

## NOTAT

7. december 2006

Til Folketingets Erhvervsudvalg

### **Høringsnotat vedrørende forslag til lov om ændring af lov om sikkerhed til søs, sømandsloven og søloven (Begrænsning af virksomheders strafansvar, gensidig anerkendelse af dispachører mv.) – L 98.**

#### **1. Sammenfatning**

Lovforslaget indeholder bestemmelser om:

##### 1. Gebyrbestemmelser

*a) STS-operationer:* Der indføres hjemmel til betaling for godkendelse af de operatører, som forestår STS<sup>1</sup>-operationer. Baggrunden er, at der ønskes indført øget kontrol med omladninger i danske farvande af de voksende mængder eksport af russisk olie, som føres igennem de danske stræder. Der indføres herunder en godkendelsesordning for operatørerne.

*b) Syn af fiskeskibe i udlandet:* Der indføres hjemmel til betaling for syn af fiskeskibe i udlandet, selvom ejeren ikke har bedt om, at synet gennemføres i udlandet. Baggrunden er, at danske fiskeskibe som noget nyt opereres fra udenlandske havne, og at der derfor foretages syn i udlandet.

*c) Ekstraordinære auditeringer af rederier:* Der indføres hjemmel til betaling for de ekstraordinære auditeringer af rederier, som der er lagt op til i handlingsplanen ”Danmark som Europas førende søfartsnation”.

##### 2. Virksomhedsansvar i sager om arbejdsmiljø på skibe

I forlængelse af regeringsgrundlaget begrænses virksomhedsansvaret i visse sager om arbejdsmiljø på skibe, når det alene er de ansatte, der overtræder reglerne. Begrænsningen gennemføres under hensyntagen til målene i handlingsplanen om øget kvalitet i den danske skibsfart og i lyset af de særlige forhold inden for søfart, således at det alene er redere, som godtgør, at de har gjort alt, som er nødvendigt for at sikre et sikkert og sundt arbejdsmiljø, som slipper for straf. Det er således ikke nok til at slippe for straf, at ledelsen blot har overholdt det, som direkte er påbudt i lovgivningen.

##### 3. Delegation af beføjelser vedrørende besætningskontrol

Med henblik på en mere effektiv kontrol og udnyttelse af ressourcer skaber lovforslaget hjemmel til, at Fiskeridirektoratet, når man alligevel er på skibene, kan indhente oplysninger om, hvilke besætningsmedlemmer som er om bord, til brug for Søfartsstyrelsens besætningskontrol.

---

<sup>1</sup> STS: Ship-to-Ship – olieomladninger imellem skibe.

#### 4. Udvidelse af adgangen til at udøve dispachørvirksomhed<sup>2</sup>

Der er tale om en mindre teknisk tilpasning, som følger af et EU-direktiv, og som indebærer, at retten til at udøve dispachørvirksomhed i Danmark ikke længere vil være forbeholdt de her i landet beskikkede personer, men også vil kunne udøves af dispachører fra andre EU-lande. Endvidere vil tvistigheder om rigtigheden af dispachørens afgørelse kunne indbringes for en domstol i et andet EU-land, hvor dispachøren måtte være etableret.

## **2. Høringssvarene og kommentarer hertil**

Lovforslaget har været i høring hos følgende organisationer mv.:

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

### **2.1. Gebyrbestemmelser**

Søfartens Ledere har udtrykt støtte til forslaget.

### **2.2. Virksomhedsansvar i sager om arbejdsmiljø på skibe**

Maskinmestrenes Forening har anført, at arbejdsgiveres ledelsesret hænger tæt sammen med en ledelsespligt vedrørende arbejdsmiljøet. Der bør derfor anlægges en streng vurdering ved bedømmelsen af, om et rederi har levet op til sine forpligtelser til at sikre et forsvarligt arbejdsmiljø og derved kan undgå straf.

Søfartens Ledere har udtrykt støtte til, at lempelsen af virksomhedsansvaret begrænses til tilfælde, hvor rederiet har gjort alt for at sikre et godt og sikkert arbejdsmiljø, samt til overtrædelser vedrørende personlige værnemidler, sikkerhedsforanstaltninger mv.

---

<sup>2</sup> Dispachør: Person autoriseret til at opgøre skader på skibe i forbindelse med havari.

Der peges på, at skibsførerens og arbejdslederens ansvar efter lovens §§ 10 og 11 bør lempes tilsvarende, ligesom det anføres, at der bør redegøres for, i hvilket omfang den enkelte medarbejder vil blive straffet i tilfælde af lempelse af virksomhedsansvaret.

Fagligt Fælles Forbund (3F) har anført, at reglerne til søs adskiller sig væsentligt fra reglerne til lands, og at der på den baggrund – selv om der er foretaget lempelser i arbejdsmiljøloven til lands – ikke bør foretages lempelser af virksomhedsansvaret til søs.

Forbundet har peget på, at der er langt mellem arbejdsgivervirksomheden (rederen) og virksomheden (skibet) med manglende kontrolmulighed til følge.

Endvidere peges på, at søfartserhvervet er stærkt belastet af dårligt arbejdsmiljø med mange arbejdsulykker, hvilket vidner om, at rederierne har vanskeligt ved at udøve en beskyttende indsats. Samtidig præges erhvervet af udlændinge, som ofte er ubekendt med danske arbejdsmiljøregler.

Advokatrådet har anført, at man kan tilslutte sig den foreslåede lempelse af virksomhedsansvaret i sager om arbejdsmiljø på skibe. Ud fra en lighedsbetragtning findes det dog betænkeligt, at lempelserne gives et snævrere virkefelt i forhold til de ændringer, der er gennemført på arbejdsmiljøområdet til lands.

Danmarks Rederiforening har anført, at der, hvor en lovbestemmelse pålægger konkret identificerede personer en handlepligt, som andre ikke har, bør kræves udtrykkelig hjemmel, hvis tilsidesættelse af pligten indebærer, at også virksomheden skal kunne straffes. En generel bestemmelse om arbejdsgiveransvar er ikke tilstrækkeligt til at straffe virksomheden i denne situation og lovforslagets bemærkninger ønskes modificeret i overensstemmelse hermed.

Rederiforeningen har anført, at den foreslåede bestemmelse bør ændres, således at der ikke stilles højere krav på skibe end for anden virksomhed for at undgå straf. Bestemmelsen bør således udformes i overensstemmelse med den nyligt gennemførte ændring af arbejdsmiljøloven til lands, idet man specielt har peget på, at det ikke er hensigtsmæssigt at knytte et strafferetligt ansvar til et fleksibelt udtryk om, at man skal godtgøre at *"have gjort alt, som er nødvendigt for at sikre et godt og sikkert arbejdsmiljø"*. Rederiforeningen har samtidig peget på, at den foreslåede formulering synes at forudsætte en form for omvendt bevisbyrde, hvilket heller ikke findes acceptabelt.

### **Kommentar**

*Den foreslåede ændring af virksomhedsansvaret foretages i forlængelse af regeringsgrundlaget "Nye mål" fra februar 2005, hvorefter arbejdsgivere, der har gjort alt, hvad der er muligt, for at sikre et sikkert og sundt arbejdsmiljø, ikke skal straffes, når medarbejderne overtræder reglerne.*

*Arbejdsmiljøreglerne til lands er blevet ændret ved lov nr. 300 af 19. april 2006 om ændring af lov om arbejdsmiljø. Transport- og energiministeren har den 15. november 2006 fremsat et forslag til ændring af offshoresikkerhedsloven (L 76), med bestemmelser om en begrænsning af arbejdsgiveransvaret svarende til arbejdsmiljølovens regler.*

*Som følge af de særlige forhold, som gør sig gældende inden for søfarten, er forslaget til ændring af lov om sikkerhed til søs begrænset i forhold til den ændring, der er gennemført inden for arbejdsmiljøområdet til lands, og som er foreslået i offshoresikkerhedsloven.*

*Det er for det første ikke som i arbejdsmiljøloven (og i forslaget til ændring af offshoresikkerhedsloven) afgørende, at arbejdsgiveren (rederiet) blot har overholdt det, som direkte er påbudt i lovgivningen. Rederiet skal efter lovforslaget have gjort alt, som er nødvendigt for at sikre et godt og sikkert arbejdsmiljø.*

*For det andet skal rederiet godtgøre, at dette er sket.*

*Baggrunden for forskellen i forhold til bestemmelserne i arbejdsmiljøloven og forslaget til ændring af offshoresikkerhedsloven er navnlig, at det ville være forbundet med betydelige vanskeligheder at foretage en effektiv og tilbundsgående politimæssig efterforskning af, om den almindelige drift af et skib er betryggende. Dette gælder ikke mindst, når skibene opererer langt fra Danmark, hvilket er tilfældet for langt den overvejende del af handelsflåden. Inden for skibsfartserhvervet vil der endvidere ofte kunne gå nogen tid, før det rent praktisk er muligt at iværksætte efterforskningen. Hertil kommer, at rederierhvervet i vidt omfang skal anvende godkendte sikkerhedsstyringssystemer. De vil derfor lettere end landvirksomhederne, der ikke er underkastet tilsvarende krav, kunne dokumentere, hvad man har foretaget for at sikre et godt arbejdsmiljø.*

*Der er endvidere enkelte lovtekniske forskelle i forhold til arbejdsmiljøloven, som er begrundet i, at lov om sikkerhed til søs har et andet og meget bredere sigte end arbejdsmiljøloven. Lov om sikkerhed til søs tjener således ikke alene til beskyttelse af den ansatte, men også til beskyttelse af bl.a. passagerer og miljø.*

*I lyset heraf er straffrihedsbestemmelsen i lovforslaget udformet således, at rederiet kun går fri, når den regel, som den ansatte har overtrådt, alene tjener til beskyttelse af den pågældende selv. Straffrihed kommer såle-*

*des ikke på tale, hvor overtrædelsen har indebåret fare for andre eller for miljøet.*

*Det er fortsat anklagemyndigheden, der skal bevise, at der er begået en lovovertrædelse af den ansatte, førend strafansvar for arbejdsgiveren kommer på tale.*

*Begrænsningen af virksomhedsansvaret gennemføres således også under hensyntagen til målene i handlingsplanen "Danmark som Europas førende søfartsnation" om øget kvalitet i den danske skibsfart.*

*Det er sigtet, at straffelovens almindelige regler om virksomhedsansvar skal finde anvendelse på tilfælde, som ikke omfattes af lempelsen. Lovens særregler om rederens, skibsførerens og arbejdslederens særlige forpligtelser medfører således i henhold til hidtidig tiltalepraksis ikke nogen begrænsning i adgangen til at pålægge virksomhedsansvar. Med henblik på at sikre den fornødne klarhed er lovforslagets bemærkninger justeret.*

*Den af Søfartens Ledere efterlyste tilsvarende lempelse af ansvaret for skibsførere og arbejdsledere er overflødig, idet loven allerede tager højde for de fremførte synspunkter. Skibsførere og arbejdsledere ifalder kun strafansvar i forbindelse med de underordnedes overtrædelser, såfremt den pågældende skibsfører eller arbejdsleder også selv har begået lovovertrædelser, f.eks. udvist forsømmelighed i forbindelse med arbejdets tilrettelæggelse.*

### **2.3. Delegation af beføjelser vedrørende besætningskontrol**

Datatilsynet har anbefalet, at spørgsmålet om dataansvaret for de personoplysninger, som behandles, overvejes.

Fagligt Fælles Forbund (3F), Maskinmestrenes Forbund og Søfartens Ledere har udtrykt støtte til forslaget.

#### **Kommentar**

*Spørgsmålet om dataansvaret for de behandlede personoplysninger vil blive fastlagt i forbindelse med udformning af aftalen mellem Fiskeridirektoratet og Søfartsstyrelsen. Dette punkt i aftalen vil blive forelagt Datatilsynet.*

### **2.4. Udvidelse af adgangen til at udøve dispachørvirksomhed**

Søfartens Ledere har udtrykt støtte til forslaget.

De i Danmark fungerende dispachører har ikke haft nogen bemærkninger til forslaget.

### **3. Tekniske ændringer**

I forbindelse med forslaget's lovtekniske gennemgang i Justitsministeriet og drøftelser med de berørte myndigheder er der foretaget en række mindre ændringer i lovforslaget af lovteknisk karakter.