**Lovbemærkninger til §§ 20 a og 20 b i lov om sikkerhed til søs**

**Lov nr. 493 af 12. maj 2010**

**§ 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:

**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.«

***Bemærkninger til lovforslaget***

*Almindelige bemærkninger*

*3. Lovforslagets nærmere indhold  
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 Kommissions 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 klassifikationsselskaber, 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 formentligt 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 klassifikationsselskaberne, 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 mellemled, 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 unødig 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 lov om offentlighed i forvaltningen.

Med lovforslaget videreføres ordningen, idet det præciseres, at der derved sker en fravigelse af persondatalovens bestemmelser for så videt 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 bødevedtagelser) 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.

*Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser*

*Til § 1*

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 ansættelsesforhold 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.