flere end tre sideløbende træksedler.

*Stk. 5.* En søfarende kan kræve hele eller en del af sin hyre overført til et eller flere pengeinstitutter.«

**19.** I § 25 indsættes som *stk. 2* og *3*:

»*Stk. 2.* Rederen må ikke kræve, at den søfarende ved indgåelsen af ansættelseskontrakten eller i forbindelse med tiltrædelsen af tjenesten skal betale et forskud til dækning af udgifter til sin hjemrejse.

**§ 27. ...**

*Stk. 6.* Kan en syg eller tilskadekommet sømand ikke selv tage vare på sine ejendele, skal skibsføreren drage omsorg for dem.

**§ 29. ...**

*Stk. 2.* Er sømanden syg eller skadet ved tjenestens ophør, løber hyren videre, så længe han er uarbejdsdygtig, dog højst 2 måneder. Er bestemte tegn på sygdom eller legemsskade ikke påvist, har han dog ikke ret til hyre i flere dage, end han har været i tjenesten. Skyldes uarbejdsdygtigheden kønssygdom, betales hyren af staten.

**§ 30. ...**

*Stk. 2.* Er sømanden syg eller skadet ved tjenestens ophør, har han med de i stk. 4-6 anførte undtagelser ret til pleje for rederens regning i indtil 12 uger, dog ikke ud over 2 uger efter, at han er ankommet til det land, hvor han har bopæl.

*Stk. 3.* Rederen må kun foretage fradrag i den søfarendes hyre m.v. for hjemrejsseudgifter efter afsked efter § 17, hvis rederen har konstateret, at den søfarende væsentligt har misligholdt sine forpligtelser efter ansættelsesforholdet.«

**20.** I § 27, *stk. 6*, indsættes efter »dem«: » og sende dem til den søfarende eller den søfarendes nærmeste slægting«.

**21.** § 29, *stk. 2*, affattes således:

»*Stk. 2.* For en søfarende, der er syg eller skadet ved skibstjenestens ophør, gælder følgende:

- 1) Sygehyren løber videre, så længe den pågældende er uarbejdsdygtig, dog højst i 16 uger, uanset om den søfarendes ansættelsesforhold ophører, inden der er forløbet 16 uger regnet fra skibstjenestens ophør.
- 2) Ophører ansættelsesforholdet efter, at der er forløbet mere end 16 uger regnet fra skibstjenestens ophør, løber sygehyren videre til ansættelsesforholdets ophør.
- 3) Er den ansatte søfarende blevet uarbejdsdygtig på et tidspunkt, hvor den pågældende ikke var i tjeneste på et af rederiets skibe, regnes de 16 uger fra det tidspunkt, hvor uarbejdsdygtigheden indtrådte.«

**22.** I § 29 indsættes efter *stk. 2* som nyt stykke:

»*Stk. 3.* Er bestemte tegn på sygdom eller legemsskade ikke påvist, har den søfarende dog ikke ret til hyre i flere dage, end den pågældende har været i tjenesten. Skyldes uarbejdsdygtigheden kønssygdom, betales hyren af staten.«

*Stk. 3* bliver herefter *stk. 4*.

**23.** I § 30, *stk. 2*, og 35, *stk. 2*, ændres »12 uger« til: »16 uger«.

Tiden regnes fra fratrædelsesdagen eller, hvis han ikke afmønstres, fra den dag, da skibet afsejler.

### § 32. ...

*Stk. 2.* Skibsføreren skal snarest muligt lade optage en fortegnelse over, hvad den afdøde har efterladt om bord. Fortegnelsens rigtighed skal bekræftes af 2 personer. Indtræffer dødsfaldet i udlandet, skal skibsføreren aflevere fortegnelsen til nærmeste danske konsul. Kan de efterladte ejendele ikke uden ulempe beholdes om bord, skal de overgives til konsulen.

### § 35. ...

*Stk. 2.* Retten til pleje omfatte dog alene pleje uden for hjemlandet i indtil 12 uger efter, at sygdommen eller skaden er indtrådt. § 29 finder ikke anvendelse i tilfælde, hvor sygdommen indtræder under graviditets- og/eller barselorlov.

**§ 40.** Var tjenesteforholdet opsagt, da skibsofficeren blev uarbejdsdygtig, eller opsiges det herefter, finder § 29, stk. 2, jf. § 35, om ret til sygehyre efter tjenesteforholdets ophør kun anvendelse, hvis opsigelsesfristen udløber, inden 2 måneder er forløbet, efter at han fratrådte tjenesten om bord. Retten til sygehyre ophører i så fald 2 måneder efter fratrædelsen. Er skibsofficeren blevet uarbejdsdygtig på et tidspunkt, da han ikke var i tjeneste på et af rederiets skibe, regnes de 2 måneder fra det tidspunkt, uarbejdsdygtigheden indtrådte.

**§ 49.** For skibsføreren gælder med de fornødne lempelser:

- 1) § 4, stk. 2, om lægeundersøgelse,
- 2) § 6, stk. 1, om fratrædelsessted,
- 3) § 7, stk. 1, jf. § 39, om fratrædelse efter 6 måneder, hvis ikke andet er aftalt,
- 4) § 8 om fri hjemrejse efter 6 måneders tjeneste,
- 5) § 14, stk. 1, jf. stk. 3, om ret til at kræve afsked, hvis skibet mister retten til at føre dansk flag,

**24. § 32, stk. 2, 3. og 4. pkt.,** ophæves, og i stedet indsættes:

»Skibsføreren skal sende fortegnelsen og de efterladte ejendele til den afdødes nærmeste slægting.«

**25. § 40** affattes således:

»**§ 40.** Var tjenesteforholdet opsagt, da skibsofficeren blev uarbejdsdygtig, eller opsiges det herefter, finder § 29, stk. 2 og 3, jf. § 35, om ret til sygehyre tilsvarende anvendelse, jf. dog § 44.«

**26. § 49** affattes således:

»**§ 49.** For skibsføreren finder følgende bestemmelser tilsvarende anvendelse:

- 1) § 1, stk. 2,
- 2) § 3, stk. 3 og 4,
- 3) § 4, stk. 2,
- 4) § 6,
- 5) § 7, stk. 1, jf. § 39,
- 6) § 7, stk. 2, 3. pkt.,

- |  |                                    |
|--|------------------------------------|
| 6) § 18 c om søfarendes graviditet og barsel,  | 7) § 8,                            |
| 7) § 18 d om søfarendes ret til tjenestefrihed som følge af tvingende familiemæssige årsager,            | 8) §§ 8 a – 8 e,                   |
| 8) §§ 29 og 30, jf. §§ 35, 40 og 41, om hyre, pleje og fri rejse i tilfælde af sygdom eller legemsskade, | 9) § 10, stk. 3,                   |
| 9) § 31 om rederens adgang til af staten at få erstattet visse udgifter,                                 | 10) § 14, stk. 1, jf. stk. 3,      |
| 10) §§ 32 og 34 om begravelse eller ligbrænding og om behandling af efterladenskaber,                    | 11) § 15,                          |
| 11) § 33, stk. 3, jf. §§ 35 og 41, om efterhyre ved død,   | 12) § 18 a, stk. 1, og § 18 b,     |
| 12) § 57 om hviletid, og   | 13) § 18 c,                        |
| 13) § 61 om erstatning for tab af ejendele.  | 14) § 18 d,                        |
|  | 15) §§ 21-22 og §§ 24-26,          |
|  | 16) §§ 27-30, jf. §§ 35, 40 og 41, |
|  | 17) § 31,                          |
|  | 18) §§ 32 og 34,                   |
|  | 19) § 33, jf. §§ 35 og 41,         |
|  | 20) § 55, stk. 1, og 2,            |
|  | 21) § 57,                          |
|  | 22) § 61 og                        |
|  | 23) § 73 a.«                       |

**§ 55.** Skibsføreren skal sørge for, at mandskabet får god og tilstrækkelig kost. Økonomi- og erhvervsministeren kan fastsætte regler herom.

**27.** I § 55, stk. 1, affattes således:

»Skibsføreren skal sørge for, at mandskabet får god og tilstrækkelig kost. Kosten om bord skal være gratis for den søfarende under udmønstingsperioden. Økonomi- og erhvervsministeren kan fastsætte regler om 1. og 2. pkt.«

#### Kapitel 4 *Twist om tjenesteforholdet*

**28.** *Overskriften til kapitel 4* affattes således:

»*Twist om tjenesteforholdet og klagebehandling om bord*«

**§ 64.** En sømand kan indbringe skibsførerens afregning for Søfartsstyrelsen.

**29.** § 64 affattes således:

»§ 64. En søfarende har ret til at klage til rederen over afregningen, skibstjenesten, ansættelsesforholdet eller forholdene om bord. Rederen har pligt til at sørge for, at klager bliver tilstrækkeligt undersøgt og til at udarbejde og gennemføre procedurer om bord for en retfærdig, effektiv og hurtig behandling af klager. Økonomi- og erhvervsministeren kan fastsætte nærmere regler om klage m.v.

*Stk. 2.* Opstår der, mens skibet er uden for Danmark, tvist mellem skibsføreren og en sømand om afregningen eller tjenesteforholdet i øvrigt, kan sagen forelægges dansk konsul. Tvisten må ikke indbringes for fremmed myndighed.

*Stk. 3.* Søfartsstyrelsen eller konsulen træffer den endelige administrative afgørelse. Har sømanden ikke andet værning i Danmark, kan sag mod ham anlægges ved den ret, i hvis kreds skibet har hjemsted.

*Stk. 4.* Gælder afgørelsen betaling af et beløb over 500 kr., kan konsulen, hvis omstændighederne taler derfor, bestemme, at beløbet eller en del deraf skal deponeres hos ham. Et deponeret beløb skal sammen med udskrift af konsulens afgørelse indsendes til Søfartsstyrelsen. Beløbet kan kræves udbetalt efter 6 måneders forløb, medmindre tvisten forinden er indbragt for retten.

*Stk. 5.* Stk. 2 og 3 gælder ikke, hvis andet følger af Bruxelles I-forordningen m.v., herunder bekendtgørelser udstedt i medfør af denne lov.

#### **§ 64 a. ...**

*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.

*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.

**§ 65.** Tilsidesætter rederen sine pligter efter § 46, § 49, nr. 1 og 12, og § 64 b, stk. 1, straffes han med bøde.

*Stk. 2.* Tvister over afregningen, skibstjenesten, ansættelsesforholdet eller forholdene om bord må ikke indbringes for fremmed domstol. Har den søfarende ikke andet værning i Danmark, kan sag mod den søfarende anlægges ved den ret, i hvis kreds skibet har hjemsted.

*Stk. 3.* Stk. 2 gælder ikke, hvis andet følger af Bruxelles I-forordningen eller af regler udstedt i medfør af denne lov.«

**30.** § 64 a, stk. 2, ophæves.

Stk. 3 og 4 bliver herefter stk. 2 og 3.

**31.** § 65 affattes således:

»§ 65. Tilsidesætter rederen sine pligter efter § 55 eller § 73 a, eller sin forpligtelse efter § 1 a til at sikre overholdelse af § 12, stk. 2 og 3, § 18 a, stk. 1-4, § 18 b, stk. 4 og 5, § 27, § 49, nr. 16 for så vidt angår § 27, nr. 20 eller nr. 23, eller § 55 straffes den pågældende med bøde eller fængsel indtil 1 år. Tilsidesætter rederen sine pligter efter § 4, stk. 1 og 2, § 8 a, stk. 2, § 8 c, stk. 1 og 2, §

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

8 e, § 46, § 49, nr. 3 eller nr. 21, § 57 eller § 64 b, stk. 1, straffes den pågældende med bøde.

*Stk. 2.* Den, der i øvrigt tilsidesætter sin forpligtelse efter § 1 a til at sikre overholdelse af 12, stk. 2 og 3, § 18 a, stk. 1-4, § 18 b, stk. 4 og 5, § 27, eller § 55 straffes med bøde eller fængsel indtil 1 år, mens den der i øvrigt tilsidesætter sin forpligtelse efter § 1 a til at sikre overholdelse af § 4, stk. 1 og 2, § 8 a stk. 2, § 8 c, stk. 1 og 2, § 8 e, § 32, 56, stk. 1, 2 og 4, § 57, § 60, § 64 a, stk. 2, § 64 b, stk. 1, § 74 eller regler fastsat i medfør af § 73, straffes med bøde. Tilsvarende straffes den, som ikke opfylder sine forpligtelser efter § 1 a til at sikre, at skibsføreren har mulighed for at opfylde de forpligtelser, der påhviler denne.

*Stk. 3.* Den, som udfører privat forhyring eller formidling for søfarende i Danmark uden gyldigt certifikat, eller som kræver vederlag fra de søfarende for sådanne ydelser, kan straffes med bøde.

*Stk. 4.* Der kan pålægges selskaber m.v. (juridiske personer) strafansvar efter reglerne i straffelovens 5. kapitel.

*Stk. 5.* Ved pålæggelse af strafansvar efter stk. 4 anses personer, som er ansat til at udføre arbejde om bord på skibet af andre end rederen, tillige for at være knyttet til rederen. Er der udstedt overensstemmelsesdokument i henhold til koden om sikker skibsdrift eller certifikat i henhold til konventionen om søfarendes arbejdsforhold til en anden organisation eller person, anses skibsføreren og de søfarende tillige for at være knyttet til den, som dokumentet er udstedt til.«

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

1) med bøde eller fængsel indtil 4 måneder, 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, § 18a, stk. 1-4, § 18b, stk. 4 og 5, §§ 27 og 55,

2) med bøde, hvis han

a) anvender nogen til arbejde i strid med §§ 4 eller 57, eller

**32. § 66, nr. 2, litra b,** affattes således:

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.

»b) tilsidesætter sin forpligtelse efter § 8 a stk. 2, § 8 c, stk. 1 og 2, § 8 e, § 32, 56, stk. 1, 2 og 4, § 60, § 63, stk. 3 og 4, § 64 a, stk. 2, § 64 b, stk. 1, § 74 eller regler fastsat i medfør af § 73.«

## Kapitel 6

### *Særlige bestemmelser*

**33.** Efter § 71 indsættes i *kapitel 6*:

»§ 71 a. Økonomi- og erhvervsministeren kan fastsætte regler om, at indberetninger og andre meddelelser, som skal afgives efter loven, skal indberettes digitalt, og at kommunikation mellem Søfartsstyrelsen og virksomheden i forbindelse hermed skal foregå digitalt. Ministeren kan herunder fastsætte regler om overgang til digital indberetning og om anvendelse af bestemte IT-systemer, særlige digitale formater og digital signatur. Ministeren kan endvidere fastsætte regler om, at Søfartsstyrelsen kan undtage en virksomhed fra digital indberetning og digital kommunikation, når ganske særlige omstændigheder taler for det.

*Stk. 2.* Økonomi- og erhvervsministeren kan fastsætte regler om, at Søfartsstyrelsen kan udstede visse typer af dokumenter uden underskrift eller med maskinelt gengivet underskrift eller på tilsvarende måde, således at sådanne dokumenter i retlig henseende sidestilles med et dokument med personlig underskrift. I de regler, der udstedes efter 1. pkt., kan det også fastsættes, at afgørelser, der udelukkende er truffet på grundlag af elektronisk databehandling, kan udstedes alene med angivelse af Søfartsstyrelsen som afsender.«

**§ 73.** Økonomi- og erhvervsministeren kan fastsætte nærmere regler om sådan ret til pleje i tilfælde af sygdom eller tilskadekomst, til fri rejse med underhold i visse tilfælde og til hjemsendelse af hyremidler på statens regning og risiko samt om sådan pligt til at sørge for begravelse eller ligbrænding, som denne lov fastslår.

**34.** I § 73 udgår », til fri rejse med underhold i visse tilfælde og til hjemsendelse af hyremidler på statens regning og risiko«.

**35.** Efter § 73 indsættes:

»§ 73 a. Skibets reder har pligt til at stille finansiell sikkerhed til dækning af hjemrejseudgifter m.v. der er omfattet af reglerne i §§ 6, stk. 5, 8, stk. 1, 10, stk. 3, 11-14, 18, stk. 2, 18 b, 19, 30, 48, stk. 2, og 49.

*Stk. 2.* Økonomi- og erhvervsministeren kan fastsætte nærmere regler om fri hjemrejse med underhold efter de bestemmelser, der er nævnt i stk. 1, og om den finansielle sikkerhed.

**§ 73 b.** Søfartsstyrelsen sikrer gratis telemedicinsk rådgivning til handelsskibe.«

**§ 74. ...**

**36.** Efter § 74 indsættes:

»**§ 74 a.** Søfartsstyrelsen kan i henhold til § 20 a i lov om sikkerhed til søs føre tilsyn med overholdelsen af denne lov og de regler, der udstedes i medfør heraf.

*Stk. 2.* Søfartsstyrelsen varetager i henhold til § 20 b i lov om sikkerhed til søs udstedelsen af fornødne certifikater og anden dokumentation efter denne lov.

**§ 74 b.** Skibe, der anvendes erhvervmæssigt, som er optaget i et dansk skibsregister, og som har en bruttotonnage på 500 eller derover, må ikke sejle i international fart, medmindre de har et certifikat og en overensstemmelseserklæring vedrørende søfarendes arbejdsforhold. Søfartsstyrelsen kan fastsætte regler om hvilke forhold, som certifikatet og overensstemmelseserklæringen skal omfatte.

*Stk. 2.* Hvis skibet er certificeret i henhold til den kode om sikker skibsdrift, som er fastsat af FN's Internationale Maritime Organisation, kan det i stk. 1 nævnte certifikat og overensstemmelseserklæring alene udstedes til den, som overensstemmelsesdokument i henhold til koden om sikker skibsdrift er udstedt til. Søfartsstyrelsen kan i særlige tilfælde give dispensation fra 1. pkt.

*Stk. 3.* Certifikatet og overensstemmelseserklæringen vedrørende søfarendes arbejdsforhold skal opbevares om bord og på forlangende forevises myndighederne.

*Stk. 4.* Stk. 1–3 gælder ikke for fiskeskibe.«

**§ 3.** I lov nr. 15 af 13. januar 1997 om skibes besætning, som ændret senest ved § 40 i lov nr. 538 af 8. juni 2006, foretages følgende ændringer:

**1.** Som fodnote til lovens titel indsættes:

»1) Loven indeholder bestemmelser, der gennemfører dele af:

**§ 8.** En foreskrevet kok skal have sønæringsbevis som skibskok.

*Stk. 2.* I skibe registreret i Dansk Internationalt Skibsregister kan bevis som skibskok erstattes af en læretid i kokkefaget på 48 måneder, heraf mindst 24 måneder i søgående skibe.

**§ 18.** Søfartsstyrelsen fastsætter under iagttagelse af bindende internationalt vedtagne bestemmelser og efter samråd med redernes og de søfarendes organisationer uddannelses-, kvalifikations- og beviskrav for

- 1) dæks-, maskin- og enhedsmandskab,
- 2) sygdomsbehandlere i handels- og fiskeskibe,
- 3) besætninger i passagerskibe og
- 4) officerer og mandskab i olie-, kemikalie- og gastankskibe.

Rådets direktiv 2009/13/EF af 16. februar 2009 om iværksættelse af den aftale, der er indgået mellem European Community Shipowners' Associations (ECSA) og European Transport Workers' Federation (ETF) om konventionen om søfarendes arbejdsforhold af 2006 og om ændring af direktiv 1999/63/EF (EU-Tidende nr. L 124 af 20. maj 2009, side 30-50).«

**2. § 8** affattes således:

»**§ 8.** En kok, der er foreskrevet i et skibs besætningsfastsættelse, skal have et dansk bevis som skibskok. Ingen under 18 år må gøre tjeneste som skibskok.

*Stk. 2.* I skibe registreret i Dansk Internationalt Skibsregister kræves ikke dansk bevis som skibskok. Personer kan gøre tjeneste i foreskrevne stillinger som skibskok, hvis de kan dokumentere

- 1) en læretid i kokkefaget på 48 måneder, heraf mindst 24 måneder i søgående skibe, eller
- 2) en tilfredsstillende gennemførelse af en kokkeuddannelse med relevant indhold fra en anerkendt skole suppleret med kokketjeneste om bord i et søgående skib i mindst 5 måneder.

*Stk. 3.* Dokumentation efter stk. 2 skal være ledsaget af en af Søfartsstyrelsen udfærdiget påtegning, der bekræfter, at indehaveren kan gøre tjeneste som foreskrevet skibskok. Søfartsstyrelsen udsteder nærmere regler herom.

*Stk. 4.* Søfartsstyrelsen kan fastsætte regler om uddannelseskra v for personer, der tilbereder eller hjælper med at tilberede fødevarer om bord på et skib.«

**3. § 18, stk. 1, nr. 3 og 4,** ophæves, og i stedet indsættes:

- »3) besætninger i passagerskibe,
- 4) officerer og mandskab i olie-, kemikalie- og gastankskibe, og

## Kapitel 8

### Rederens og skibsførerens ansvar

#### § 25. ...

*Stk. 2.* Søfartsstyrelsen kan udfærdige nærmere forskrifter om de i stk. 1 omhandlede bestemmelser og herunder foreskrive særlige kommunikations- og sprogkrav.

## Kapitel 9

### Henlæggelse af beføjelser

5) kokke, cateringpersonale og andet personale, der håndterer og tilbereder fødevarer om bord.«

4. § 25, stk. 2, ophæves og i stedet indsættes:

»Stk. 2. Stk. 1 gælder, uanset om andre organisationer, virksomheder eller personer opfylder visse af opgaverne eller pligterne på rederens eller skibsførerens vegne.

*Stk. 3.* Er der udstedt overensstemmelsesdokument i henhold til den kode om sikker skibsdrift, som er fastsat af FN's Internationale Maritime Organisation, eller certifikat i henhold til konventionen om søfarendes arbejdsforhold til en anden organisation, virksomhed eller person, finder stk. 1 tillige anvendelse for den pågældende organisation, virksomhed eller person.

*Stk. 4.* Økonomi- og erhvervsministeren kan fastsætte nærmere regler om forpligtelserne efter stk. 1-3, og kan herunder foreskrive særlige kommunikations- og sprogkrav.«

5. Overskriften til kapitel 9 affattes således:

»Tilsyn og henlæggelse af beføjelser«

6. Efter § 25 indsættes i kapitel 9:

»§ 25 a. Søfartsstyrelsen kan i henhold til § 20 a i lov om sikkerhed til søs føre tilsyn med overholdelsen af denne lov og de regler, der udstedes i medfør heraf.

§ 25 b. Økonomi- og erhvervsministeren kan fastsætte regler om, at indberetninger og andre meddelelser, som skal afgives efter loven, skal indberettes digitalt, og at kommunikation mellem Søfartsstyrelsen og virksomheden i forbindelse hermed skal foregå digitalt. Ministeren kan herunder fastsætte regler om overgang til digital indberetning og om anvendelse af bestemte IT-systemer, særlige digitale formater og digital signatur. Ministeren kan endvidere fastsætte regler om, at Søfartsstyrelsen kan undtage en virksomhed fra digital indberetning og digital kommunikation, når ganske særlige omstændigheder taler for det.

*Stk. 2.* Økonomi- og erhvervsministeren kan fastsætte regler om, at Søfartsstyrelsen kan udstede visse typer af dokumenter uden underskrift eller med maskinelt gengivet underskrift eller på tilsvarende måde, således at sådanne dokumenter i retlig henseende sidestilles med et dokument med personlig underskrift. I de regler, der udstedes efter 1. pkt., kan det også fastsættes, at afgørelser, der udelukkende er truffet på grundlag af elektronisk databehandling, kan udstedes alene med angivelse af Søfartsstyrelsen som afsender.«

**§ 27.** Med bøde straffes den, der overtræder § 3, § 4, stk. 1, § 6, stk. 1, 2 eller 4, § 7, § 8, § 9, stk. 1 eller 3, § 10, stk. 1 eller 3, § 11, 2. eller 3. pkt., § 17 eller § 25, stk. 1, nr. 1 eller 2, eller overtræder de i medfør af loven foretagne besætningsfastsættelser.

*Stk. 2.* I forskrifter, der udstedes i medfør af loven, kan der fastsættes straf af bøde, jf. dog § 28, stk. 4.

**§ 28.** Med bøde eller fængsel indtil 1 år straffes den, der overtræder § 25, stk. 1, nr. 3, 4 eller 5.  
*Stk. 2.* Straffen kan stige til fængsel i indtil 2 år, hvis overtrædelsen er begået forsætligt eller ved grov uagtsomhed, og hvis der ved overtrædelsen er

- 1) voldt skade på unge mennesker under 18 år eller fremkaldt fare herfor eller
- 2) opnået eller tilsigtet en økonomisk fordel for den pågældende selv eller andre, herunder ved besparelse.

*Stk. 3.* Sker der ikke konfiskation af udbytte, som er opnået ved overtrædelsen, skal der ved udmåling af bøde, herunder tillæggsbøde, tages særligt hensyn til størrelsen af en opnået eller tilsigtet økonomisk fordel, jf. stk. 2, nr. 2.

7. I § 27 indsættes efter stk. 1 som nyt stykke:  
»*Stk. 2.* Hvis rederen helt eller delvis har overladt sine forpligtelser efter § 25, stk. 1, nr. 1 eller 2, til andre organisationer, virksomheder eller personer finder stk. 1 tilsvarende anvendelse for disse organisationer, virksomheder eller personer, hvis forpligtelserne ikke opfyldes.«  
Stk. 2 bliver herefter stk. 3.

8. I § 27, *stk. 2*, der bliver stk. 3, ændres »§ 28, stk. 4« til: »§ 28, stk. 5«.

9. I § 28 indsættes efter stk. 3 som nyt stykke:

*Stk. 4.* I forskrifter, der udstedes i medfør af § 25, stk. 2, i henhold til § 25, stk. 1, nr. 3-5, kan der fastsættes straf af bøde eller fængsel i indtil 1 år. Det kan endvidere bestemmes, at straffen kan stige til fængsel i indtil 2 år under tilsvarende omstændigheder som anført i stk. 2.

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

**§ 7.** Søfartsstyrelsen har ret til at gå om bord i ethvert dansk skib og skib under bygning for dansk regning samt i ethvert udenlandsk skib, der anløber dansk havn, for at foretage kontrolmålinger og for at kontrollere, at skibet er forsynet med foreskrevet målebrev. Det påhviler skibets reder og fører samt enhver, der handler på deres vegne, at yde Søfartsstyrelsen nødvendig bistand

»*Stk. 4.* Stk. 1-3 finder tilsvarende anvendelse, hvis andre organisationer eller personer opfylder visse af opgaverne eller pligterne på rederens eller skibsførerens vegne, jf. § 25, stk. 2 og 3.«  
Stk. 4 bliver herefter stk. 5.

**10.** I § 28, *stk. 4, 1. pkt.*, der bliver stk. 5, 1. pkt., ændres »§ 25, stk. 2« til: »§ 25, stk. 4«.

**11.** I § 29 indsættes som *stk. 2*:  
»*Stk. 2.* Ved pålæggelse af strafansvar efter stk. 1 anses personer, som er ansat til at udføre arbejde om bord på skibet af andre end rederen, tillige for at være knyttet til rederen. Er der udstedt overensstemmelsesdokument i henhold til koden om sikker skibsdrift eller certifikat i henhold til konventionen om søfarendes arbejdsforhold til en anden organisation eller person end rederen, anses skibsføreren og de søfarende tillige for at være knyttet til den, som dokumentet er udstedt til.«

**§ 4.** I lov om skibsmåling, jf. lovbekendtgørelse nr. 43 af 2. februar 1993, som ændret ved § 6 i lov nr. 1173 af 19. december 2003, foretages følgende ændringer:

**1.** I § 7 indsættes før stk. 1:  
»Søfartsstyrelsen kan i henhold til § 20 a i lov om sikkerhed til søs føre tilsyn med overholdelsen af denne lov og de regler, der udstedes i medfør af heraf.«  
Stk. 1 bliver herefter stk. 2.

ved dens arbejde og at give enhver nødvendig oplysning, som afkræves dem.

## § 10 a. ...

2. Efter § 10 a indsættes:

»§ 10 b. Økonomi- og erhvervsministeren kan fastsætte regler om, at indberetninger og andre meddelelser, som skal afgives efter loven, skal indberettes digitalt, og at kommunikation mellem Søfartsstyrelsen og virksomheden i forbindelse hermed skal foregå digitalt. Ministeren kan herunder fastsætte regler om overgang til digital indberetning og om anvendelse af bestemte IT-systemer, særlige digitale formater og digital signatur. Ministeren kan endvidere fastsætte regler om, at Søfartsstyrelsen kan undtage en virksomhed fra digital indberetning og digital kommunikation, når ganske særlige omstændigheder taler for det. *Stk. 2.* Økonomi- og erhvervsministeren kan fastsætte regler om, at Søfartsstyrelsen kan udstede visse typer af dokumenter uden underskrift eller med maskinelt gengivet underskrift eller på tilsvarende måde, således at sådanne dokumenter i retlig henseende sidestilles med et dokument med personlig underskrift. I de regler, der udstedes efter 1. pkt., kan det også fastsættes, at afgørelser, der udelukkende er truffet på grundlag af elektronisk databehandling, kan udstedes alene med angivelse af Søfartsstyrelsen som afsender.«

§ 5. I søloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 538 af 15. juni 2004, som senest ændret ved § 14 i lov nr. 507 af 17. juni 2008, foretages følgende ændringer:

§ 186. Den registrerede ejer af et dansk skib, hvis tonnage overstiger 1.000 brt, skal have en godkendt forsikring eller anden garanti til dækning af ansvar som nævnt i § 183 og inden for den ansvarsgrænse, der er anført i § 175. Der skal udstedes certifikat, som bekræfter, at der foreligger en sådan forsikring eller garanti. Uden gyldigt certifikat må skibet ikke benyttes.

*Stk. 2.* Bestemmelsen i stk. 1 finder tilsvarende anvendelse på skibe, der ikke er hjemmehørende her i riget, og som anløber eller forlader dansk

1. I § 186, *stk. 1*, ændres: », hvis tonnage overstiger 1.000 brt,« til: »med en bruttotonnage på 1.000 eller derover«.

2. § 186, *stk. 2, 1. pkt.*, affattes således:

»Stk. 1 finder tilsvarende anvendelse på skibe, der ikke er hjemmehørende her i riget, og som anløber eller forlader dansk havn eller andet las-

havn eller andet laste- eller lossested i Danmark eller på den danske kontinentalsokkel, såfremt disse skibes tonnage overstiger 1.000 brt. Skibe, der er registreret i en stat, som har tilsluttet sig bunkerkonventionen, skal have det i konventionen fastsatte certifikat, som viser, at der foreligger forsikring eller anden garanti.

*Stk. 3. ...*

**§ 187.** Såfremt et skib ikke har den i § 186 påbudte forsikring eller garanti eller det påbudte certifikat, kan Søfartsstyrelsen eller andre myndigheder, som af økonomi- og erhvervsministeren er bemyndiget hertil, nægte skibet adgang til eller forbyde det at forlade dansk havn eller andet laste- og lossested i Danmark eller på den danske kontinentalsokkel samt foretage, hvad der skønnes nødvendigt for at forhindre forureningsskade.

**§ 198.** Økonomi- og erhvervsministeren fastsætter i overensstemmelse med 1992-ansvarskonventionen de nærmere regler om forsikring og garanti, herunder om, hvilke krav forsikringen eller garantien skal opfylde, for at den kan godkendes, samt om certifikatet, dets form, indhold, udstedelse og gyldighed. Økonomi- og erhvervsministeren kan overlade udstedelsen af certifikater til andre, herunder private.

*Stk. 2.* Økonomi- og erhvervsministeren kan udstede certifikat til et skib, som er ejerregistreret i Danmark, men som er bareboatregistreret i et fremmed lands register.

*Stk. 3.* Økonomi- og erhvervsministeren kan fastsætte nærmere regler om brug af elektroniske registre i forbindelse med de i denne bestemmelse omhandlede certifikater.

**§ 514.** Overtrædelse af § 10, stk. 1, § 12, stk. 1, § 13, § 14, § 16, stk. 1, § 19 eller § 25, stk. 1 eller 2, straffes med bøde.

te- eller lossested i Danmark eller på den danske kontinentalsokkel eller ønsker at udføre opgaver på dansk søterritorium, hvis disse skibe har en bruttotonnage på 1.000 eller derover.«

**3.** I § 187 indsættes efter »kontinentalsokkel«: » eller at udføre opgaver på dansk søterritorium«.

**4.** I § 198 indsættes som *stk. 4*:

»*Stk. 4.* Økonomi- og erhvervsministeren kan fastsætte nærmere regler om gebyr for udstedelse af certifikat.«

**5.** § 514, *stk. 1*, affattes således:

»Overtrædelse af § 10, stk. 1, § 12, stk. 1, § 13, § 14, § 16, stk. 1, § 19, § 25, stk. 1-2, § 186, stk. 1-3, eller § 197 straffes med bøde. En bareboatbefragter, som i strid med § 229 a, stk. 2, undlader at påse, at pligten til at have en god-

kendt forsikring eller anden garanti er opfyldt, straffes med bøde.«

*Stk. 2. ...*

Kapitel 22  
*Om lovens område og ikrafttræden*

**6.** Efter § 515 a indsættes i *kapitel 22*:

»§ **515 b.** Søfartsstyrelsen kan i henhold til § 20 a i lov om sikkerhed til søs føre tilsyn med overholdelsen af §§ 186, 197, 198 og 471 i denne lov og de regler, der udstedes i medfør af heraf.«

§ **6.** I lov nr. 226 af 22. april 2002 om maritime uddannelser, som ændret ved § 5 i lov nr. 364 af 13. maj 2009, foretages følgende ændring:

§ **23.** ...

**1.** Efter § 23 indsættes:

»§ **23 a.** Økonomi- og erhvervsministeren kan fastsætte regler om, at indberetninger og andre meddelelser, som skal afgives efter loven, skal indberettes digitalt, og at kommunikation mellem Søfartsstyrelsen og virksomheden i forbindelse hermed skal foregå digitalt. Ministeren kan herunder fastsætte regler om overgang til digital indberetning og om anvendelse af bestemte IT-systemer, særlige digitale formater og digital signatur. Ministeren kan endvidere fastsætte regler om, at Søfartsstyrelsen kan undtage en virksomhed fra digital indberetning og digital kommunikation, når ganske særlige omstændigheder taler for det.  
*Stk. 2.* Økonomi- og erhvervsministeren kan fastsætte regler om, at Søfartsstyrelsen kan udstede visse typer af dokumenter uden underskrift eller med maskinelt gengivet underskrift eller på tilsvarende måde, således at sådanne dokumenter i retlig henseende sidestilles med et dokument med personlig underskrift. I de regler, der udstedes efter 1. pkt., kan det også fastsættes, at afgørelser, der udelukkende er truffet på grundlag af elektronisk databehandling, kan udstedes alene med angivelse af Søfartsstyrelsen som afsender.«

§ **7.**

*Stk. 1.* Økonomi- og erhvervsministeren fastsætter tidspunktet for lovens ikrafttræden. Ministe-

ren kan fastsætte, at dele af loven træder i kraft på et andet tidspunkt.

*Stk. 2.* Personer, der i medfør af § 8, stk. 2, i lov nr. 15 af 13. januar 1997 om skibes besætning inden lovens ikrafttræden har erhvervet ret til at arbejde som foreskrevet kok i danske skibe, bevarer denne ret.

**§ 8.** Lov om forhyring af skibsmandskab, jf. lov-bekendtgørelse nr. 589 af 29. september 1988, ophæves.

### **§ 9.**

*Stk. 1.* Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland, jf. dog stk. 2 og 3.

*Stk. 2.* § 5 kan ved kongelig anordning helt eller delvis sættes i kraft for Færøerne med de ændringer, som de færøske forhold tilsiger.

*Stk. 3.* §§ 1, 3, 4 og 5 kan ved kongelig anordning helt eller delvis sættes i kraft for Grønland med de ændringer, som de grønlandske forhold tilsiger.