

Fremsat den {FREMSAT} af økonomi- og erhvervsministeren (Bendt Bendtsen)

Forslag

til

Lov om ændring af lov om sikkerhed til søs

(Inddrivelse af betaling til arbejdsmiljøråd, afmærkning og bortfjernelse af efterladte skibe m.v.)

§ 1

I lov om sikkerhed til søs, jf. lovbekendtgørelse nr. XX af XX. XX 2007, foretages følgende ændringer:

1. Efter § 6 indsættes:

»§ 6 a. Søfartsstyrelsen kan påbyde den, der er ansvarlig for et skib, der ligger på dansk territorialfarvand, uden at dette er et naturligt led i den almindelige sejlads eller midlertidigt nødvendiggjort af force majeure, at fjerne skibet inden for en nærmere fastsat frist, medmindre der er indhentet til-ladelse efter kystbeskyttelsesloven til opankring på territorialfarvandet. Søfartsstyrelsen kan under tilsvarende betingelser påbyde, at vraggods og andre flydende genstande, der er henlagt på dansk søterritorium, fjernes.

Stk. 2. Hvis den pågældende ikke fjerner skibet eller genstanden inden for den i påbuddet fastsatte frist, kan skibet og dets last og bunkers eller genstanden fjernes eller sælges på Søfartsstyrelsens foranledning og for den ansvarliges regning. Provenuet fra salget med fradrag for statens omkostninger deponeres på en særskilt konto og udbetales mod behørigt bevis for rettigheder. Rettigheder over skibet, der ikke opnår dækning ved bortsalget, bortfalder, når køberen har indbetalt købesummen. Eventuelle tvistigheder om fordeling af salgsprovenuet afgøres af fogedretten, idet retsplejelovens § 555, stk. 2, finder tilsvarende anvendelse. Ligeledes kan Søfartsstyrelsen på den ansvarliges regning tage vare på skibet eller genstanden, oplægge skibet eller genstanden i havn eller lignende, foretage den nødvendige afmærkning på og uden for skibet eller genstanden samt udstyre skibet eller genstanden med det nødvendige udstyr m.v., som skal til for at sikre sejladsikkerheden, skibets sikkerhed eller miljøet.

Stk. 3. Hvis den for skibet eller genstanden ansvarlige ikke selv giver sig til kende, kan myndighederne umiddelbart fjerne skibet eller den flydende genstand uden at give ejeren, rederen eller dennes repræsentant et påbud efter stk. 1.

Stk. 4. Søfartsstyrelsen kan bringe skibet i havn, selv om der er foretaget arrest i skibet med forbud mod afsejling efter sølovens kapitel 4. Hvis rekvirenten fastholder sin arrest uden at sikre, at der tages vare på skibet, hæfter denne tillige for det offentliges udgifter, indtil skibet er frigivet fra arresten eller solgt på tvangsauktion.

Stk. 5. Danske havne har pligt til at sikre plads for skibe eller flydende genstande, der fjernes efter stk. 2 og 3. Kræves der sikkerhedsstillelse som betingelse herfor, skal denne afspejle de faktiske eller forventede udgifter inden for en rimelig tidsperiode. Sikkerhedsstillelsen afholdes af den, der er ansvarlig for skibet eller genstanden. I de i stk. 4 nævnte tilfælde hæfter arresthaver tillige for

sikkerhedsstillelsen. Hvis den ansvarlige for skibet eller den eventuelle arresthaver ikke stiller sikkerhed, hæfter Søfartsstyrelsen.

Stk. 6. De udgifter, som myndighederne afholder efter stk. 2, 3 og 5, kan inddrives ved udpantning og ved indeholdelse i løn m.v. efter reglerne om inddrivelse af personlige skatter i kildeskatteloven. Restanceinddrivelsesmyndigheden kan eftergive krav efter 1. pkt. efter reglerne i opkrævningsloven.

Stk. 7. Klager over påbud kan indbringes for Ankenævnet for Søfartsforhold.«

2. I § 27 indsættes som *stk. 5*:

»*Stk. 5.* Ubetalte bidrag til arbejdsmiljørådene kan inddrives ved udpantning og ved indeholdelse i løn m.v. efter reglerne om inddrivelse af personlige skatter i kildeskatteloven. Lov om opkrævning og inddrivelse af visse fordringer finder anvendelse. Restanceinddrivelsesmyndigheden kan eftergive krav efter 1. pkt. efter reglerne i opkrævningsloven.«

3. § 31 b affattes således:

»§ 31 b. Hvis der på et skib er sket overtrædelse af denne lov, af lov om skibes besætning eller af forskrifter udstedt i medfør heraf, kan skibet tilbageholdes, hvis det er nødvendigt for at sikre et krav på betaling af bøde og sagsomkostninger.

Stk. 2. Tilbageholdelse kan dog kun ske, indtil de nævnte beløb er betalt, eller der er stillet sikkerhed herfor. Sker dette ikke inden for 2 måneder efter sagens endelige afgørelse, kan der søges fyldestgørelse i skibet. Tilbageholdelse kan dog ikke ske, hvis den, der havde rådighed over skibet, var uberettiget i besiddelse af skibet.

Stk. 3. Tilbageholdelse foretages af politiet. Ved overtrædelse af bestemmelser udstedt i medfør af § 3, nr. 3, kan tilbageholdelse tillige foretages af Søfartsstyrelsen.

Stk. 4. Ved iværksættelse af tilbageholdelse i henhold til stk. 1, finder retsplejelovens kapitel 74 om beslaglæggelse anvendelse med de ændringer, der følger af stk. 1-3.«

§ 2

Loven træder i kraft den 1. april 2008.

§ 3

Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland, men § 1, nr. 1 og 3, kan ved kongelig anordning helt eller delvis sættes i kraft for Grønland med de ændringer, som de særlige grønlandske forhold tilsiger.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

1. Lovforslagets baggrund

I 2006 udsendte regeringen handlingsplanen ”Danmark som Europas førende søfartsnation”. Som et led i handlingsplanen blev Danmark i 2006 auditeret (kontrolleret) af FN’s internationale søfartsorganisation, IMO (International Maritime Organization). Auditeringen forløb godt, og IMO fandt, at Danmark levede op til de internationale konventioner. IMO påpegede en række områder, hvor den danske maritime lovgivning og administration var nyskabende og dermed til gavn for sikkerhed, sundhed og miljø. Det blev dog også påpeget, at den danske opfølgning på overtrædelser af de internationale sejladsbestemmelser m.v. tager lang tid og ofte resulterer i små bøder. Lovforslaget indeholder derfor forslag, der sigter imod at forbedre mulighederne for at retsforfølge overtrædelser af den maritime lovgivning.

Med baggrund i en sag om et udenlandsk skib, der har ligget opankret på Københavns Red i et halvt år uden tilstrækkelig besætning og uden forretningsmæssig tilknytning til Danmark, foreslås endvidere en hjemmel til henholdsvis at afmærke og bortfjerne sådanne efterladte skibe. Bestemmelsen skal samtidig medvirke til at sikre en bedre dækning af myndighedernes omkostninger i forbindelse med de nævnte aktiviteter.

Endelig har det i en række tilfælde vist sig vanskeligt at få inddrevet betaling til de arbejdsmiljøråd, som findes på søfartsområdet. Lovforslaget indeholder derfor forslag til bestemmelser om inddrivelse med henblik på at effektivisere denne opkrævning af økonomiske bidrag.

2. Lovforslagets indhold

2.1. Afmærkning og bortfjernelse af efterladte skibe

Med baggrund i en sag om et udenlandsk skib, der har ligget opankret på Københavns Red i et halvt år uden tilstrækkelig besætning og uden forretningsmæssig tilknytning til Danmark, indeholder lovforslaget en hjemmel i lov om sikkerhed til søs til henholdsvis at give påbud om afmærkning og bortfjernelse af sådanne efterladte skibe samt adgang for myndighederne til selvhjælpsforanstaltninger, såfremt påbuddet ikke efterlevs. Bestemmelsen skal samtidig medvirke til at sikre en bedre dækning af myndighedernes omkostninger i forbindelse med de nævnte aktiviteter.

Bestemmelsen hjemler afmærkning, håndtering, oplægning i havn m.v. eller fjernelse af skibe eller flydende genstande, som er henlagt i danske farvande. Den vil blive anvendt, når det vurderes, at henlæggelsen på et senere tidspunkt vil kunne udvikle sig til en aktuel fare for sejladsikkerheden, miljøet eller andre danske interesser.

2.2. Inddrivelse af betaling til arbejdsmiljøråd på søfartsområdet

På søfartsområdet findes to arbejdsmiljøråd, nemlig Søfartens Arbejdsmiljøråd og Fiskeriets Arbejdsmiljøråd. Arbejdsmiljørådene er private, selvejende institutioner og er nedsat i medfør af § 27 i lov om sikkerhed til søs. De nærmere regler om arbejdsmiljørådene er fastsat i Søfartsstyrelsens Meddelelser A, kapitelhæfte XII af 1. juli 2002 om arbejdsmiljøråd, som suppleres af rådernes egne vedtægter. Under arbejdsmiljørådene er nedsat arbejdsmiljøtjenester.

I henhold til bestemmelserne i Søfartsstyrelsens Meddelelser A, kapitelhæfte XII, afholdes udgifterne ved oprettelse og drift af Fiskeriets Arbejdsmiljøråd og Arbejdsmiljøtjeneste af personer, der driver erhvervsfiskeri og har ansatte, der i søen arbejder om bord på fiskeskibe, samt alle fartøjssejere, som beskæftiger sig som erhvervsfiskere eller bierhvervsfiskere (rederne). Den økonomiske ramme for Fiskeriets Arbejdsmiljøråds og Arbejdsmiljøtjenestes funktioner og drift skal være af samme størrelsesorden som tilsvarende ordninger for de erhverv, som omfattes af lov om arbejdsmiljø.

Fiskeriets Arbejdsmiljøråd fastsætter den samlede økonomiske ramme samt udgifternes fordeling på den enkelte reder. Det påhviler den enkelte reder at være tilmeldt Fiskeriets Arbejdsmiljøtjeneste og selv at indberette de for fastsættelsen af bidraget nødvendige oplysninger. Det påhviler ligeledes rederen at indbetale de af Fiskeriets Arbejdsmiljøråd fastsatte økonomiske bidrag. Ved manglende betaling af skyldige bidrag kan Fiskeriets Arbejdsmiljøråd opkræve et rykkergebyr og renter.

Der har imidlertid i en række tilfælde vist sig problemer med manglende betaling af de økonomiske bidrag til Fiskeriets Arbejdsmiljøråd.

Tidligere har politiet iværksat straffemæssig efterforskning, når det blev konstateret, at en reder ikke var tilmeldt Fiskeriets Arbejdsmiljøtjeneste og ikke betalte bidrag til Fiskeriets Arbejdsmiljøråd. Det er efter regeringens opfattelse uheldigt, at sådanne spørgsmål, som reelt drejer sig om manglende betaling, skal håndteres af politiet. Politiets ressourcer bør udnyttes bedre end gennem forfølgning af disse sager.

Med forslaget indføres derfor hjemmel til, at gebyrer til arbejdsmiljørådene kan inddrives af SKAT efter de regler, der gælder for inddrivelse efter opkrævnings- og inddrivelsesloven (jf. lov nr. 429 af 6. juni 2005 med senere ændringer om opkrævning og inddrivelse af visse fordringer).

Efter opkrævnings- og inddrivelsesloven foretager SKAT opkrævningen af fordringer, efter at den enkelte myndighed forgæves har foretaget sædvanlig rykkerprocedure. Ordningen omfatter ikke kun fordringer, som tilkommer det offentlige, men også fordringer som f.eks. underholdsbidrag, som inddrives af det offentlige. Det ”offentlige” forstås bredt, således at eksempelvis fordringer fra statsvirksomheder, nettostyrede virksomheder, indtægtsdækkede virksomheder og selvejende institutioner, der er en del af det offentlige, er omfattet. Loven dækker således både offentligretlige og civilretlige fordringer.

Idet arbejdsmiljørådene – selv om de er oprettet ved lov – imidlertid er private, selvejende institutioner, er disse ikke omfattet af opkrævnings- og inddrivelseslovens anvendelsesområde. Med henblik på at lette inddrivelsen af betaling til arbejdsmiljørådene via opkrævnings- og inddrivelseslovens bestemmelser, er det derfor nødvendigt at indføre specifik hjemmel til, at opkrævnings- og inddrivelsesloven kan anvendes i disse situationer.

2.3. Tilbageholdelse til sikring af bødekrav og sagsomkostninger

Som et led i regeringens handlingsplan, ”Danmark som Europas førende søfartsnation”, blev Danmark i september 2006 som det første land i verden auditeret af FN’s internationale søfartsorganisation, IMO.

En audit er en uafhængig vurdering af, hvorvidt medlemsstaten lever op til sine internationale forpligtelser som flag-, havne-, og kyststat.

Auditeringen skete efter IMO’s frivillige kode for auditering af IMO’s medlemsstater.

Auditeringen forløb godt, og IMO fandt, at Danmark levede op til de internationale konventioner. IMO påpegede en række områder, hvor den danske maritime lovgivning og administration var nyskabende og dermed til gavn for sikkerhed, sundhed og miljø.

IMO pegede dog bl.a. på, at den danske opfølgning på overtrædelser af de internationale sejladsbestemmelser m.v. tager lang tid og ofte resulterer i små bøder.

Som opfølgning herpå vil Søfartsstyrelsen i forbindelse med styrelsens behandling af sådanne overtrædelser fremover i øget omfang indstille til politiet, at der rejses tiltale efter bestemmelserne om virksomhedsansvar, jf. straffelovens 5. kapitel, idet dette erfaringsmæssigt resulterer i større bøder, end hvis der alene rejses tiltale imod enkeltpersoner.

Ved lov nr. 316 af 5. maj 2000 om ændring af lov om beskyttelse af havmiljøet og lov om sikkerhed til søs jf. L 159 fremsat den 15. december 1999 (FF 1999-2000, Tillæg A, s. 4358), blev der indført hjemmel i lov om sikkerhed til søs til at tilbageholde skibe, som sikkerhed for bødekrav i tilfælde af overtrædelse af bestemmelserne om oliejournaler m.v. Med lovforslaget foreslås det at udvide adgangen til at tilbageholde skibe til sikring af bødekrav og sagsomkostninger med henblik på at effektivisere bødeopkrævningen.

Retsplejelovens bestemmelser om beslaglæggelse til sikkerhed for bødekrav og sagsomkostninger kan ikke anvendes til at beslaglægge skibe ved overtrædelser, som begås af en anden end skibets ejer. Det er derfor

hensigtsmæssigt at udvide hjemlen til tilbageholdelse med henblik på bedre sikring af betaling af bødekraft og sagsomkostninger.

Tilbageholdelse forudsættes at kunne ske, når der er rimelig grund til at antage, at der som led i et skibs drift er sket overtrædelse af lov om sikkerhed til søs, lov om skibes besætning eller af bestemmelser udstedt i medfør af disse love, og tilbageholdelse må anses nødvendig for at sikre det offentliges krav på bøder og sagsomkostninger.

Udover selve udvidelsen af, i hvilke tilfælde der kan ske tilbageholdelse, indeholder den foreslåede bestemmelse alene ændring af redaktionel karakter. Der henvises i øvrigt til bemærkningerne til ovennævnte lov nr. 316 af 5. maj 2000 jf. L 159 fremsat 15. december 1999 (FF 1999-2000, Tillæg A, s. 4358)

Der påtænkes ikke ændringer i den sædvanlige kompetencefordeling imellem politiet og Søfartsstyrelsen. Ved tilbageholdelse til sikring af bødekraft og sagsomkostninger i sager vedrørende overtrædelse af reglerne om oliejournaler m.v. kan tilbageholdelse således som hidtil foretages af såvel Søfartsstyrelsen som af politiet. Ved øvrige overtrædelser kan tilbageholdelse til sikring af bødekraft og sagsomkostninger alene ske ved politiets foranstaltning.

3. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

Lovforslaget vil lette inddrivelsen af bøder, men dette skønnes ikke at have offentlige økonomiske konsekvenser af betydning.

Udgifter til at afmærke, tage vare på, oplægge i havn eller eventuelt fjerne henlagte skibe, før de er til aktuel fare for sejladsikkerheden, miljøet eller andre danske interesser, vil blive søgt dækket ved opkrævning fra den, der er ansvarlig for skibet, og som har givet anledning til de statslige udgifter. Er dette ikke muligt, vil der blive udarbejdet et aktstykke med anmodning om en rammeforøgelse for Økonomi- og Erhvervsministeriet svarende til udgifterne hertil. Det forventes dog kun at være meget sjældent, at denne del af lovforslaget vil føre til udgifter for det offentlige. Denne del af lovforslaget skønnes derfor heller ikke at have offentlige økonomiske konsekvenser af betydning.

Lovforslaget medfører ikke administrative konsekvenser for det offentlige.

4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet

Den del af lovforslaget, som omhandler afmærkning og bortfjernelse af efterladte skibe, vil indebære en økonomisk byrde for de (ganske få) rederier, som efterlader skibe på dansk søterritorium, idet udgifterne til dækning af myndighedernes omkostninger primært vil blive inddrevet hos disse rederier.

Endvidere vil lovforslaget indebære udgifter for de rederier, der som følge af manglende overholdelse af lovgivningen får tilbageholdt deres skibe til sikring af bødekraft.

Forslaget medfører ikke administrative byrder for erhvervslivet.

Der forventes ikke iværksat en særlig kommunikationsindsats for lovforslaget, herunder findes det ikke nødvendigt at udarbejde en egentlig kommunikationsplan.

Lovforslaget er testet for e-administrerbarhed, og der er ikke fundet hindringer herfor.

[Forslaget har været forelagt Erhvervs- og Selskabsstyrelsens Center for Kvalitet i ErhvervsReguleringen med henblik på en vurdering af, om forslaget skal forelægges et af Økonomi- og Erhvervsministeriets virksomhedspaneler. Styrelsen vurderer ikke, at forslaget indeholder administrative konsekvenser for erhvervslivet. Forslaget bør derfor ikke forelægges et af Økonomi- og Erhvervsministeriets virksomhedspaneler.]

5. Miljømæssige konsekvenser

Forslaget har ingen miljømæssige konsekvenser.

6. Administrative konsekvenser for borgerne

Forslaget indeholder ikke administrative konsekvenser for borgerne.

7. Forholdet til EU-retten

Forslaget indeholder ikke EU-retlige aspekter.

8. Høring

[Lovforslaget har været i høring hos: Advokatrådet, Beskæftigelsesministeriet, Bilfærgernes Rederiforening, Danmarks Fiskeriforening, Danmarks Rederiforening, Danmarks Statistik, Dansk Sø-Restaurationsforening, Danske Havne, Danske Regioner, Datatilsynet, Domstolsstyrelsen, Erhvervs- og Byggestyrelsen, Erhvervs- og Selskabsstyrelsen, Fag og Arbejde, Fagligt Fælles Forbund (3F), Finansministeriet, Finanstilsynet, Fiskeriets Arbejdsmiljøråd, Fiskernes Forbund, Forsvarsministeriet, Funktionærernes og Tjenestemændenes Fællesråd, Justitsministeriet, Kommunernes Landsforening, Konkurrencestyrelsen, Landsorganisationen i Danmark, Maskinmestrenes Forening, Metal Søfart, Miljøministeriet, Patent- og Varemærkestyrelsen, Radiotelegrafistforeningen af 1917, Rederiforeningen af 1895, Rederiforeningen for Mindre Skibe, Restaurationsbranchens Forbund, Rigsrevisionen, Sammenslutningen af Mindre Erhvervsfartøjer, Sikkerhedsstyrelsen, Skatteministeriet, Statens Byggeforskningsinstitut, Statsansattes Kartel, Statsministeriet, Stats-tjenestemændenes Centralorganisation II, Søfartens Arbejdsmiljøråd, Søfartens Ledere – Dansk Navigatorforening, Sømændenes Forbund, og Transport- og Energiministeriet.]

9. Vurdering af konsekvenser af lovforslaget

	Positive konsekvenser/Mindre-udgifter	Negative konsekvenser/Merudgifter
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Lovforslaget vil lette indrivelsen af bøder, men dette skønnes ikke at have offentlige økonomiske konsekvenser af betydning.	Udgifter til at afmærke, tage vare på, oplægge i havn eller eventuelt fjerne henlagte skibe, før de er til aktuel fare for sejladsikkerheden, miljøet eller andre danske interesser, vil blive søgt dækket ved opkrævning fra den, der er ansvarlig for skibet, og som har givet anledning til de statslige udgifter. Er dette ikke muligt, vil der blive udarbejdet et aktstykke med anmodning om en rammeforøgelse for Økonomi- og Erhvervsministeriet svarende til udgifterne hertil. Det forventes dog kun at være meget sjældent, at denne del af lovforslaget vil føre til udgifter for det offentlige. Lovforslaget skønnes derfor ikke at have offentlige økonomiske konsekvenser af betydning.
Administrative konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Ingen
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Den del af lovforslaget, som omhandler afmærkning og bortfjernelse af

		<p>efterladte skibe, vil indebære en økonomisk byrde for de (ganske få) rederier, som efterlader skibe på dansk søterritorium, idet udgifterne til dækning af myndighedernes omkostninger primært vil blive inddrevet hos disse rederier.</p> <p>Endvidere vil lovforslaget indebære udgifter for de rederier, der som følge af manglende overholdelse af lovgivningen får tilbageholdt deres skibe til sikring af bødekraft.</p>
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen
Miljømæssige konsekvenser	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Ingen
Forholdet til EU-retten	Forslaget indeholder ikke EU-retlige aspekter	

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1

Søterritoriet er som udgangspunkt ikke undergivet nogen ejendomsret, men den danske stat udøver en såkaldt højhedsret over søterritoriet. Højhedsretten indebærer adgang til at regulere brugen af søterritoriet. Den foreslåede bestemmelse skal derfor ses i lyset heraf.

Søfartsstyrelsen har ansvaret for sejladsikkerheden i de danske farvande, og det har i enkelte tilfælde vist sig nødvendigt at kunne iværksætte foranstaltninger til sikring heraf med meget kort varsel. Ved den foreslåede § 6 a etableres hjemmel til at afmærke, tage vare på, oplægge i havn eller eventuelt fjerne henlagte skibe eller flydende genstande, før de er til umiddelbar fare for sejladsikkerheden, miljøet eller andre danske interesser. Dette er nødvendigt, da den potentielle risiko, som et sådant skib eller flydende genstand udgør, under uheldige omstændigheder hurtigt kan udvikle sig til en konkret faresituation.

Bestemmelsen indeholder ikke nogen afgrænsning af, hvem der må anses som ansvarlig for et skib eller en anden flydende genstand. Dette afgøres efter dansk rets almindelige principper, idet det dog forudsættes, at ejeren vil være ansvarlig, såfremt rederen – hvor denne er en anden end ejeren – ikke efterkommer et påbud. Det forudsættes ligeledes, at en person, som er ansvarlig for skibets opankring, ikke ved at overdrage skibet til tredjemand vil kunne unddrage sig forpligtelserne. Efterfølgende overdragelse fritager ikke ejeren for opståede forpligtelser. Bestemmelsen skal tillige sikre, at ejerne ikke overlader ansvaret for skibe eller flydende genstande, der f.eks. kræver overvågning eller vedligeholdelse eller ikke har den fornødne besætning, til myndighederne.

Ved vurderingen af hvor lang frist, der skal gives den ansvarlige efter stk. 1, indgår blandt andet hensynet til sejladsikkerheden, hvorvidt skibet måtte befinde sig i et område, der er udlagt til et nød område, skibets

tilstand, besætningens kvalifikationer og mulighed for at kunne holde skibet i funktionsdygtig stand, samt hvorvidt skibet måtte befinde sig i nærheden af miljøfølsomme områder.

Undtagelsen for de situationer, hvor udefra kommende omstændigheder, der ikke kan afværges, gør, at skibet må blive liggende på dansk territorialfarvand, er tidsbegrænset, således at når force majeure situationen (f.eks. en opstået brand om bord på skibet) ophører, skal den ansvarlige tage vare på skibet for egen regning. Hvis det ikke sker, vil § 6 a igen finde anvendelse.

§ 6 a finder ikke anvendelse på fartøjer, der anvendes til andet end sejlads, og som har fået tilladelse til opankring af Kystdirektoratet i medfør af kystbeskyttelseslovens § 16 a, stk. 1, nr. 3 (jf. lov nr. 311 af 19. april 2006 om ændring af lov om kystbeskyttelse).

Søfartsstyrelsen kan efter stk. 1 også påbyde, at andre flydende genstande, der er henlagt på dansk søterritorium, fjernes. Sådant vraggods kan eksempelvis være last, der er faldet af et skib (f.eks. containere), dambrug eller bådebroer, der har revet sig løs, pramme og lignende.

Søfartsstyrelsen vil efter stk. 2 kunne fjerne og bortsælge skibet, hvis den ansvarlige ikke inden den påbudte tidsfrist selv fjerner skibet. Ved salget vil provenuet skulle dække Søfartsstyrelsens omkostninger i forbindelse med fjernelsen af skibet før eventuelle andre krav, der måtte være i skibet. Salget vil som udgangspunkt blive gennemført ved offentlig auktion. Det følger af den foreslåede bestemmelse, at rettigheder i skibet, som ikke opnår dækning ved salget, bortfalder. Dette er i overensstemmelse med den internationale konvention af 27. maj 1967 om indførelse af visse ensartede regler angående søpanterrettigheder og andre pantrettigheder i skib, som Danmark er part i. Tilsvarende princip findes i retsplejelovens regler om salg på tvangsauktion. Såfremt der er uenighed imellem rettighedshaverne i skibet om opgørelsen, vil dette spørgsmål skulle afgøres af fogedretten, idet retsplejelovens § 555, stk. 2, finder tilsvarende anvendelse (jf. lovbekendtgørelse nr. 1001 af 5. oktober 2006).

Endvidere kan Søfartsstyrelsen på den ansvarliges regning tage vare på, oplægge i havn, foretage den nødvendige afmærkning, udstyre skibet med det nødvendige udstyr samt andre foranstaltninger, der kan vise sig nødvendige for at sikre sejladsikkerheden eller skibets sikkerhed.

Det er i stk. 3 fundet nødvendigt også at medtage den situation, hvor den ansvarlige for skibet ikke er kendt, eller "ikke selv giver sig til kende". Såfremt Søfartsstyrelsen har kendskab til, hvem den ansvarlige er, vil der naturligt blive rettet henvendelse til den pågældende, men det skal ikke kunne forsinke processen med hensyn til fjernelsen af skibet, at myndighederne ikke umiddelbart kan finde ud af, hvem der er ansvarlig for skibet eller den opankrede genstand som f.eks. i de tilfælde, hvor den pågældendes opholdssted og adresse er ukendt, eller hvor der f.eks. henvises til en adresse i udlandet, hvorfra der ikke modtages en reaktion. Det bemærkes i den forbindelse, at den ansvarlige selv har en forpligtelse til at gøre myndighederne opmærksom på efterladte/tabte genstande m.v.

Efter stk. 4 kan Søfartsstyrelsen bringe skibet i havn, selv om der er foretaget arrest i skibet med forbud mod afsejling efter sølovens kapitel 4. Ved arrest i et skib efter sølovens kapitel 4 forstås tilbageholdelse af skibet efter retslig beslutning til sikring af et søretskrav. De søretskrav, der kan foretages arrest for, er udtømmende opregnet i sølovens § 91 (jf. lovbekendtgørelse nr. 538 af 15. juni 2004 med senere ændringer). Det er inden for det danske retsvæsen forholdsvis nemt at opnå arrest uden store udgifter for fordringshaveren. Et efterladt skib, der er arresteret efter sølovens kapitel 4, vil kunne påføre myndighederne omkostninger til afmærkning eller bugsering i havn. Det foreslås derfor, at rekvirenten, når denne har begæret arrest i skibet, hæfter for alle Søfartsstyrelsens udgifter til bugsering af skibet og lignende, indtil skibet er frigivet eller solgt, såfremt rekvirenten ikke selv sikrer, at der tages forsvarligt vare på skibet, herunder at det henlægges i havn.

Danske havne har efter havnelovens § 5 (jf. lov nr. 326 af 28. maj 1999 som bl.a. ændret ved lov nr. 1221 af 27. december 2003) modtagepligt, i det omfang pladsforholdene og sikringshensyn tillader det. Undtaget herfra er dog havne anlagt efter særlig tilladelse fra transport- og energiministeren og forbeholdt særlig anvendelse, f.eks. til brug for en virksomhed. For de fleste danske havne gælder bestemmelserne i standardreglement for overholdelse af orden i danske erhvervshavne (jf. bekendtgørelse nr. 1146 af 25. november 2004 om standardreglement for overholdelse af orden i danske erhvervshavne). Efter standardreglementet kan havnemyndigheden betinge anløbet af, at skibets ejer eller repræsentant stiller økonomisk sikkerhed for

eventuelle krav mod skibet. Oplægning af skibe i havn samt anbringelse af vrug m.v. kræver forudgående tilladelse, der også kan betinges af økonomisk sikkerhedsstillelse. Udover kravet om sikkerhedsstillelse vil havnen også kunne stille krav om tilsyn samt om iværksættelse af tiltag for at undgå risici. Havnen vil i princippet kunne stille sådanne krav til det skib eller den flydende genstand, som Søfartsstyrelsen ønsker oplagt, at det reelt ikke vil være muligt at bringe et efterladt skib eller flydende genstand i havn. Det er derfor i stk. 5 fastsat, at havnen har pligt til at modtage skibe eller flydende genstande, der fjernes i medfør af bestemmelsens stk. 2 og 3.

De udgifter, som myndighederne afholder efter stk. 2, 3 og 5, kan inddrives efter bestemmelserne i § 24, stk. 5, 2. pkt. Dette betyder, at beløbene kan inddrives ved udpantning og ved lønindeholdelse m.v. efter reglerne for inddrivelse i kildeskatteloven.

Klage over Søfartsstyrelsen påbud efter stk. 1 kan indbringes for Ankenævnet for Søfartsforhold. Søfartsstyrelsens beslutninger i forbindelse med selvhjælpsforanstaltninger har derimod en sådan karakter, at det ikke er fundet hensigtsmæssigt at lade disse være omfattet af ankenævnets kompetence.

Til nr. 2

Forslaget medfører, at ubetalte bidrag til arbejdsmiljørådene på søfartsområdet kan inddrives af SKAT efter reglerne i lov om opkrævning og inddrivelse af visse fordringer.

Det er SKAT, som skal foretage inddrivelsen af ubetalte bidrag til arbejdsmiljørådene, når bidragene efter sædvanlig rykkerprocedure fortsat ikke er betalt. SKAT modtager i den forbindelse også sædvanligt gebyr, ligesom de almindelige regler for inddrivelse efter kildeskatteloven (udpantning, lønindeholdelse m.v.) finder anvendelse.

Til nr. 3

Med lovforslaget foreslås det at udvide den eksisterende adgang til at tilbageholde skibe til sikring af bødekraft og sagsomkostninger.

Efter den gældende bestemmelse i § 31 b, kan tilbageholdelse til sikring af bødekraft og sagsomkostninger alene ske i forbindelse med overtrædelse af bestemmelser udstedt i medfør af § 3, stk. 3, i lov om sikkerhed til søs. Forslaget indebærer, at politiet i alle tilfælde af overtrædelser af lov om sikkerhed til søs, lov om skibes besætning eller forskrifter udstedt i medfør af en af disse eller af begge love vil kunne iværksætte tilbageholdelse af skibe til sikring af bødekraft og sagsomkostninger.

Udover selve udvidelsen af, i hvilke tilfælde der kan ske tilbageholdelse, er der alene tale om redaktionelle ændringer. Der henvises i øvrigt til bemærkningerne til lov nr. 316 af 5. maj 2000 om ændring af lov om beskyttelse af havmiljøet og lov om sikkerhed til søs, jf. L 159 fremsat den 15. december 1999 (FF 1999-2000, Tillæg A, s. 4358).

Til § 2

Det foreslås, at loven træder i kraft den 1. april 2008.

Til § 3

Området søsikkerhed er færøsk særanliggende, hvorimod det er dansk lovgivning, som regulerer disse forhold i Grønland. Lovforslagets § 1, nr. 1 og 3, vil derfor kunne sættes i kraft for Grønland. Før dette sker, vil det dog blive forelagt de grønlandske myndigheder til udtalelse. Derimod vil forslaget til § 1, nr. 2, ikke kunne sættes i kraft for Grønland, idet lov om opkrævning og inddrivelse af visse fordringer ikke gælder for Grønland.

Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

Gældende formulering

Lovforslaget

§ 1. I lov om sikkerhed til søs, jf. lov-
bekendtgørelse nr. XX af XX. XX
2007, foretages følgende ændringer:

§ 6. ...

1. Efter § 6 indsættes:

»§ 6 a. Søfartsstyrelsen kan påbyde den, der er ansvarlig for et skib, der ligger på dansk territorialfarvand, uden at dette er et naturligt led i den almindelige sejlads eller midlertidigt nødvendiggjort af force majeure, at fjerne skibet inden for en nærmere fastsat frist, medmindre der er indhentet tilladelse efter kystbeskyttelsesloven til opankring på territorialfarvandet. Søfartsstyrelsen kan under tilsvarende betingelser påbyde, at vraggods og andre flydende genstande, der er henlagt på dansk søterritorium, fjernes.

Stk. 2. Hvis den pågældende ikke fjerner skibet eller genstanden inden for den i påbuddet fastsatte frist, kan skibet og dets last og bunkers eller genstanden fjernes eller sælges på Søfartsstyrelsens foranledning og for den ansvarliges regning. Provenuet fra salget med fradrag for statens omkostninger deponeres på en særskilt konto og udbetales mod behørigt bevis for rettigheder. Rettigheder over skibet, der ikke opnår dækning ved bortsalget, bortfalder, når køberen har indbetalt købesummen. Eventuelle tvistigheder om fordeling af salgsprovenuet afgøres af fogedretten, idet retsplejelovens § 555, stk. 2, finder tilsvarende anvendelse. Ligeledes kan Søfartsstyrelsen på den ansvarliges regning tage vare på skibet eller genstanden, oplægge skibet eller genstanden i

havn eller lignende, foretage den nødvendige afmærkning på og uden for skibet eller genstanden samt udstyre skibet eller genstanden med det nødvendige udstyr m.v., som skal til for at sikre sejladsikkerheden, skibets sikkerhed eller miljøet.

Stk. 3. Hvis den for skibet eller genstanden ansvarlige ikke selv giver sig til kende, kan myndighederne umiddelbart fjerne skibet eller den flydende genstand uden at give ejeren, rederen eller dennes repræsentant et påbud efter stk. 1.

Stk. 4. Søfartsstyrelsen kan bringe skibet i havn, selv om der er foretaget arrest i skibet med forbud mod afsejling efter sølovens kapitel 4. Hvis rekvirenten fastholder sin arrest uden at sikre, at der tages vare på skibet, hæfter denne tillige for det offentliges udgifter, indtil skibet er frigivet fra arresten eller solgt på tvangsauktion.

Stk. 5. Danske havne har pligt til at sikre plads for skibe eller flydende genstande, der fjernes efter stk. 2 og 3. Kræves der sikkerhedsstillelse som betingelse herfor, skal denne afspejle de faktiske eller forventede udgifter inden for en rimelig tidsperiode. Sikkerhedsstillelsen afholdes af den, der er ansvarlig for skibet eller genstanden. I de i stk. 4 nævnte tilfælde hæfter arresthaver tillige for sikkerhedsstillelsen. Hvis den ansvarlige for skibet eller den eventuelle arresthaver ikke stiller sikkerhed, hæfter Søfartsstyrelsen.

Stk. 6. De udgifter, som myndighederne afholder efter stk. 2, 3 og 5, kan inddrives ved udpantning og ved indeholdelse i løn m.v. efter reglerne om inddrivelse af personlige skatter i kildeskatteloven. Restanceinddrivelsesmyndigheden kan eftergive krav efter 1. pkt. efter reglerne i opkrævningsloven.

Stk. 7. Klager over påbud kan indbringes for Ankenævnet for Søfartsforhold.«

§ 27. Økonomi- og erhvervsministeren kan oprette arbejdsmiljøråd, som har til formål at fremme de ansattes sikkerhed og sundhed om bord. Arbejdsmiljørådene sammensættes med et ligeligt antal repræsentanter for arbejdstagere om bord og arbejdsgivere for disse. Skibstilsynsrådet fastsætter regler om udvælgelse af medlemmer til arbejdsmiljørådene.

Stk. 2. Til varetagelse af sikkerheds- og sundhedsarbejdet for personer, der arbejder om bord, opretter arbejdsmiljørådene en arbejdsmiljøtjeneste under deres område.

Stk. 3. Økonomi- og erhvervsministeren kan yde tilskud til informationsaktiviteter og konsulenttjeneste for arbejdsmiljørådene samt til arbejdsmiljøtjenesternes rejser til skibe, som befinder sig uden for Danmark.

Stk. 4. Økonomi- og erhvervsministeren fastsætter regler om arbejdsmiljørådene og arbejdsmiljøtjenesternes opbygning, opgaver, funktioner og finansiering.

2. I § 27 indsættes som *stk. 5*:

»*Stk. 5.* Ubetalte bidrag til arbejdsmiljørådene kan inddrives ved udpantning og ved indeholdelse i løn m.v. efter reglerne om inddrivelse af personlige skatter i kildeskatteloven. Lov om opkrævning og inddrivelse af visse fordringer finder anvendelse. Restanceinddrivelsesmyndigheden kan eftergive krav efter 1. pkt. efter reglerne i opkrævningsloven.«

3. § 31 b affattes således:

§ 31 b. Når der på et skib er sket overtrædelse af bestemmelser udstedt i medfør af § 3, nr. 3, kan det tilbageholdes af politiet eller Søfartsstyrelsen.

Stk. 2. Tilbageholdelse kan ske, hvis det er nødvendigt for at sikre et krav på betaling af bøde og sagsomkostninger, dog kun, indtil de nævnte beløb er be-

»§ 31 b. Hvis der på et skib er sket overtrædelse af denne lov, af lov om skibes besætning eller af forskrifter udstedt i medfør heraf, kan skibet tilbageholdes, hvis det er nødvendigt for at sikre et krav på betaling af bøde og sagsomkostninger.

Stk. 2. Tilbageholdelse kan dog kun

talt eller der er stillet sikkerhed herfor. Sker dette ikke inden for 2 måneder efter sagens endelige afgørelse, kan der søges fyldestgørelse i skibet. Tilbageholdelse kan dog ikke ske, hvis den, der havde rådighed over skibet, var uberettiget i besiddelse af skibet.

Stk. 3. Ved iværksættelse af tilbageholdelse i henhold til stk. 1 finder retsplejelovens kapitel 74 om beslaglæggelse anvendelse med de ændringer, der følger af stk. 1 og 2.

ske, indtil de nævnte beløb er betalt, eller der er stillet sikkerhed herfor. Sker dette ikke inden for 2 måneder efter sagens endelige afgørelse, kan der søges fyldestgørelse i skibet. Tilbageholdelse kan dog ikke ske, hvis den, der havde rådighed over skibet, var uberettiget i besiddelse af skibet.

Stk. 3. Tilbageholdelse foretages af politiet. Ved overtrædelse af bestemmelser udstedt i medfør af § 3, nr. 3, kan tilbageholdelse tillige foretages af Søfartsstyrelsen.

Stk. 4. Ved iværksættelse af tilbageholdelse i henhold til stk. 1, finder retsplejelovens kapitel 74 om beslaglæggelse anvendelse med de ændringer, der følger af stk. 1-3.«

§ 2. Loven træder i kraft den 1. april 2008.

§ 3. Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland, men § 1, nr. 1 og 3, kan ved kongelig anordning helt eller delvis sættes i kraft for Grønland med de ændringer, som de særlige grønlandske forhold tilsiger.