

*Advokatrådet*

ADVOKAT   
SAMFUNDET

Søfartsstyrelsen  
Vermundsgade 38 C  
2100 København Ø

KRONPRINSESSEGADE 28  
1306 KØBENHAVN K  
TLF. 33 96 97 98  
FAX 33 36 97 50

[avl@dma.dk](mailto:avl@dma.dk), [sfs@dma.dk](mailto:sfs@dma.dk)

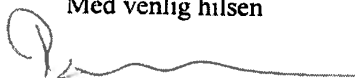
DATO: 13. oktober 2009  
J.NR.: 04-014102-09-1279  
REF: rmm-hfc

**Høring over forslag til ændring af lov om sikkerhed til søs, sømandsloven og forskellige andre love og om ophævelse af lov om forhyring af skibsmandskab**

Ved e-mail af 1. oktober 2009 har Søfartsstyrelsen anmodet om Advokatrådets bemærkninger til ovennævnte forslag.

Advokatrådet har ingen bemærkninger til forslaget.

Med venlig hilsen



Rasmus Møller Madsen



Dansk Sø-Restaurations Forening



Metal Søfart



Søværnets Konstabelforening



Søfartsstyrelsen  
Vermundsgade 38 C  
2100 København Ø

1/4

Att.: Fuldmægtig Anita Vedsø Larsen

Rødovre den 20. oktober 2009  
OP/os/fjl/ SFS 1509

SFS Ref.: 200805399

**Høring – 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, spiritussejlads i grønlandske farvande m.v.)**

CO-Søfart skal på vegne af sine medlemsorganisationer:  
Metal Søfart, Dansk Sø-Restaurations Forening og Søværnets Konstabelforening,  
give høringssvar på ovennævnte lovforslag.

CO-Søfart tilslutter sig de bemærkninger som Søfartens Ledere har fremsat i sit høringssvar og har derudover følgende bemærkninger:

**Lov om sikkerhed til søs:**  
**Pkt. 16. (§21).**

CO-Søfart finder det betænkeligt at man ønsker at ændre anke-bestemmelserne for afgørelser truffet af Ankenævnet for Søfartsforhold. Det er især det forhold, at det fremover er myndigheden (Søfartsstyrelsen) og ikke Ankenævnet som skal indbringes for domstolen, som efter CO-Søfarts opfattelsen kan medføre forviklinger.

***Eksempelvis:***

Myndigheden udsteder en besætningsfastsættelse for et skib, som indklages af en af parterne for Ankenævnet, mens den anden part støtter myndigheden. Ankenævnet træffer en afgørelse der giver klageren medhold. Den anden part kan nu indbringe denne afgørelse for domstolen ved et sagsanlæg mod den myndighed hvis besætningsfastsættelse den var enig i.

Dette virker ikke hensigtsmæssigt.

Det er CO-Søfarts opfattelse at det bør være Ankenævnet, som kan indbringes for domstolen. Dette især når man tager i betragtning at Ankenavnets medlemmer består af personer, som er særlig sagkyndige i erhvervet og i kraft af denne særlige sagkundskab har truffet en afgørelse, som nogle gange vil være imod myndighedens indstilling.

Centralorganisationen Søfart  
Mose Alle 13  
DK-2610 Rødovre

Telefon: 3636 5585  
Fax: 3636 5580  
E-Mail: cosea@co-sea.dk





Dansk Sø-Restaurations Forening



Metal Søfart



Søværnets Konstabelforening



2/4

**Lov om skibes besætning:**

**Pkt. 1. § 8. stk. 2.**

CO-Søfart stiller sig uforstående overfor den ønskede ændring af nuværende § 8, stk. 2, som siger:

*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.*

Den foreslåede ændring af stk. 2 åbner op for at de kvalitetskrav, der i dag stilles til den person som forestår forplejningen i danske skibe, bliver gjort grumsede og ugenomske-lige.

Den gældende tekst udmærker sig ved at være enkel og letforståelig. Man skal have væ-ret i kokkefaget i mindst 48 måneder og af disse skal mindst 24 måneder være i skibe. Dette sikrer at personen har en længere erfaring og oplæring i erhvervet, samt at alle har en uddannelsesbaggrund af samme varighed uanset nationalitet.

Et dansk sønæringsbevis kan opnås efter 4 års kokkeuddannelse, og for udlændinge, som kommer fra lande hvor der ikke er tilsvarende håndværksmæssige læreplads traditioner, vil der efter 4 års arbejde i faget automatisk opnås merit og ret til at mønstre ud i samme stilling.

Den enkle og letforståelige regel som den eksisterer, ønskes nu ændret til en bestemmel-se, som åbner op for uens krav og forudsætninger for de personer der skal bestride stillin-ger som skibskokke i danske skibe.

Det kan som eksempel nævnes at et bevis som skibskok på Filippinerne kan opnås efter et 10 - 15 ugers kursus, samt at disse kurser udbydes af mange private kursussteder som også udsteder bevis. Dette bevis er ikke et statsligt sønæringsbevis som det kendes i Dan-mark, men et privat kursusbevis.

I forslaget er der åbnet for at Søfartsstyrelsen skal fastsætte regler for minimumsperioder til søs og godkende uddannelseskurser eller anden tilsvarende erfaring, samt udfærdige anerkendelses-påtegninger af udenlandske beviser efter nærmere regler, som endnu ikke kendes.

Søfartsstyrelsen har over for CO-Søfart erkendt, at den ikke har ressourcer til løbende at kvalitetskontrollere alle skoler i udlandet, som udsteder skibskokke-beviser, og det derfor vil være rederen som skal opfylde kontrolopgaven. Dette vækker bekymring hos CO-Søfart, da man dermed overfører kontrolfunktionen til den samme, som ønsker at ansætte den man skal kontrollere.





Da skolerne ønsker at levere skibskokke til rederiet for at opnå en økonomisk gevinst, og rederierne ønsker skibskokke som kan erstatte dyrere danske skibskokke, har begge parter et behov og afhængighedsforhold, hvilket gør det betænkeligt at overlade kontrolfunktionen til en af disse.

Da rederen samtidig altid har muligheden for at flytte sin rekruttering af skibskokke til andre skoler, hvilket medfører økonomisk tab for den enkelte skole, er forholdet mellem skole og reder i forvejen ulige, og ved at give rederen en kontrolfunktion øges den ulighed betænkeligt.

(quis custodiet ipsos custodes).

I 2008 ønskede A.P. Møller at udskifte de danske skibskokke med filippinske skibskokke, som alle var i besiddelse af et filippinsk bevis som skibskok. Af disse viste det sig at 20 ud af 35 ikke levede op til kravet efter den gældende regel i § 8 stk. 2, om en læretid på 48 måneder.

Med den ønskede ændring ville alle disse automatisk være godkendt, på trods af en uddannelsestid som er mindre end den som kræves for en dansker der skal bestride samme stilling.

De foreslåede ændringer til søfartslovgivningen sker på baggrund af et flot internationalt arbejde udført af ILO. bl.a. for at højne sikkerhed, arbejdsmiljø og sundhed for alle søfarende globalt set. Det virker uforståeligt at Danmark på dette ene punkt ønsker at forringe kvaliteten på noget så vigtigt som uddannelsen af den som forestår kosten for besætningen ombord.

CO-Søfart skal derfor henstille at man fastholder den nuværende § 8. stk. 2, men er enige i forslagene til ændring af § 8 stk. 1 og ny stk. 3.

Hvis man ikke er enige i at fastholde den nuværende § 8 stk. 2, skal vi foreslå en ændring til § 8, som vi har udarbejdet sammen med Danmarks Rederiforening og som lyder:

*En foreskrevet kok skal enten have et dansk sønæringsbevis som skibskok, eller have udstedt et anerkendelsesbevis på baggrund af:*

*enten:*

*a) en læretid i kokkefaget på 48 måneder, heraf mindst 24 måneder i søgående skibe.*

*eller*

*b) en dokumenteret tilfredsstillende gennemførelse af en kokkeuddannelse med relevant indhold fra en anerkendt skole. Uddannelsen skal indeholde kokketjeneste om bord i et søgående skib i minimum 5 måneder. - berigtiget ved e-mail af 21/10-09*

F.s.v.a. anerkendelse af uddannelser og uddannelsessteder, ser parterne gerne, at Søfartsstyrelsen forestår godkendelserne. Alternativt nedsættes et mindre udvalg, bestående





Dansk Sø-Restaurations Forening



Metal Søfart



Søværnets Konstabelforening



4/4

af en repræsentant for myndigheder og relevante parter fra erhvervet, med henblik på godkendelse af relevante skolers uddannelse af søkokke.

- 0 -

CO-Søfart har ikke yderligere kommentarer til de fremsatte lovforslag, som organisationen generelt finder vil medføre forbedringer for såvel søfartserhvervet, som de søfarende.

Samtidig vil organisationen gerne udtale sin anerkendelse af den proces, og det samarbejde, som Søfartsstyrelsen har gennemført sammen med erhvervets organisationer, i forbindelse med udarbejdelsen af de mange ændringsforslag, og den gode dialog der har været mellem styrelsen og erhvervet i samme forbindelse, selv om man ikke har kunnet blive enige om alt.

Med venlig hilsen  
P. o. v.

A. Ole Philipsen  
Formand



## Anita Vedsø Larsen (SFS)

---

**Fra:** Ole Philipsen [op@co-sea.dk]

**Sendt:** 21. oktober 2009 15:34

**Til:** Anita Vedsø Larsen (SFS); Søfartsstyrelsen Hovedpostkasse (SFS)

**Cc:** pv@shipowners.dk

**Emne:** SV: Hørings svar MLC/søfartlove

Kære Anita Vedsø Larsen

I CO-Søfart's hørings svar er der desværre en slå fejl i teksten. I forslaget til ændring af § 8 stk. 2 har vi i vores fællesforslag med Danmarks Rederiforening om ny tekst skrevet praktiktid på 6 måneder. Der skulle have stået 5 måneder. I bedes venligst rette/læse dette som 5 måneder.

mvh

A. Ole Philipsen  
Formand

CO-Søfart  
Mose Allé 13  
DK-2610 Rødovre  
Tlf.nr.: 36 36 55 85  
Fax.: 36 36 55 80  
aop@co-sea.dk  
[www.co-sea.dk](http://www.co-sea.dk)

## DANMARKS FISKERIFORENING

- for alle Danmarks fiskere



Søfartsstyrelsen  
Att.: Anita Vedsø Larsen  
Vermundsgade 38 C  
2100 København Ø

Deres ref.:

B-7-1

21. oktober 2009

### **Forslag om ændring af lov om sikkerhed til søs – Sikkerhedspakke for mindre fiskefartøjer**

Indledningsvist bemærkes, at Danmarks Fiskeriforening i det følgende alene kommenterer de dele af lovpakken, der angår sikkerhed for mindre fartøjer. Danmarks Fiskeriforening antager – som det også fremgår af bemærkninger til lovforslaget – at fiskeskibe er undtaget fra de bestemmelser, der angår implementering af ILO konventionens bestemmelser.

Generelt er det Danmarks Fiskeriforenings opfattelse, at det er vigtigt kontinuerligt at forbedre sikkerheden for fiskefartøjer. I den udsendte lovpakke - *Forslag om ændring af lov om sikkerhed til søs – sikkerhed for mindre fiskefartøjer* - findes en række forslag til forbedring af sikkerheden primært på mindre fiskefartøjer.

Danmarks Fiskeriforening har følgende kommentarer:

#### **Indførelse af periodisk syn/Betaling for syn**

Lovforslaget indeholder forslag om at indføre periodisk syn hvert 5. år for mindre fiskefartøjer. Danmarks Fiskeriforening kan anbefale, at der indføres syn for mindre fartøjer, men at det sker uden omkostninger for fiskeren. Danmarks Fiskeriforening finder derimod ikke, at det er rimeligt at indføre betaling for syn for alle danske fartøjer, blot fordi mindre fartøjer bliver omfattet af synsforpligtelsen. Danmarks Fiskeriforening finder ikke, at der er grundlag for at påføre danske fiskefartøjer omkostninger til syn på mellem kr. 5.000 og kr. 10.000 pr. syn pr. fartøj. For større fartøjer er det en ekstraomkostning på ca. kr. 5.000 pr. år og for mindre fartøjer en ekstraomkostning på ca. kr. 1.000 pr. år.

For erhvervet bliver der tale om ekstraomkostninger i størrelsesordenen 5-7 millioner pr. år, som risikerer at medvirke til at forringe sikkerheden på andre områder, da andre investeringer i sikkerhed mv. må udskydes eller opgives.

## **DANMARKS FISKERIFORENING**

Nordensvej 3, Taulov, 7000 Fredericia, Tel. 70 10 40 40, Fax. 7545 1928  
H. C. Andersens Boulevard 37, 1553 København V, Tel. 7010 4040, Fax 3332 3238  
E-mail: mail@dkfisk.dk

### **Fribordsmærker**

Danmarks Fiskeriforening kan ikke anbefale, at der indføres fribordsmærker. I stedet anbefales, at der fortsat vurderes på baggrund af det nuværende system baseret på eksisterende lasteevne for industrifartøjer.

For mindre fiskefartøjer kan overvejes at styrke fokus på stabiliteten for fiskefartøjer ved evt. at indføre krav om, at stabiliteten ikke må forringes i forbindelse med ombygninger. Disse overvejelser kan evt. indgå i undersøgelsen af stabiliteten på ældre fartøjer., jf. nedenfor.

### **Pligt til at anmelde ombygning**

Danmarks Fiskeriforening kan anbefale forslaget om pligt til at anmelde ombygning. Herunder ikke mindst forslag om at indføre en forpligtelse for værfterne til at anmelde konstruktionsændringer.

### **Undersøgelse af stabiliteten på ældre mindre fartøjer**

Danmarks Fiskeriforening kan anbefale dette initiativ, men det skal fastholdes, at det fartøjerne skal leve op til, er de krav de i sin tid blev godkendt efter.

### **Informationskampagne**

Danmarks Fiskeriforening anbefaler en kampagne for sikkerhed for fiskefartøjer, herunder ikke mindst en kampagne rettet mod mindre fartøjer.

### **Fiskerikontrol**

Danmarks Fiskeriforening kan ikke se værdien af at kontrollere sikkerhedsudstyr til havs, da dette kan kontrolleres i havn. Problematikken er ikke sammenlignelig med besætningskontrol til havs. Desuden forventes dette at kunne give en stor administrativ byrde på grund af misforståelser, hvilket vi også har set i forbindelse med besætningskontrollen. Fra erhvervets side er det vigtigt at fastslå, at Fiskerikontrollens entringer ombord skal omhandle regulering af fiskeriet, og da der desværre i flere tilfælde opstår konflikter i forbindelse med disse entringer, er det vigtigt, at fiskerne ikke udsættes for yderligere kontrol i disse situationer, så antallet af konflikter eskaleres.

Danmarks Fiskeriforening har videresendt lovforslaget til Kystfiskerudvalget, som efter Danmarks Fiskeriforening opfattelse bør have mulighed for at udtale sig i denne sag.

Venlig hilsen

Danmarks Fiskeriforening

Svend-Erik Andersen



DANMARKS REDERIFORENING  
REDERIFORENINGEN FOR MINDRE SKIBE  
BILFÆRGERNES REDERIFORENING  
REDERIFORENINGEN AF 1895

Søfartsstyrelsen  
Center for maritim regulering  
Vermundsgade 38 C  
2100 København C

21. oktober 2009

**Udkast til 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.**

Der henvises til det med mail af 2. oktober 2009 fremsendte lovudkast.

Indledningsvis skal Rederiforeningerne give udtryk for anerkendelse af, at lovforslaget i det væsentlige har været genstand for en "præ-høring" blandt erhvervets parter. Det er fortsat vor opfattelse, at der med konventionen er skabt grundlag for en global standard for søfartssociale regler, som forhåbentlig kan medvirke til, at der skabes "level playing field" til gavn for kvalitetsskibsfarten.

Vi skal imidlertid beklage, at der for det endelige lovforslag har været fastsat en endog meget kort høringsfrist. På grund af lovforslagets omfang og bredde har vi fundet, at der burde gennemføres en bred medlemskonsultation, hvilket imidlertid ikke fuldt ud har været muligt på grund af den korte høringsfrist.

For så vidt angår ændringerne i de respektive lovforslags ansvarsregler, henvises mere generelt til det nedenfor under § 1, nr. 6 anførte.

Om øget digitalisering i forskellige sammenhænge bemærkes, at Rederiforeningerne generelt støtter dette. Adgangen til at fastsætte hvilke systemløsninger der skal tages i anvendelse bør imidlertid forvaltes på en sådan måde, at rederierne ikke påføres omkostninger til indkøb af bestemte programmer eller pålægges at foretage omfattende tilpasninger af egne systemer. Forinden der træffes beslutning om at påføre rederierne nye indberetningsforpligtelser bør der derfor i hvert enkelt tilfælde udarbejdes en specifikation der giver mulighed for at vurdere hvilke konsekvenser beslutningen vil have. Såfremt der skal anvendes specielle programmer bør disse stilles til rådighed for rederierne uden beregning.

**Ad § 1 Forslag til ændring af sikkerhed til søs.**

*- Ad nr. 4, 5 og 7*

Rederiforeningerne finder, at kontrol og indberetninger i relation til nr. 4 og 5 bør baseres på internationalt eller europæisk vedtagne regler. Vi går ud fra, at tilbageholdelse af såvel danske som udenlandske skibe (nr. 7) sker på basis af internationale regler.

***- Ad nr. 6 –virksomhedsansvar for lovovertrædelser begået af ansatte om bord***

I fortsættelse af tidligere drøftelser om anvendelsen af principperne i straffelovens kapitel 5 om virksomhedsansvar på forhold til søs, skal vi fastholde, at der fortsat trods bedre kommunikationsmuligheder mv. mellem land og skib, er en betydelig og principiel forskel mellem, hvad der foregår på landbaserede virksomheder, og hvad der foregår ude på skibene set i forhold til virksomhedernes ledelse. Vi henviser her til tidligere drøftelser om dette spørgsmål, senest drøftelserne i forbindelse med gennemførelsen af den nye bestemmelse i lov om sikkerhed til søs § 32, stk. 10, som blev udformet ved lov nr. 349 af 18. april 2007. Vi finder således, at det fortsat bør være sådan, at hvor strafbare handlinger begås på skibene, bør det strafferetlige ansvar primært gøres gældende over for de ansatte, der begår handlingerne. Det er fortsat således, at det er grundlæggende muligt at sondre mellem handlinger, der begås på skibene, og handlinger der begås på land, og i overensstemmelse med princippet om, at det strafferetlige ansvar bør være fokuseret på den, der handler, bør det strafferetlige ansvar være placeret der, hvor der er handlet forkert, det være sig på skibet eller i land. Noget anderledes forholder det sig formentlig i forhold til landbaserede aktiviteter, hvor det kan være sværere at sondre mellem, om en handling kan siges at være begået af en ansat eller af ledelsen, og hvor derfor en indsigelse om ”for smed at rette bager” ikke synes så tungtvejende.

***- Ad nr. 11 – adgang for Søfartsstyrelsens medarbejdere til rederikontorer uden retskendelse***

Vi finder det principielt forkert, at der i stadigt stigende omfang etableres adgang til myndigheder uden retskendelse at få adgang til virksomheder og rederikontorer mv. Reglen bør være, at medmindre formålet forspildes, bør der altid, forinden der finder tvungen adgang sted til kontorer mv., foreligge en retskendelse der sanktionerer dette.

***- Ad nr. 24 – ny bestemmelse, virksomhedsansvar, hvor funktioner er overladt til selvstændige virksomheder o.l.***

Vi kan tilslutte os de her foreslåede bestemmelser. Vi tillægger det stor betydning, at det - som der nærmere er redegjort for i motiverne til § 32, stk. 10 - fastslås, at bestemmelsen alene vedrører personer, der udfører arbejde om bord, og ikke ansatte på land. Dette betyder og burde have været klarere sagt i motiverne, at bestemmelsen i § 32, stk. 10 ikke medvirker til, at der kan anses at være et nært sammenknyttet forhold mellem et rederi og en selvstændig virksomhed, der udfører opgaver for rederiet, når der ses på lovovertrædelser, der begås af ansatte på land, der tilhører den selvstændige virksomhed.

**Ad § 2 Forslag til ændring af sømandsloven.**

### ***Ad nr. 3 – definition af søfarende***

Afgrænsningen af den personsreds der omfattes af loven angives i bemærkningerne at være identisk med konventionens definition, bortset fra skibsføreren. Vi går ud fra, at der hermed også henvises til den resolutionstekst der blev vedtaget som led i vedtagelse af konventionen ("Resolution on Definition on Seafarer"). Ikke desto mindre finder Rederiforeningerne, at det ikke er tilstrækkelig tydelig, hvem der omfattes af definitionen, når det kommer til personer der *ikke normalt* har deres arbejde om bord i skibet. Særligt indenfor den hjemlige færgefart og på skibe med korte sørejser vil skibet ofte medtage personer, hvis tilstedeværelse kan sidestilles med den i bemærkningerne omtalte "gæsteoptræden". Rederiforeningerne skal på den baggrund anbefale, at man ved fortolkning af loven henholder sig til den i forhold til konventionen snævrere mulige afgrænsning, men med mulighed for, at andre persongrupper som et aftalt vilkår, kan anses som søfarende efter loven.

Som instrument til at afklare tvivl om en personalegruppe er omfattet af loven, kan Rederiforeningerne tiltræde forslaget i nr. 4, idet vi dog bemærker, at vi forstår bestemmelsen således, at en af søfartsstyrelsen anlagt fortolkning af loven efterfølgende kan indbringes for domstolene.

### ***Ad nr. 5***

Hvor rederen ikke samtidig er arbejdsgiver giver det delte ansvar en betydelig udfordring. Rederiforeningerne kan derfor støtte, at der udarbejdes en bekendtgørelse der præciserer forpligtelsen. En bekendtgørelse vil af danske rederier kunne benyttes som redskab til overfor underleverandører at opstille de forpligtelser disse skal honorere efter loven.

### ***Ad nr. 9, 12 og 13***

Udtrykkene "bopæl" og "hjemstedet" er ikke entydige. Det foreslås, at rederiets forpligtelser i stedet relateres til det aftalte forhyringssted, som er det sted, hvor ansættelsesaftalen indledes - hvad enten det er den søfarendes bopæl, opholdssted, hjemsted, eller det sted han i henhold til aftalen ansættes fra, sidstnævnte kunne eksempelvis også være en adresse med relation til rederiet.

. Eksempelvis kan næves at det i dag i kollektive overenskomster for filippinske søfarende er aftalt, at repatriering finder sted til Manila, og tilsvarende er Mumbai aftalt for indiske søfarende.

### ***Ad nr. 11***

De nye forhyringsbestemmelser giver som sådan ikke anledning til bemærkninger, dog finder vi ikke at der, som et dansk særkrav (§ 8c stk. 1), bør pålægges rederiernes forhyringskontorer eller de anvendte bemandingsagenter i lande der har ratificeret konventionen en pligt til at tilvejebringe et dokument, der garanterer, at de overholder konventionens krav.

### ***Ad nr. 14***

Rederiforeningerne forstår bestemmelsen således, at det fortsat vil være afskedigelsesgrund, hvis den søfarende i strid med § 64 indbringer en tvist om tjenesteforholdet for en udenlandsk domstol eller en myndighed med undtagelse af lovlig udenlandsk bemyndiget MLC havnestatskontrol, i den havn/land skibet anløber.

**Ad nr. 16 (§ 24 stk. 4 og 5)**

Det er sædvanligt, at der i DIS overenskomster for udenlandske søfarende er bestemmelser om, at hyrebetalinger via bank, sker til "autoriseret bank" i den søfarendes hjemland. Derfor foreslås følgende ændring, som også kan medvirke til at sikre at kravene i MLC standard A2.2., pkt. 3 honoreres:

*Stk. 4. En søfarende kan kræve hyre udbetalt i form af månedlige træk til en bestemt person eller indsat i en autoriseret bank i den søfarendes hjemland. Der kan dog ikke kræves udbetaling efter flere end to sideløbende træksedler.*

*Stk. 5. En søfarende kan kræve hele eller en del af sin hyre overført til en godkendt bank i den søfarendes hjemland eller en godkendt dansk eller europæisk bank.*

Med autoriseret bank menes en bank eller pengeinstitut hvortil det er muligt på sædvanlige og rimelige markedsvilkår at overføre penge via en dansk bank. Såfremt rederiets danske bankforbindelse eller revisor fraråder overførsler til en af den søfarende anvist bank, bør rederiet have ret til at bede den søfarende om at anvise en anden bank. Krav om overførsel bør ske til en bank i den søfarendes hjemland og overførsel til én bank burde være tilstrækkeligt. Herfra kan den søfarende - om ønskeligt - selv arrangere overførsel til andre banker, hvorfor vi også finder antallet af to sideløbende træksedler fuldt ud tilstrækkeligt.

**Ad nr. 19 og 22**

MLC pålægger rederen at betale hyre i minimum 16 uger fra uarbejdsdygtigheds indtræden. Den eksisterende sømandslov opererer med en betalingspligt på maksimum 2 måneder, regnet fra afmønstring, respektive tjenesteforholdets ophør.

Den foreslåede udvidelse af sygehyreforpligtelsen fra 2 måneder til 16 uger må dels forudsætte, at der for menige søfarende indføres en til Sømandslovens § 40, 1. og 2. punktum svarende bestemmelse, dels at udvidelsen alene indsættes i § 29 stk. 2 og i § 40 i 1. og 2. men ikke i 3 punktum. Forpligtelserne i disse bestemmelser taler ligeledes til fordel for den snævrere mulige fortolkning af søfarende begrebet.

**Ad nr. 20**

Udvidelsen af rederens sygeplejeforpligtelsen i nr. 20 giver som sådan ikke anledning til bemærkninger, men en beskrivelse af konsekvensen af denne udvidelse i kombination med den ændrede definition af søfarende ville have været naturlig.

**Ad nr. 24**

Vi forstår vi pligten således, at den begrænser sig til mønstrede besætninger, det vil sige hvor den søfarende normalt bor, opholder sig og indtager alle sine måltider om bord.

**Ad nr. 26**

Det bemærkes, at det er den enkelte søfarende, der i medfør af MLC er sikret adgang til benyttelse af complaint procedures.

Vi lægger til grund, at forpligtelsen til at oplyse om kontaktdata i MLC reg. 5.1.5. nr. 4, vil blive opfyldt i forbindelse med udnyttelse af bemyndigelsen i § 64, stk. 1.

**Ad nr. 33**

Rederiforeningerne læser lovforslaget således, at der ikke vil blive stillet krav om særskilt certifikat for rederens finansielle sikkerhedsstilling. Bemyndigelsen bør sigte på, at der efter høring af Rederiforeningerne etableres en administrativ enkel og økonomisk fornuftig generel ordning, eksempelvis ved at P&I Entry Certificate anses som fuldt tilstrækkelig sikkerhed.

**Ad nr. 34**

Af bemærkningerne på side 101 fremgår, at der opereres med et sammenfald mellem den ISM ansvarlige og MLC ansvarlige. Rederiforeningerne mener ikke, at MLC forudsætter, at der er et sådant sammenfald. Der er ganske vist indsat en dispensationsadgang, men det bør ikke være hovedreglen, at en ejer er forpligtet til at uddelegere både ISM og MLC ansvaret til samme virksomhed

**Ad § 3 Forslag til ændring af lov om skibes besætning**

Efter drøftelser med Dansk Sø-Restaurations Forening skal Rederiforeningerne foreslå at nr. 1, § 8 stk. 1 og 2 erstattes af følgende:

*§ 8 En foreskrevet kok enten skal have et dansk sønæringsbevis som skibskok eller have udstedt et anerkendelsesbevis på baggrund af enten:*

- a) en læretid i kokkefaget på 48 måneder, heraf mindst 24 måneder i søgående skibe, eller*
- b) en dokumenteret tilfredsstillende gennemførelse af en kokkeuddannelse med relevant indhold fra en anerkendt skole. Uddannelsen skal indeholde kokketjeneste om bord i et søgående skib i minimum 5 måneder.*

*Ingen under 18 år må gøre tjeneste som skibskok.*

F.s.v.a. anerkendelse af uddannelser og uddannelsessteder, ser parterne gerne, at Søfartsstyrelsen forestår godkendelserne. Alternativt nedsættes et mindre udvalg, bestående af en repræsentant for myndigheder og relevante parter fra erhvervet, med henblik på godkendelse af relevante skolars uddannelse af skibskokke.

I skibe hvor besætningen ikke er mønstret (bor, opholder og indtager alle måltider om bord) samt i skibe hvorfra der drives restaurationsvirksomhed bør der ikke være foreskrevet en skibskok.

Rederiforeningerne skal, når der har været lejlighed til nærmere at gennemgå en nylig afsagt kendelse vedrørende foreskrevne kokke, forbeholde sig at vende tilbage med yderligere bemærkninger om betingelserne for at foreskrive kokke.

Vedrørende kravet om uddannelse i den foreslåede § 8, stk. 3 bemærkes, at Rederiforeningerne går ud fra, at der gives mulighed for oplæring om bord for så vidt angår personale, der ikke selvstændigt forestår madlavning.

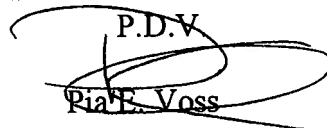
**Ad §§ 4-7**

Forslagene giver ikke anledning til særskilte bemærkninger.

**Ad § 8 Forslag til lovens ikrafttræden**

Af konkurrencehensyn bør de af lovens bestemmelser der gennemfører MLC først sættes i kraft samtidig med konventionens ikrafttræden.

Med venlig hilsen  
DANMARKS REDERIFORENING

P.D.V.  
  
Pia E. Voss

## **Anita Vedsø Larsen (SFS)**

---

**Fra:** Nete Herskind [neh@danskehavne.dk]

**Sendt:** 2. oktober 2009 08:33

**Til:** Anita Vedsø Larsen (SFS)

**Emne:** SV: Høring - lovforslag om ændring af lov om sikkerhed til søs og forskellige andre love

For god ordens skyld skal det bemærkes, at Danske Havne ikke har bemærkninger til det foreslåede.

Med venlig hilsen  
Nete Herskind  
Vicekontorchef

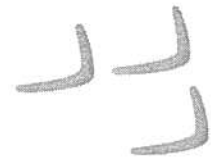
### **Danske Havne**

Tlf. 33703369

E-mail: neh@danskehavne.dk

Website: <http://www.danskehavne.dk>





Søfartsstyrelsen  
Vermundsgade 38 C  
2100 København Ø

Sendt til: [sfs@dma.dk](mailto:sfs@dma.dk)  
[fbm@dma.dk](mailto:fbm@dma.dk)  
[avl@dma.dk](mailto:avl@dma.dk)

28. oktober 2009

### Vedrørende lovforslag om ændring af lov om sikkerhed til søs og forskellige andre love

Datatilsynet  
Borgergade 28, 5.  
1300 København K

Ved e-post af 1. oktober 2009 har Søfartsstyrelsen anmodet om Datatilsynets eventuelle bemærkninger til lov om ændring af lov om sikkerhed til søs og forskellige andre love.

CVR-nr. 11-88-37-29

Telefon 3319 3200  
Fax 3319 3218

Ved e-postmeddelelser af 22. og 23. oktober 2009 har Søfartsstyrelsen fremsendt supplerende bemærkninger til lovforslagets § 1, pkt. 9.

E-post  
[dt@datatilsynet.dk](mailto:dt@datatilsynet.dk)  
[www.datatilsynet.dk](http://www.datatilsynet.dk)

Lovforslagets § 1, pkt. 9, vedrører en ændring af lov om sikkerhed til søs § 16, stk. 2, om videregivelse og offentliggørelse af overtrædelser af den lov og 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.

J.nr. 2009-112-0225  
Sagsbehandler  
Henrik Rubæk  
Jørgensen  
Direkte 3319 3246

Datatilsynet skal herefter udtale følgende:

1. Efter lovforslagets § 1, pkt. 9, vedrørende affattelse af lov om sikkerhed til søs § 16, stk. 2, kan Søfartsstyrelsen 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. Søfartsstyrelsen kan endvidere 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.

Datatilsynet kan ved opslag i de omhandlede love konstatere, at de indeholder strafbestemmelser for overtrædelser af lovene, og at der efter disse regler kan være strafansvar for juridiske og fysiske personer, herunder skibsejeren, ansatte besætningsmedlemmer og andre personer.

Af de almindelige bemærkninger (afsnit 3.3.5) fremgår bl.a., at:

"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 op-



lysninger, der kan anses som personoplysninger, fx 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 straffelagte. Sådanne oplysninger må, hvis det drejer sig om skibe som er ejet af fysiske personer, efter persondataloven, alene 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 for udførelsen af en virksomheds opgaver."

Ved opslag i den eksisterende lov må Datatilsynet imidlertid konstatere, at de forhold, som er omfattet af den eksisterende offentliggørelsesregel, ikke direkte er straffelagte.

Datatilsynet må derfor stille spørgsmålstejn ved, om der på nuværende tidspunkt er tale om videregivelse af oplysninger om strafbare forhold.

**2. Søfartsstyrelsen oplyser endvidere i sine nye bemærkninger (punkt 3.5.5.), at:**

"Strafferetlige afgørelser vedrørende besætningsmedlemmer eller andre fysiske personer (såvel domme som bødevedtagelser) vil blive offentliggjort uden nævnelse af navn."

Datatilsynet skal i den forbindelse bemærke, at offentliggørelse uden nævnelse af navn i en "lille" søfartsverden ikke vil være tilstrækkeligt til, at der ikke er tale om personoplysninger. Der er således tale om behandling af personoplysninger omfattet af persondataloven.

**3. Offentliggørelse af oplysninger om overtrædelser af straffelagte bestemmelser vedrørende fysiske personer, der er ejere af skibe, ansatte besætningsmedlemmer eller andre, er som udgangspunkt omfattet af persondatalovens § 8.**

Det er i de nye bemærkninger anført, at:

"Med lovforslaget videreføres ordningen (om Søfartsstyrelsens kontrolsyn m.v.), 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 forsat anvendelse."

Det er Datatilsynets opfattelse, at en særskilt hjemmel til registrering og opbevaring af oplysninger i videre omfang end, hvad der følger af persondataloven, kun bør tilvejebringes, hvis vægtige samfundshensyn taler herfor. Datatilsynet har i sådanne sager fundet ikke at burde udtale sig om, hvorvidt dette var tilfældet. Datatilsynet finder ligeledes ikke at burde udtale sig herom i nærværende sag.

Datatilsynet noterer sig i den forbindelse, at Søfartsstyrelsen har foretaget en vurdering af, hvorvidt den ønskede lovregel om offentliggørelse af oplysninger er forenelig med databeskyttelsesdirektivet<sup>1</sup>.

Søfartsstyrelsen har i de nye bemærkninger (punkt 3.3.5.) anført, at:

”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 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 af personoplysninger.

I tilknytning hertil skal Datatilsynet henlede opmærksomheden på, at det i afsnit 8 om forholdet til EU-retten er anført, at lovforslaget ikke indeholder EU-retlige aspekter. Datatilsynet skal foreslå, at databeskyttelsesdirektivet overvejes anført.

**3.** I lovforslaget foreslås det, at der på en række udvalgte områder skabes hjemmel til at indføre obligatorisk digital kommunikation mellem virksomhederne og myndigheden.

Det fremgår af de almindelige bemærkninger, at denne del af forslaget er en del af regeringsgrundlaget ”Mulighedernes Samfund” fra 2007, hvor det er regeringens målsætning, at digital kommunikation mellem virksomhederne og det offentlige senest 2012 foregår 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 der kan fastsættes regler om, at indberetning og andre meddelelser, der skal afgives efter loven, skal foretages digitalt. Forslaget indebærer, at oplysningerne ikke længere kan anses for modtaget i Søfartsstyrelsen, hvis de indsendes på en anden måde end den foreskrevne digitale måde.

Det fremgår videre af bemærkningerne, at der kan fastsættes overgangsordninger, der kan lette overgangen til digital indberetning for visse grupper, hvis der på et enkelt område vurderes at være et særligt behov herfor i en overgangsperiode.

For at myndigheden kan håndtere de modtagne indberetninger, kan myndigheden stille krav om, at virksomheden skal anvende bestemte it-systemer og

<sup>1</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv af 24. oktober 1995 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger og om fri udveksling af sådanne oplysninger (direktiv 95/46/EF)

særlige digitale formater. Af sikkerhedsmæssige grunde kan myndigheden desuden stille krav om anvendelse af digital signatur, så myndigheden har sikkerhed for, at afsenderen er den, han eller hun giver sig ud for.

Med lovforslaget skabes der desuden hjemmel til, at ministeren for det pågældende område kan bestemme, at kommunikation mellem myndigheden og virksomheden i forbindelse med den pågældende indberetning skal foregå digitalt, eksempelvis via elektronisk post.

Af de specielle bemærkninger til § 1, nr. 10, fremgår, at hjemlen til obligatorisk digital kommunikation først vil blive udnyttet efter en drøftelse med og orientering af relevante, berørte organisationer.

**3.1.** For så vidt angår de digitale løsninger, som det vil blive obligatorisk at anvende, forudsætter Datatilsynet, at disse er indrettet og til stadighed opdateres, således at de lever op til de krav om de fornødne sikkerhedsforanstaltninger, som følger af persondataloven<sup>2</sup> og databeskyttelsesdirektivet<sup>3</sup>.

I persondatalovens § 41, stk. 3, er det fastsat, at den dataansvarlige skal træffe de fornødne tekniske og organisatoriske sikkerhedsforanstaltninger mod, at oplysninger hændeligt eller ulovligt tilintetgøres, fortabes eller forringes, samt mod, at de kommer til uvedkommendes kendskab, misbruges eller i øvrigt behandles i strid med loven.

Det er forudsat, at sikkerhedsforanstaltningerne under hensyn til det aktuelle tekniske niveau og de omkostninger, som er forbundet med deres iværksættelse, skal tilvejebringe et tilstrækkeligt sikkerhedsniveau i forhold til de risici, som behandlingen indebærer, og arten af de oplysninger, som skal beskyttes, jf. direktivets artikel 17, stk. 1, 2. afsnit.

**3.2.** For så vidt angår det foreslåede krav om, at den videre kommunikation mellem myndigheden og virksomheden i forbindelse med indberetningen skal foregå digitalt, eksempelvis via elektronisk post, forudsætter Datatilsynet, at kommunikation, der omfatter personoplysninger, skal ske med de fornødne sikkerhedsforanstaltninger som krævet efter persondataloven. Dette indebærer efter Datatilsynets opfattelse, at der skal anvendes kryptering ved fremsendelse af fortrolige og følsomme personoplysninger over internet, herunder ved brug af elektronisk post.

Datatilsynet har herved lagt vægt på, at der er tale om obligatoriske ordninger, som det offentlige gennemfører, og som vedrører kommunikation til og fra offentlige myndigheder, herunder vedrørende lovpligtige indberetninger. Under disse omstændigheder skal datasikkerheden efter Datatilsynets opfattelse leve op til de krav, som gælder for den offentlige sektor. Herudover skal sik-

<sup>2</sup> Lov nr. 429 af 31. maj 2000 om behandling af personoplysninger med senere ændringer.

<sup>3</sup> Europa-Parlamentet 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.

kerhed for autenticitet og integritet sikres i fornødent omfang ved anvendelse af passende sikkerhedsforanstaltninger.

4. Det bemærkes for en god ordens skyld, at det følger af persondatalovens § 57, at der ved udarbejdelse af bekendtgørelser, cirkulærer eller lignede generelle retsfor skrifter, der har betydning for beskyttelse af privatlivet i forbindelse med behandling af personoplysninger, skal indhentes en udtalelse fra Datatilsynet.

Kopi af dette brev sendes til Justitsministeriets Lovafdeling til orientering.

Med venlig hilsen

Lena Andersen  
Kontorchef

## Anita Vedsø Larsen (SFS)

---

**Fra:** Lene Andersen (EBST) på vegne af EBST Ministerbetjening (EBST)  
**Sendt:** 21. oktober 2009 15:06  
**Til:** Anita Vedsø Larsen (SFS); Søfartsstyrelsen Hovedpostkasse (SFS)  
**Cc:** EBST Ministerbetjening (EBST)  
**Emne:** VS: Høring - forslag til lov om ændring af lov om sikkerhed til søs og forskellige andre love

**Vedhæftede filer:** 2009 10 01 høringsbrev.doc; 2009 10 01 høringsliste.doc; 2009 10 01 Lovforslag.pdf

Kære alle

EBST har ingen bemærkninger til høring - forslag til lov om ændring af lov om sikkerhed til søs og forskellige andre love.

Vi beklager den sene fremsendelse.

Med venlig hilsen

Lene Andersen  
Erhvervs- og Byggestyrelsen  
Dahlerups Pakhus  
Langelinie Alle 17  
2100 København Ø  
Telefon direkte 35 46 63 63

**Anita Vedsø Larsen (SFS)**

**Fra:** Kristian Søger Nielsen [KSN@eogs.dk]  
**Sendt:** 22. oktober 2009 11:14  
**Til:** Anita Vedsø Larsen (SFS); Søfartsstyrelsen Hovedpostkasse (SFS)  
**Cc:** Lotte Dalgaard (EOGS); Kristian Søger Nielsen; Simon Hauptmann (EOGS); Jakob Solmunde Michelsen (EOGS)  
**Emne:** Høringssvar – Lovforslag om ændring af lov om sikkerhed til søs, sømandsloven og forskellige andre love og om ophævelse af lov om forhyring af skibsmandskab  
**Signeret af:** ksn@eogs.dk

Kære Anita Vedsø Larsen

Hermed fremsendes CKR's høringssvar på nedenstående lovforslag. CKR vil i denne forbindelse gerne takke Søfartsstyrelsen for den konstruktive (og ganske omfattende) hjælp til at gennemarbejde lovforslaget. Såfremt høringssvaret giver anledning til spørgsmål eller kommentarer er du meget velkommen til at kontakte mig.

Mvh  
 Kristian S. Nielsen



**Høringssvar – Lovforslag om ændring af lov om sikkerhed til søs, sømandsloven og forskellige andre love og om ophævelse af lov om forhyring af skibsmandskab**

DATO 22. oktober 2009  
 Sag nr. 2009-0020329  
 KSN/SIH

Erhvervs- og Selskabsstyrelsens Center for Kvalitet i ErhvervsRegulering (CKR) har modtaget ovennævnte forslag i høring. CKR har i denne forbindelse følgende bemærkninger.

Lovforslaget er primært fremsat for at implementere FN's internationale Arbejdsorganisations (ILO) konvention, vedrørende søfarendes arbejdsforhold. Konventionen har til formål at harmonisere niveauet for de søfarendes arbejdsforhold, gennem forskellige tiltag. Udover at gennemføre disse, indeholder forslaget derudover en række andre ændringer af søfartslovgivning.

**ERHVERVS- OG  
 SELSKABSSTYRELSEN**  
 Kampmannsgade 1  
 1780 København V

De enkelte punkter i lovforslaget, som CKR har bemærkninger til, vil blive gennemgået enkeltvis i nedenstående. Lovforslagets administrative konsekvenser opsummeres herefter til sidst i punkt I. Derefter følger en række generelle kommentarer til lovforslaget.

Tlf. 33 30 77 00  
 Fax 33 30 77 99  
 CVR-nr 10 15 08 17  
 eogs@eogs.dk  
 www.eogs.dk

A) Konventionsbestemte MLC-syn:

For at sikre at alle skibe lever op til konventionens regler vedrørende arbejdsforholdene på skibe, skal alle skibe, der anvender søfarende i ansættelsesforhold, gennemgå et syn. For skibe med bruttotonnage på

**ØKONOMI- OG  
 ERHVERVS-MINISTERIET**

500 og derudover, der anløber udenlandske havne, skal der desuden udstedes certificeringer.

Alle skibene skal herefter synes med et mellemrum på maksimum 3 år. Selve syningen vil hovedsageligt foretages af klassifikationsselskaber samt i mindre grad Søfartsstyrelsen selv.

#### *Erhvervsøkonomiske konsekvenser*

Syningen vil have direkte negative konsekvenser for skibene, da ordningen er gebyrfinansieret. For det første syn, der vil være det mest omfattende, vil det koste ca. 32.000 kroner for skibe i international fart, samt ca. 2.400 for skibe der kun sejler i national fart. For de henholdsvis 550 skibe i international fart, og de 1.789 skibe i national fart vil de erhvervsøkonomiske omstillingsomkostninger således beløbe sig i alt 23,4 millioner kroner i perioden frem til 2012, som de første syn vil strække sig til. De løbende syn vil årligt medføre omkostninger for ca. 6,9 millioner kroner, samlet for virksomhederne.

#### *Administrative konsekvenser*

De administrative konsekvenser ved synene, svarer til den tid rederne skal bruge på at bestille synene, tilrettelægge procedurer samt den tid det tager at inspicere skibet, hvor en skibsrepræsentant skal gå med synsmanden rundt. Der er dog stor forskel på de administrative byrder i forhold til det omfattende første syn, og det noget mindre periodiske syn.

I forhold til første syn, forventes det virksomhederne at tage ca. 2 timer at forberede og bestille et syn. Hertil kommer dog en opgave med udfyldelse af en formular over skibets besætning, som ikke kan kvantificeres på nuværende tidspunkt.

Det er uvist, hvor lang tid inspiceringen tager, da det bl.a. afhænger af arbejdsforholdene ombord, antallet af besætningsmedlemmer samt skibets størrelse. Søfartsstyrelsen har dog, indhentet foreløbige erfaringer fra Storbritannien, der som det eneste land indtil videre har udført disse MLC syn,

På denne baggrund er det muligt at estimere de administrative konsekvenser for virksomhederne. Søfartsstyrelsen er dog på nuværende tidspunkt ikke i besiddelse af en komplet registrering af besætningsfastsættelsen på danske skibe, og estimeringen er derfor behæftet med en vis usikkerhed.

De administrative omstillingsomkostninger for de 413 skibe, hvor besætningssammensætningen kendes, forventes at være på 4.128 timer årligt. For 'restgruppen' på 1.932 skibe, kan tidsforbruget således ikke estimeres, men må, i kraft af populationens størrelse, antages at være betydelig.

De løbende administrative byrder er ligeledes forbundet med usikkerhed, da de periodiske syn endnu ikke er gennemført i nogen lande. På baggrund af oplysninger fra Søfartsstyrelsen, har CKR dog vurderet, at tidsforbruget for de 2.336 skibe, der hvert 3. år skal synes, vil være i størrelsesordenen 1.500 timer årligt på samfundsniveau. Tallet skal tages med forbehold, og må betragtes som et estimat af det forventede byrdeniveau.

Dette estimat bygger på den forudsætning, at disse periodiske syn foretages i forlængelse af de allerede eksisterende tilsyn med sikkerhed

o.l. ombord, og derfor at der ikke vil være byrder forbundet med at skulle bestille syn.

Førstegangscertificeringen, i forbindelse med den årlige tilvækst af skibe til international fart, vil desuden være en løbende administrativ byrde for erhvervslivet. De nærmere omkostninger, afhænger af de nye skibes størrelse, og kan ikke kvantificeres på dette tidspunkt.

#### B) Anerkendelsesbevis for udenlandske skibskokke:

Udenlandske skibskokke, der vil arbejde på danske skibe skal have et anerkendelsesbevis udstedt af Søfartsstyrelsen. Hertil skal rederen dokumentere at vedkommende opfylder danske krav til skibskokke. Beviserne skal fornyes hvert 5. år.

Forslaget er en liberalisering af området, da udenlandske skibskokke førhen kun har måttet arbejde på danske skibe, såfremt de har kunnet dokumentere at have været i lære hos en dansk skibskok i 48 timer.

I praksis har det betydet, at danske skibe i meget begrænset omfang hyrede udenlandske skibskokke. Som følge af, at udenlandske kokke uddannelser nu kan anerkendes, såfremt de lever op til minimumskrav, forventes der en stigning i antallet af ansøgninger. Denne meraktivitet, vil således også medføre øgede erhvervsøkonomiske og administrative byrder.

Da CKR på nuværende tidspunkt vurderer tiltaget til at være en liberalisering af reglerne, forventes de løbende administrative omkostninger dog at blive registreret som en del af Søfartsstyrelsens nulpunktsmåling

#### *Erhvervsøkonomiske konsekvenser*

For udstedelse af et anerkendelsesbevis pålægger Søfartsstyrelsen et gebyr på 500 kr. for sagsbehandlingen. Der forventes at udstedes 1.100 beviser første år, og herefter ca. 600 pr. år. De erhvervsøkonomiske omstillingsomkostninger vil således være på 0,6 millioner for 2010 og herefter løbende på 0,3 millioner årligt.

#### *Administrative konsekvenser*

De administrative byrde svarer til den tid det tager at indsamle og bearbejde dokumentation, og herefter indsende den til Søfartsstyrelsen. Der eksisterer i AMVAB databasen, måling af en tilsvarende byrde i kraft af BEK nr. 71 om anerkendelse af udenlandske beviser til tjeneste i handelsskibe, hvor Søfartsstyrelsen udsteder anerkendelsesbevis til udenlandske skibsofficerer. Tidsforbruget er her beregnet til 240 minutter pr. ansøgning, og vurderes at være repræsentative for den kommende procedure for udenlandske skibskokke.

De administrative omkostninger vurderes på denne baggrund at udgøre 4.400 timer det første år, og herefter 2.400 timer i årlige løbende byrder på samfundsniveau.

#### C) Certificering og tilsyn med private forhyrings- og formidlingskontorer:



Hidtil har det kun været muligt at benytte offentlige forhyrings- og formidlingstjenester i forbindelse med ansættelse af arbejdskraft. Med lovforslaget bliver det muligt for private aktører at udbyde disse tjenester. Virksomheder der ønsker at udbyde denne tjenesteydelse, vil skule certificeres før de kan godkendes hertil.

#### *Erhvervsøkonomiske konsekvenser*

Certificeringen er gebyrpålagt, med et beløb på 35.000 kroner per virksomhed. På baggrund af erfaringer fra England skønnes det, at der i de første 4 år kan forventes ca. 24 ansøgninger, hvilket giver et byrdeniveau på 0,8 millioner for de erhvervsøkonomiske omstillingsomkostninger frem til og med 2013. Hertil kommer løbende tilsyn hvortil der vurderes omkostninger for erhvervslivet svarende til 0,1 million kroner pr. år

#### *Administrative konsekvenser*

Det administrative tidsforbrug i forbindelse med certificering og tilsyn, kendes ikke præcist, men på baggrund af den umiddelbart ret lille forventede population, vurderer CKR at der vil være tale om relativ begrænsede administrative omkostninger for erhvervslivet.

### D) Certifikater til olietankskibe

Olietankskibe har hidtil fået udstedt certifikater, der har været tidsbegrænsede, og kun skulle fornyes i tilfælde af, at rederen skiftede forsikringsselskab eller blev opkøbt.

Da der har været eksempler på, at olietankskibe har haft mangelfulde forsikringsdækning, og da Søfartsstyrelsen i sådanne tilfælde kan risikere at blive holdt erstatningspligtige, strammes reglerne nu, således at certifikaterne fra 2010 skal fornyes hvert år. Fornyelsen er betinget af dokumentation af, at skibet er lovmæssigt forsikret mod olieforureningsskader.

#### *Erhvervsøkonomiske konsekvenser*

Den hidtidige certificering har været gebyrfri, men i og med frekvensen nu vil stige, indføres der gebyrbetaling for certificeringen på 1.000 kr. pr. hændelse.

Da der forventes af ville blive udstedt 120 beviser pr. år vil de løbende erhvervsøkonomiske konsekvenser beløbe sig i 120.000 kr. pr år på samfunds niveau.

#### *Administrative konsekvenser*

Der vil være nye administrative byrder forbundet med indførsel af en årlig indberetningspligt for fornyelsen af certifikatet. Søfartsstyrelsen har dog oplyst, at indberetningen vil tilrettelægges på en sådan måde, at skibene blot skal indsende en erklæring med en kopi af deres forsikringsaftale, hvorved certifikatet vil blive fornyet.

CKR kan i denne forbindelse anbefale, at der arbejdes på en digital løsning, hvor skibene blot skal indberette et identifikationsnummer og

kopi af forsikringsaftalen, således at tidsforbruget vil begrænses mest muligt, i de tilfælde, hvor forsikringsforholdene ikke har ændret sig fra sidste år.

Der eksisterer i dag et tilsvarende krav i BEK nr. 838 af 18/08/2008 om certifikater til bekræftelse af forsikring eller anden garanti til dækning af det civile ansvar for forureningsskader forårsaget af bunkersolie fra skibe, hvor skibene også forpligtes til årligt at skulle indsende erklæringer, for at få certifikatet fornyet.

Søfartsstyrelsen har bekræftet, at de to indberetninger vil koordineres, således at de skibe, der skal indsende begge erklæringer, kan indsende dem samtidigt, hvorved byrden for virksomhederne begrænses.

#### E) Skærpet tilsyn med sikkerhedsstyringen

Da der har været tilfælde med enkelte redere som ikke lever op til reglerne for sikkerhedsstyringen, ønsker Søfartsstyrelsen at skærpe kontrollen, ved helt at kunne overtage ISM-certificeringen, som normalt forestås af klassifikationselskaber.

Hvor mange redere det vil dreje sig om, vides ikke på nuværende tidspunkt, men SFS oplyser at disse vil blive udvalgt ud fra en risikobaseret tilgang.

CKR støtter dette, og henstiller til, at der som minimum ikke sker nogen stigning i frekvensen af tilsyn for de redere, der i en årrække har efterlevet lovgivningen.

#### F) Øget tilsyn med fiskeskibe samt indførelse af brugerbetaling

Da der ved en foretaget stikprøvekontrol viste sig at være en relativ stor procentdel af mindre fiskeskibe, der sejlede med udstyr og installationer ombord, der ikke lever op til lovgivningen, foreslås det, at der indføres krav om syn af mindre fiskeskibe, hvert fjerde år.

Hidtil har kun større fiskeskibe været underlagt sådanne krav om periodiske syn.

##### *Erhvervsøkonomiske konsekvenser*

De nye syn af mindre fiskeskibe vil blive finansieret via gebyrer. For ikke at stille alle fiskeskibe ens, pålægges også de større fiskeskibe nu at skulle betale gebyr ved det periodiske syn. Det vil for større fiskeskibe koste ca. 10.000 kroner for det periodiske syn og 5.000 kroner for det mellemliggende. For de mindre fiskeskibe vil det koste 5.000 kr. for det periodiske syn.

For de ca. 1.300 omfattede fiskeskibe vil der i alt være tale om en løbende byrde på 2.125.000 kr. årligt. i direkte negative erhvervsøkonomiske konsekvenser.

##### *Administrative konsekvenser*

Forslaget indeholder også nye administrative byrder for de mindre fiskeskibe, der skal bruge tid på inspektionen fra Søfartsstyrelsen.

Synet skal som nævnt ske med et femårigt interval, hvilket gennemsnitligt betyder at der vil gennemføres ca. 200 årlige syn af denne type. Det vurderes at tage ca. 5 timer per skib, og den

administrative byrde vil derfor være på ca. 1000 timer årligt på samfundsniveau.

Et mellemliggende kontrolsyn som hos de større fiskeskibe, vil ikke blive indført. I stedet vil Fiskeridirektoratet, efter aftale med Søfartsstyrelsen, påse de mindre fiskeskibes sikkerhedsudstyr, når de syner disse for fiskekvoter o.l.. Den administrative byrde forventes herved at være begrænset, hvilket CKR betragter som en positiv tilrettelæggelse af tilsynet på området.

Det er i dag et krav, at når fiskefartøjer ombygges, skal de oplyse herom til Søfartsstyrelsen.

Da der har været eksempler på at mange af fiskeskibene ikke foretager en sådan indberetning, indføres der krav om, at ejere af fiskeskibe skal udfylde en selvangivelse hvori de erklærer, at de *ikke* har ombygget skibet i den femårige periode imellem synene. Herudover indføres der en anmeldelsespligt for værfter og mindre maskinværk-steder ved ombygning af fiskeskibe.

Efter forslaget vil den gældende regulering i forhold til fiskeskibe altså være et periodisk syn, indberetning om de ikke har ombygget fiskeskibet, indberetning når de har ombygget samt indberetninger ved ombygninger for værfterne.

Der er efter CKR's opfattelse tale om overlappende regulering, hvor den samme oplysning i princippet risikerer at blive indberettet op til tre gange. CKR anbefaler derfor at det overvejes hvorvidt reguleringen kan begrænses, sådan at byrden for erhvervslivet mindskes.

#### G) Udvidelsen af søfarendebegrebet

I gældende dansk ret findes to kategorier af søfarende der benævnes efter den paragraf hvori de er reguleret.

Personer i § 2 gruppen er ikke ansat af rederen, eller er ansat af rederen, men udfører andet arbejde end skibstjeneste. Ansatte i § 2 gruppen har ikke de samme rettigheder som ansatte i § 1, if. regler vedr. opsigelse, udbetaling af hyre, visse sygerettigheder m.m.

Konventionen udvider definitionen af søfarende i forhold til dansk praksis, således at en person, der er ansat eller arbejder ombord på et skib kan betragtes som søfarende – uagtet vedkommendes stilling.

Derved er det ikke længere muligt at opretholde en sondring imellem de to førnævnte kategorier i dansk ret, således at alle der arbejder på skibet (med enkelte undtagelser, som f.eks. inspektører/klassifikationsselskaber el lign. der kun arbejder mens skibet ligger i havn) nu skal tilbydes de samme rettigheder.

#### *Erhvervsøkonomiske konsekvenser*

Søfartsstyrelsen oplyser, at der ikke findes nogen præcise tal på, præcist hvor mange § 2 søfarende, der arbejder på danske handelsskibe, men at anvendelsen er begrænset til meget få rederier.

På den baggrund vurderer CKR, at de negative erhvervsøkonomiske

konsekvenser ved forslaget vil være begrænset, idet rederierne i stor udstrækning altså allerede lever op til de fleste af de forpligtelser, konventionen stiller krav om.

Udvidelsen af søfartsbegrebet vurderes derfor heller ikke at have nogen administrative konsekvenser for erhvervslivet.

#### H) Regler om hjemsendelse, gratis kost m.m. for besætningsmedlemmer

Der er i konventionen en række krav til besætningens forhold, if. procedurene ved sygdom, regler for forplejning, kost og logi, m.m.

En stor del af disse regler bliver som følge af konventionen blot kodificeret, i og med det hidtil har været praksis, men aftalt gennem overenskomster imellem erhvervets parter.

Eksempelvis er kravet om fuld forplejning for søfarende på skibe allerede procedure for alle ansatte, der overnatter om bord på danske skibe.

For søfarende på national færgefart, der overnatter hjemme, har der dog hidtil ikke været pligt til at tilbyde pågældende kost om bord. En stor del af færgernes har dog tilbudt det alligevel, og der vil derfor være tale om en stærk begrænset realudvidelse af de økonomiske konsekvenser for de pågældende virksomheder

På enkelte andre punkter stiller konventionen skærpede krav end dansk ret: If. kur og pleje under sygdom stiller konventionen krav om en dækningsperiode på op til 16 uger, hvilket vil medføre en udvidelse på 4 uger i forhold til den hidtidige regel i Danmark om 12 uger. Tilsvarende udvides dækningsperioden for udenlandske søfarende der sygeafmønstres i dansk havn med 4 uger, efter konventionen.

Endelig udvides perioden for hyre under sygdom, for de søfarende fra 2 måneder til 16 uger, ligesom opsigelsesfristen ved lovligt forfald udvides til 16 uger.

Samlet er det CKR's vurdering at der er tale om begrænsede udvidelser, og at konventionens bestemmelser i vid udstrækning allerede efterleves herhjemme, således at der vil være tale om beskedne ekstra udgifter for erhvervet.

Byrderne er erhvervsøkonomiske, og vil således ikke blive relevant i henhold til AMVAB.

#### I) Opsamling

##### *Erhvervsøkonomiske konsekvenser*

Der er i forslaget stillet en række nye krav om tilsyn og certificeringer for skibsfarten. En stor del af disse ordninger er som nævnt finansieret igennem gebyrer pålagt erhvervet. Samlet vil der være tale om erhvervsøkonomiske konsekvenser for søfarten, der beløber sig i 24,8 millioner i omstillingsomkostninger samt 9,5 millioner i løbende udgifter.

Den foreslåede regulering kan dog have positive strukturelle erhvervsøkonomiske konsekvenser, i og med Danmark i forhold til nuværende praksis må formodes at være tættere på konventionsbestemmelserne end en række andre lande. Eks. if. kravene om kur og forplejning af ansatte ombord, hvorfor en harmonisering af niveauet for arbejdsforholdene på skibe kan betyde en forbedring af danske rederiers internationale konkurrencesituation.

#### *Administrative konsekvenser*

Der er i forslaget en række nye krav om tilsyn og indberetninger, der vil medføre øgede administrative byrder for virksomhederne.

Den største administrative byrde forventes at ligge i det obligatoriske MLC syn, hvor der vil være omstillingsomkostninger ved det omfattende første syn samt løbende byrder ved de opfølgende syn, der skal ske hvert tredje år. Som tidligere nævnt kan byrdeniveauet dog ikke på nuværende tidspunkt kvantificeres præcist, da det i høj grad er betinget af skibenes størrelse samt besætningsantal, som for de fleste af skibene ikke kendes præcist. CKR vurderer dog byrderne forbundet med denne aktivitet til at være mindst 1.500 timer om året.

For mindre fiskeskibene vil der også være tale om en stigning i de administrative byrder på 1.000 timer årligt i kraft af de nye tilsyn, og hertil kommer også nye indberetninger vedr. ombygninger.

De administrative byrder vedrørende skibskokke vil som nævnt blive registreret, men forventes de facto ikke at blive registreret som nye byrder, da de følger en liberalisering af området.

De samlede administrative byrder ved forslaget, kan ikke på nuværende tidspunkt opgøres entydigt, men vil være på 2.500 timer plus de 120 årlige indberetninger for olietankskibe, samt de 200 årlige selvangivelser for fiskeskibe, og skibsværfters indberetninger om ombygninger. Hertil kommer nye byrder for certificering af nye skibe.

Lovforslaget vil således resultere i et administrativt tidsforbrug for virksomhederne, der overstiger 100 timer årligt på samfundsniveau, der er bagatelgrænsen for ændringslove der indgår i AMVAB databasen. Lovforslaget vil derfor blive inkluderet i den næste opdatering af Økonomi- og Erhvervsministeriets AMVAB-måling.

#### *Digitalisering*

Det er endnu uvist, hvorvidt hele lovforslaget vil kunne administreres digitalt, men der er i lovforslaget en række hjemler til yderligere digitalisering af de forskellige indsendelser.

CKR anbefaler, at Søfartsstyrelsen tager initiativ til at sikre, at alle nye indberetningspligter og afrapporteringer i lovforslaget vil kunne forvaltes digitalt, således at der indsættes mulighed for at datere og underskrive anmeldelserne elektronisk, fx ved digital signatur. Der kan i denne forbindelse læses mere om digital forvaltning her:

<http://www.regelforenkling.dk/sw33743.asp>

CKR gør i den forbindelse opmærksom på e2012-målsætningen, der fastsætter, at al relevant skriftlig kommunikation mellem virksomhederne og det offentlige skal foregå digitalt i 2012. Nærværende forpligtelser for virksomhederne vurderes at være omfattet af denne målsætning.

### *Kontrol*

Søfartsstyrelsen nævner selv i lovforslaget, at der vil anvendes risikobaseret kontrol.

CKR opfordrer generelt styrelsen til, hvor det er hensigtsmæssigt at tilrettelægge alle ikke konventionsbestemte tilsyn, kontrolbaseret, hvor man ved hjælp af indikatorer og kriterier mere målrettet får udpeget potentielle overtrædere. Hvis der gennemføres færre tilsyn blandt virksomheder, som gentagne gange ikke har haft anmærkninger i forbindelse med tilsynene, kan ressourcer frigøres til at øge kontrolindsatsen overfor de virksomheder, som ikke ønsker eller formår at efterleve gældende regler.

Endvidere opleves (over)kontrol hyppigt som en væsentlig irritationsbyrde af virksomhederne. Derfor vil en reduktion af kontrollen af virksomheder, der efterlever lovgivningens krav, også nedbringe virksomhedernes irritationsbyrder. I denne forbindelse anmoder CKR om at Søfartsstyrelsen overvejer, hvorvidt alle indberetningskravene i forbindelse med fiskeskibenes ombygning, er nødvendigt, og om nogen af kravene kunne frafalde, hvis man samtidig kombinerede dem med en risikobaseret kontrol.

### *Kommunikation*

Jf. lovforslagets størrelse, kan det for at undgå unødige byrder for erhvervslivet, være hensigtsmæssigt at udarbejde en kommunikationsplan for loven, som beskrives i lovforslagets almindelige bemærkninger, jf. Justitsministeriets vejledning om lovkvalitet. Kommunikationsplanen skal bl.a. sikre, at virksomhederne informeres om loven i rette tid, at de forstår formålet med loven, og hvad loven betyder for dem. En online-guide til at lave kommunikationsplanen findes på [www.kommunikationsguide.dk](http://www.kommunikationsguide.dk). Navnlig i forhold til forslaget del vedrørende MLC syn, kan det være relevant med en eventuel vejledning, der vil kunne hjælpe virksomhederne med at tilrettelægge procedurer og arbejdsgange før synet, der i sidste ende vil kunne spare både tid og ressourcer for virksomhederne.

CKR har ikke yderligere bemærkninger.

Med venlig hilsen

Kristian Søger Nielsen  
Fuldmægtig  
Tlf. direkte 3330 7747  
E-post ksn@eogs.dk

*Erhvervs- og Selskabsstyrelsens Center for Kvalitet i ErhvervsRegulering (CKR) vurderer de erhvervsøkonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet som følge af nye love og bekendtgørelser. CKR kan teste forslag med væsentlige administrative konsekvenser for erhvervslivet i Økonomi- og Erhvervsministeriets virksomhedspanel.*

E&S benytter digital signatur på alle e-mails. Vil du vide mere om digital signatur - [læs her](#). Hvis du har problemer med en e-mail fra E&S - returnér venligst e-mail inkl. fejlbesked - [læs om de mest almindelige fejl](#). Undlad venligst at kryptere e-mails direkte til E&S medarbejdere, benyt i stedet [eogs@eogs.dk](mailto:eogs@eogs.dk) - [Læs mere](#).

---



## FAGLIGT FÆLLES FORBUND

Søfartsstyrelsen  
Vermundsgade 38 C  
2100 København

Sendt til Mail: AVL@dma.dk

J.nr.: Transport HB/tk

20. oktober 2009

### **Høring af forslag til Lov om ændring af Lov om sikkerhed til søs, sømandsloven mm.**

I skrivelse af 1. oktober 2009 har styrelsen anmodet 3F om bemærkninger til ovenstående.

Lovforslaget tilkendegiver primært at have til formål at sikre, at Danmark gennemfører ILO's konvention om søfarendes arbejdsforhold (MLC). 3F, der har deltaget i hele processen om MLC's skabelse, deler styrelsens ønske og havde gerne set dansk lovgivning tilrettet således, at dansk ratifikation kan finde sted.

3F finder dog især, at bemærkningerne til artikel 3 imidlertid stiller sig hindrende i vejen for dansk ratifikation. Det fremgår af konventionens artikel III, at hvert land, der ratificerer, skal sikre sig, at der i forbindelse med lige netop denne konvention sikres overholdelse af ILO's grundlæggende konventioner, herunder konvention 87 og 98. 3F er også opmærksom på, at Danmark ikke ved ratifikation af MLC 2006 har påtaget sig nye forpligtelser. DIS-lovens § 10 er dog helt i strid med de grundlæggende konventioner og har siden vedtagelsen været stærkt kritiseret af ILO herfor. Vi henviser i den forbindelse også til de af LO og 3F tidligere fremsatte bemærkninger til DIS-loven.

Vi bemærker os den nye § 1, stk. 2, hvilket 3F blandt andet betragter som værende model til afklaring af de spørgsmål, 3F rejste under prehøringen vedrørende personkredse omfattet af aktiv arbejdsmarkedspolitik, der herefter må anses for fuldt omfattet af sømandsloven.

Vedrørende § 25, stk. 2 og 3 kan 3F tiltræde stk. 2, men finder ikke dækning i konventionen for stk. 3. Som udgangspunkt har den søfarende i henhold til konventionen et ubetinget krav på hjemrejse uden omkostninger for sig selv efter nærmere fastsatte regler. En søfarende vil kun kunne pålægges at betale egen hjemrejse ved træk i tilgodehavende hyre, hvis han væsentligt har misholdt sine forpligtelser. Dette kan imidlertid ikke altid afgøres af rederen/skibsføreren, der ofte vil være part i en omtvistet afskedssag. Konventionen forudsætter derfor, at en eventuel selvbetaling må finde sted efter påkrav, når hjemsendelsen er overstået – eventuelt ved retslig afgørelse. 3F

FAGLIGT FÆLLES FORBUND  
Kampmannsgade 4  
DK-1790 København V  
tlf. +45 70 300 300  
fax +45 70 300 301  
e-mail: 3f@3f.dk  
www.3f.dk





finder i øvrigt, at ikke alle afskedigelsesbestemmelserne i § 17 er egnede til at afgøre eventuel selvbetaling.

Vedrørende § 18 ønsker 3F med henvisning til titel 2, B2.5.1 (IV) at foreslå, at der etableres en definition af krigszone. Dette skyldes ikke mindst de senere års tiltagende uroligheder samt uerklærede krigslignende tilstande som pirateri og overfald, der finder sted. Ønsket udspringer af de vanskeligheder, de søfarende har haft ved at aftale dette med rederierne.

Vedrørende udmønstringsperioden foreslår 3F, at denne fastsættes til 6 måneder. Den nuværende 12 måneders udmønstringsperiode blev ved DIS-lovens indførelse i 1988 indsat som afløsning for en allerede eksisterende 6 måneders udmønstringsperiode.

Uanset MLC 2006 indeholder en 12 måneders udmønstringsperiode, er det kendt, at danske søfarende har en meget kortere udmønstringsperiode, som er overenskomstmæssigt aftalt. Udenlandske søfarende har samme ønske om familieliv, og en sådan ændring vil endvidere være en arbejdsmiljømæssig forbedring. En fastholdelse af 12 måneders udmønstringsperiode, der kun har virkning for udenlandske søfarende, må opfattes som åbenlys diskrimination.

Vedrørende forhyrings- og formidlingstjenester ønsker 3F fortsat at opretholde det nuværende lovsikrede forbud mod at anvende private vikarbureauer på søfartsområdet, idet det medfører en uholdbar adskillelse mellem, hvem der leder og fordeler arbejdet, og hvem der er ansvarlig for løn og øvrige ansættelsesvilkår. Det vil endvidere efter vores opfattelse føre til en svækkelse af sikkerheden til søs.

3F finder forslaget til § 64 stk. 2 for stridende mod MLC-konventionens titel 5, punkt 4, hvoraf fremgår, at både søfarende og skibsredere har fri adgang til at vælge, hvor vedkommende ønsker en retssag behandlet. Dette bestyrkes ydermere ved, at bestemmelsen eksplicit ikke fastlægger "retskreds" som af Søfartsstyrelsen foreslået. Denne ændring vil få betydning for sømandslovens § 17.

Med hensyn til punkt 3.4.1.3, anmeldelsespligt for værfter og mindre maskinværksteder, er 3F af den opfattelse, at det er alle ombygninger, der skal anmeldes.

3F forbeholder sig at fremkomme med yderligere synspunkter, idet vi bemærker denne lovpakkes størrelse og kompleksitet.

Venlig hilsen

Henrik Berlau

## Anita Vedsø Larsen (SFS)

---

**Fra:** Ministerbetjening (FT) [Ministerbetjening@FTNET.DK]  
**Sendt:** 2. oktober 2009 08:19  
**Til:** Anita Vedsø Larsen (SFS)  
**Cc:** Ministerbetjening (FT)  
**Emne:** VS: Høring - forslag til lov om ændring af lov om sikkerhed til søs og forskellige andre love

**Vedhæftede filer:** 2009 10 01 høringsbrev.doc; 2009 10 01 høringsliste.doc; 2009 10 01 Lovforslag.pdf

Finanstilsynet har ingen bemærkninger til høringen.

Med venlig hilsen

**Malene Baadgaard Nissen**

Fuldmægtig, cand.jur.  
Juridisk kontor



**FINANSTILSYNET**

Århusgade 110, 2100 København Ø  
Tlf.: +45 33 55 82 82 / Fax: +45 33 55 82 00  
Direkte tlf.: +45 33 55 82 32  
<mailto:mal@fnet.dk>  
[www.finanstilsynet.dk](http://www.finanstilsynet.dk)

Søfartsstyrelsen  
Vermundsgade 38 C  
2100 København Ø  
Att.: Anita Vedsø Larsen

Esbjerg, den 15. oktober 2009

**Vedr.: Høringsvar til "Forslag til lov om ændring af lov om sikkerhed til søs".**

Undertegnede har følgende at bemærke til "Forslag til lov om ændring af lov om sikkerhed til søs".

Punkt 3.4.1.2. *Erklæring om fiskefartøjers sikkerhedsforhold m.m.*

I stedet for den foreslåede erklæring, kunne der på skemaet, der i dag anvendes til "Årligt egenkontrolsyn" tilføjes et felt hvori det attesteres, at skibet ikke er ombygget og at sikkerhedskravene er overholdt.

Dette vil samtidigt kunne medføre en endnu større vægtning af egenkontrolsynet samt Søfartsstyrelsen kendskab til de udførte egenkontrol.

Det er således tænkt, at kun den udførte egenkontrol svarende til tidspunktet for indsendelse af "erklæringen" skal tilsendes Søfartsstyrelsen eller eksempelvis kunne egenkontrolskemaet tilsendes Søfartsstyrelsen hvert andet år, eller hvert år.

For fartøjssejers vedkommende, vil det derfor ikke virke som en "ekstra" kontrol.

Med venlig hilsen

Direktør  
Flemming N. Christensen  
Fiskeriets Arbejds miljøråd

## **Anita Vedsø Larsen (SFS)**

---

**Fra:** 1 - FS FPTHøring (FS)

**Sendt:** 21. oktober 2009 11:33

**Til:** Anita Vedsø Larsen (SFS)

**Cc:** Søfartsstyrelsen Hovedpostkasse (SFS); Susanne Aamann (FS)

**Emne:** SV: Genfremsendelse: Høring - forslag til lov om ændring af lov om sikkerhed til søs og forskellige andre love

Forbrugerstyrelsen har ingen bemærkninger til nedenstående høring.

Med venlig hilsen  
f/Susanne Aamann

Jeanette Vejlin  
chefsekretær

Direkte: +45 32669208  
E-mail: [jv@fs.dk](mailto:jv@fs.dk)

Forbrugerstyrelsen  
Forbrugerpolitisk Enhed  
Amagerfælledvej 56  
2300 København S  
[www.forbrug.dk](http://www.forbrug.dk)

## Anita Vedsø Larsen (SFS)

---

**Fra:** Christian Dysted [cdy@forsikringogpension.dk]

**Sendt:** 20. oktober 2009 09:27

**Til:** Anita Vedsø Larsen (SFS)

**Cc:** Susanne Gren Harstad

**Emne:** Høring - forslag til ændring af lov om sikkerhed til søs, søloven og forskellige andre love

Forsikring og Pension er blevet bedt om at komme med eventuelle bemærkninger til ændring af lov om sikkerhed til søs, sømandsloven og forskellige andre love om forhyring af skibsmandskab.

Vi skal hermed meddele at vi ingen bemærkninger har til ændringerne.


Med venlig hilsen

Christian Dysted  
For Susanne Gren Harstad

**Forsikring og Pension**  
Skadesforsikring

Christian Dysted  
Studertermedhjælper  
Tlf. 33 43 55 00  
cdy@forsikringogpension

Forsikring og Pension  
Amaliegade 10  
1256 København K  
Tlf. 33 43 55 00  
Fax 33 43 55 01  
[www.forsikringogpension.dk](http://www.forsikringogpension.dk)

 Tænk på miljøet, før du printer denne mail og/eller de vedhæftede dokumenter.

**Frank B. Mortensen (SFS)**

---

**Fra:** Mariann Brix Jacobsen [mbj@fmn.dk]  
**Sendt:** 5. november 2009 14:25  
**Til:** Frank B. Mortensen (SFS)  
**Cc:** Jens Henning Garly; Kim Jesper Jørgensen  
**Emne:** Opdateret høringssvar

Kære Frank Bjerg Mortensen,

Hermed fremsendes Forsvarsministeriets opdaterede bemærkninger til Søfartsstyrelsens 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. På den baggrund skal der ses bort fra de af Forsvarsministeriet tidligere fremsendte bemærkninger til samme lovforslag af 4. november 2009.

Forsvarsministeriet finder ikke, at teksten i bemærkningerne til lovforslaget er retvisende, idet det var i henhold til EU direktiv 2002/59/EF af 27. juni 2002 om oprettelse af et trafikoverv gnings- og trafikinformationssystem for skibsfarten, at Forsvarsministeriet (ved Søværnets Operative Kommando) blev udpeget til at varetage implementeringen og driften af SafeSeaNet.

På den baggrund skal Forsvarsministeriet foreslå følgende teksttilf jelse til bemærkningerne i lovforslaget, jf. s. 35 (Forsvarsministeriets tilføjelser er markeret med fed skrift):

***"I Danmark har Forsvarsministeriet (ved Søværnets Operative Kommando) i henhold til EU direktiv 2002/59/EF af 27. juni 2002 udviklet og etableret den danske del af SafeSeaNet og forestået driften heraf."***

Forsvarsministeriet skal for god ordens skyld bemærke, at der efter ministeriets opfattelse med nærværende høring ikke er taget stilling til fordelingen af eventuelle merudgifter forbundet med eventuelle udvidelser af SafeSeaNet.

Med venlig hilsen

Mariann

Mariann Brix Jacobsen  
Fuldmægtig

**Forsvarsministeriet, 1. kontor**  
Holmens Kanal 42  
1060 København K  
Tlf.: +45 33 92 24 17  
Mobil: +45 25 27 44 17  
Mail: [mbj@fmn.dk](mailto:mbj@fmn.dk)

## Anita Vedsø Larsen (SFS)

---

**Fra:** Rigsombudet [riomfr@fo.stm.dk]

**Sendt:** 19. oktober 2009 14:10

**Til:** Anita Vedsø Larsen (SFS); Søfartsstyrelsen Hovedpostkasse (SFS)

**Cc:** bsa@dma.fo

**Emne:** SV: Genfremsendelse: Høring - forslag til lov om ændring af lov om sikkerhed til søs og forskellige andre love

Rigsombudet har modtaget nedenstående meddelelse fra det færøske landsstyreområde for erhvervsanliggender vedr. forslag til lov om ændring af lov om sikkerhed til søs og forskellige andre love.

I meddelelsen fremgår det, at landsstyret ingen bemærkninger har til det fremsendte lovforslag.

Med venlig hilsen  
Jenny Kingbo  
Rigsombudet på Færøerne  
Postboks 12  
FO-110 Tórshavn  
Tlf.: +298 35 12 00  
E-post (Journalen): riomfr@fo.stm.dk  
Hjemmeside: www.rigsombudsmanden.fo

-----Oprindelig meddelelse-----

**Fra:** Anna Borg Dahl [mailto:annabd@vmr.fo]

**Sendt:** 16. oktober 2009 16:13

**Til:** Rigsombudet; bsa@dma.fo

**Emne:** SV: Genfremsendelse: Høring - forslag til lov om ændring af lov om sikkerhed til søs og forskellige andre love

Til Søfartsstyrelsen

Vinnumálaráðið skal hermed meddele, at man ingen bemærkninger har til det fremsendte 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.

Vinaliga / Kind Regards

Anna Borg Dahl  
Fulltrúi / Adviser



Vinnumálaráðið / Ministry of Trade and Industry  
Tel +298 306683 • Fax +298 306665  
[annabd@vmr.fo](mailto:annabd@vmr.fo) • [www.vmr.fo](http://www.vmr.fo)

## **Anita Vedsø Larsen (SFS)**

---

**Fra:** Annette Lomholt Bidstrup [aln@ism.dk] på vegne af Lovkoordinering, Indenrigs- og Socialministeriet [p-lovkoord@ism.dk]

**Sendt:** 21. oktober 2009 14:37

**Til:** Anita Vedsø Larsen (SFS)

**Emne:** SV: Genfremsendelse: Høring - lovforslag om ændring af lov om sikkerhed til søs og forskellige andre love

Kære kolleger

Indenrigs- og Socialministeriet har ingen bemærkninger.

Med venlig hilsen

**Annette Lomholt Bidstrup**  
**Afdelingschefsekretær**

Indenrigs- og Socialministeriet  
Lov koordineringskontoret  
Holmens Kanal 22  
1060 København K  
Tlf. 33 92 48 20  
E-mail: aln@ism.dk





**JUSTITSMINISTERIET**  
Civil- og Politiafdelingen

Søfartsstyrelsen  
Anita Vedsø Larsen  
Vermundsgade 38 C  
2100 København Ø

sfs@dma.dk

Dato: 21 OKT. 2009  
Kontor: Politikontoret  
Sagsbeh: Thomas Klyver  
Sagsnr.: 2009-945-1593  
Dok.: THK40259  
+ bilag

Ved e-mail af 2. oktober 2009 har Søfartsstyrelsen sendt 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, spiritussejlads i grønlandske farvande m.v.) i høring.

Justitsministeriet har i den anledning indhentet vedlagte udtalelse fra Rigspolitiet, hvortil ministeriet kan henholde sig.

Der henvises til j.nr. 200805399.

Med venlig hilsen

Anne Fode

Slotsholmsgade 10  
1216 København K.

Telefon 7226 8400  
Telefax 3393 3510

www.justitsministeriet.dk  
jm@jm.dk

Justitsministeriet  
Civil- og Politiafdelingen  
Politikontoret  
Slotshomsgade 10  
1216 København K

J.nr.: 2009-1034-15 / BBU 735

## POLITIAFDELINGEN

Nationalt Operations- og  
Beredskabscenter  
Anker Heegaards Gade 5, 5.  
1780 København V

Telefon: 3314 8888  
Direkte: 4515 3310  
Lokal: 3310  
Telefax: 4515 0005

Web: [www.politi.dk](http://www.politi.dk)

Ved e-mail af 6. oktober 2009 (sagsnr. 2009-945-1593) har Justitsministeriet anmodet om Rigspolitiets eventuelle bemærkninger til Søfartsstyrelsens mail af 2. oktober 2009 vedrørende høring over forslag til lov om ændring af lov om sikkerhed til søs mv.

I den anledning skal Rigspolitiet bemærke, at alene lovforslagets § 1, nr. 13, ses at være af politimæssig betydning.

Det er Rigspolitiets opfattelse, at indsættelse af en udtrykkelig hjemmel til, at politiet i alle tilfælde kan standse danske fritidsfartøjer, kan være relevant i forhold til den kontrol, der udføres af politiet i forhold til fritidsfartøjer.

Politiets kontrol af fritidsfartøjer omfatter primært kontrol i forhold til spiritussejls samt kontrol af speedbåds kort og lovpligtigt udstyr samt regler i forhold til jagt og fiskeri, herunder våbenlovgivningen.

Rigspolitiet forudsætter, at indførelse af en udtrykkelig hjemmel til politiets kontrol af fritidsfartøjer ikke vil give anledning til ændring af karakteren eller omfanget af de kontrolforanstaltninger, politiet foretager til søs.

Med venlig hilsen

Mogens Hendriksen  
politimester



## Anita Vedsø Larsen (SFS)

---

**Fra:** Michael Christian Riis (KS)  
**Sendt:** 9. oktober 2009 13:04  
**Til:** Anita Vedsø Larsen (SFS)  
**Cc:** Frederik André Bork (KS)  
**Emne:** Høring - forslag til lov om ændring af lov om sikkerhed til søs og forskellige andre love - svar fra Konkurrencestyrelsen  
**SJ:** -1  
**SJfile:** 4/0120-8901-1359  
**SJSendHandler:** sjLightOutlook

Kære Anita Vedsø Larsen

Konkurrencestyrelsen har modtaget nedennævnte 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 i høring.

Konkurrencestyrelsen har ikke bemærkninger til forslaget.

Med venlig hilsen

### **Michael Riis**

Fuldmægtig/Head of Section  
Konkurrencestyrelsen/ Danish Competition Authority  
Nyropsgade 30  
DK-1780 København V  
Tlf. + 45 7226 8000  
Fax +45 3332 6144  
Dir. Tlf. + 45 7226 8034  
Email: mcr@ks.dk

Søfartsstyrelsen  
Att.: Anita Vedsø Larsen  
Vermundsgade 38 C  
2100 København Ø

Taulov, 21. oktober 2009

### **Forslag om ændring af lov om sikkerhed til søs – Sikkerhedspakke for mindre fiskefartøjer**

Kystfiskerudvalget modtog først forslag om ændring af lov om sikkerhed til søs – sikkerhedspakke for mindre fartøjer den 21. oktober 2009, hvorfor de fremsendte bemærkninger til lovforslaget ikke er omfattende.

Udvalget har følgende bemærkninger til lovforslaget, der grundlæggende bakker op om Danmarks Fiskeriforenings indsendte høringssvar:

#### **Indførelse af periodisk syn/betaling for syn**

Det fremsendte lovforslag indeholder forslag om indførelsen af periodiske syn hvert 5. år for mindre fiskefartøjer. Kystfiskerudvalget kan understøtte forslaget om, at der indføres syn for de mindre fartøjer, men at dette sker uden omkostninger for fiskeren. I den sammenhæng skal der peges på, at fiskeriet lige har fået pålagt brugerbetalte initiativer fra Fødevarerministeriets side, – og da mindre fartøjers økonomi i mange tilfælde allerede er trængt, levnes der ikke plads til yderligere udgifter, især ikke set i lyset af de faldende fiskepriser.

#### **Pligt til at anmelde ombygning**

Kystfiskerudvalget anbefaler på lige fod med Danmarks Fiskeriforening forslaget om pligt til at anmelde ombygning. Herunder også en forpligtelse for værfterne til at anmelde konstruktionsændringer.

#### **Undersøgelse af stabiliteten på ældre mindre fartøjer**

Kystfiskerudvalget kan understøtte dette forslag. Det skal dog understreges, at kravene som fartøjerne skal leve op til, skal være de krav som fartøjerne i sin tid blev godkendt efter.

#### **Informationskampagne**

Kystfiskerudvalget er enig med Danmarks Fiskeriforening om at anbefale en kampagne for sikkerhed for fiskefartøjer, herunder ikke mindst en kampagne rettet mod mindre fartøjer.

#### **Fiskerikontrol**

En kontrol af sikkerhedsudstyr til havs kan på ingen måde sammenlignes med besætningskontrol til havs. Kystfiskerudvalget mener derfor ikke, at det er relevant - eller rimeligt - at kontrollere sikkerhedsudstyr til havs, når dette kan gøres i havn.

Med venlig hilsen  
Steen Jensen  
Formand for Kystfiskerudvalget

Søfartsstyrelsen

16. oktober 2009

RT

**Høring – forslag til 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, spiritussejlads i grønlandske farvande m.v.)**

Maskinmestrenes Forening har gennemgået forslaget og har ikke fundet anledning til at komme med bemærkninger.

Med venlig hilsen  
Maskinmestrenes Forening

Rolf Trier  
Chefjurist

## Anita Vedsø Larsen (SFS)

---

**Fra:** Rebekka Dickmeiss Plomgaard [rdp@sum.DK]

**Sendt:** 2. oktober 2009 12:51

**Til:** Anita Vedsø Larsen (SFS)

**Cc:** Søfartsstyrelsen Hovedpostkasse (SFS)

**Emne:** Høring

Til Søfartsstyrelsen

Søfartsstyrelsen har ved e-post af 2. oktober 2009 anmodet Ministeriet for Sundhed og Forebyggelse om eventuelle bemærkninger til forslag til ændring af lov om sikkerhed til søs, sømandsloven og forskellige andre love om ophævelse af lov om forhyring af skibsmandskab.

Det meddeles hermed, at ministeriet ikke har bemærkninger til høringen.

*Med venlig hilsen*

*Rebekka Dickmeiss Plomgaard  
Fuldmægtig, Sekretariatet  
Ministeriet for Sundhed og Forebyggelse  
Slotsholmsgade 10-12  
1216 København K  
Direkte tlf.: 7226 9354*



**MINISTERIET  
FOR SUNDHED  
OG FOREBYGGELSE**



Søfartsstyrelsen  
Specialkonsulent Anita Vedsø Larsen

Landgreven 4  
Postboks 9009  
1022 København K

Tlf. 33 92 84 00  
Fax 33 11 04 15

rr@rigsrevisionen.dk  
www.rigsrevisionen.dk

---

**Høring af 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.**

Søfartsstyrelsen har den 1. oktober sendt 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 til høring.

Lovændringerne vedrører ikke statslige regnskabs- eller revisionsforhold. Rigsrevisionen har derfor ikke bemærkninger til lovændringerne.

Med venlig hilsen

Anna Rasmussen  
Revisor

6. oktober 2009

Kontor: C3

J.nr.: 2009-3900-6

Til orientering for:  
Departementet

## Anita Vedsø Larsen (SFS)

---

**Fra:** Anita Vedsø Larsen (SFS)

**Sendt:** 6. oktober 2009 08:44

**Til:** Anita Vedsø Larsen (SFS)

**Emne:** VS: Genfremsendelse: Høring - forslag til lov om ændring af lov om sikkerhed til søs og forskellige andre love

**Fra:** Mette Rud Nielsen (SIK)

**Sendt:** ma 05-10-2009 09:42

**Til:** Birgitta Sander Hjortsø (SFS)

**Emne:** VS: Genfremsendelse: Høring - forslag til lov om ændring af lov om sikkerhed til søs og forskellige andre love

Kære Brigitta Sander Hjortsø

Sikkerhedsstyrelsen har ingen bemærkninger til høringen.

Venlig hilsen

Mette Rud Nielsen  
Fuldmægtig  
Sikkerhedsstyrelsen





# Søfartens Ledere

Søfartsstyrelsen  
Vermundsgade 38 C  
2100 København Ø

Att.: Anita Vedsø Larsen

21. oktober 2009

**Høringssvar – forslag til lov om ændring af lov om sikkerhed til søs, sømandsloven og forskellige andre love og om ophævelse af lov om forhyring af mandskab (Gennemførelse af konventionen om søfarendes arbejdsforhold, modernisering af bestemmelser om tilsyn, spiritussejlads i grønlandske farvande m.v.)**

Søfartens Ledere skal ved nærværende meddele forenings bemærkninger til det fremsendte lovforslag til ændring af ovennævnte love.

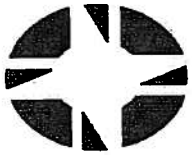
Indledningsvist bemærkes, at loven om Søfarendes ansættelsesforhold – også efter gennemførelsen af de foreslåede lovændringer – i lighed med den gældende Sømandslov, er baseret på og udarbejdet med hovedsigtet på, at søfarende skibsansættes. I praksis ansættes hovedparten af de søfarende i dag som rederiansatte, hvorfor lovens opbygning og indhold ikke findes at være tidssvarende.

Således findes endvidere en korrekt udfyldt hyrekontrakt i mange tilfælde ikke at kunne danne et fyldestgørende grundlag for underretning af den søfarende om de samlede ansættelsesvilkår, idet kontrakten savner detaljerede oplysninger om vilkårene for den ansatte, når denne periodevis ikke udfører arbejde ombord på skibet.

I tilknytning til dette synspunkt findes det desuden uhensigtsmæssigt og uforståeligt, at man opretholder den gældende retsstilling som følger af SML § 3 jf. § 70, således at en reders overtrædelse af bl.a. forpligtigelsen til at underrette den søfarende om vilkårene for ansættelsen straffes med bøde. Såfremt en landansat funktionær ikke er behørigt underrettet om vilkårene for dennes ansættelse, tilpligtes arbejdsgiveren som bekendt, iht. Lov om arbejdsgiverens pligt til at underrette lønmodtagerne om vilkårene for ansættelsen, samt det bagvedliggende EU-direktiv, at betale en godtgørelse på op til 20 ugers løn til medarbejderen.

Det er forenings opfattelse, at reglernes overholdelse på samme måde i relation til de søfarende bør sikres bedst muligt og at overtrædelser af disse arbejdsgiverforpligtigelser, i lighed med sammenlignelige situationer i land, bør sanktioneres med betaling af tilsvarende godtgørelser til de søfarende.

Desuden bemærkes, at det ved revisionen af Sømandsloven i 1973 var hensigten i videst muligt omfang at gøre funktionærlovens principper og regler gældende for skibsofficerens tjenesteaftaler, ved selvstændige bestemmelser i Sømandsloven. Højesteret har efterføl-



# Søfartens Ledere

gende afvist, at sømandslovens nugældende bestemmelser indrømmer officererne retten til tabsafhængig minimumserstatning. Det er derfor og på denne baggrund foreningens opfattelse, at man i forbindelse med denne forestående revidering og ændring af Sømandsloven samtidig bør sørge for og benytte lejligheden til, at sikre de søfarende tilsvarende ret til minimumserstatning, som er gældende i Funktionærlovens § 3, stk. 2.

Højesteret har desuden i 1989 med dissens af fire dommere fastslået, at den nugældende Sømandslov i § 37, stk. 2, 1. pkt. ikke skal fortolkes således at, at indholdet svarer til bestemmelsen i FUL § 2, stk. 7. Dette betyder for de søfarende, at opsigelsesperioden ikke medregnes ved anciennitetsopgørelsen. Den forestående ændring af Sømandslovens bestemmelser bør således tillige indeholde en udtrykkelig hjemmel til, at søfarende fremover, i lighed med den for funktionærer gældende regel, skal opsiges så betids, at fratræden med det for en ansættelsesperiode givne varsel kan ske inden periodens udløb.

Til lovforslagets § 2, nr. 3 bemærkes:

Forslaget lægger op til, at skibsføreren ikke omfattes af definitionen som "søfarende". Denne sondring imellem "den søfarende" og skibsføreren er ikke opretholdt i konventionens definition af begrebet "søfarende", og der findes ikke i bemærkningerne til lovforslaget at være gjort nærmere rede for, hvorfor det nationalt er nødvendigt at opretholde denne sondring. Tidligere tiders dårlige kommunikationsforhold nødvendiggjorde i en vis udstrækning, at skibsføreren – som rederens repræsentant ombord – var tillagt andre beføjelser og øget ansvar m.v. Med de kommunikationsformer og hastigheder, der anvendes i dag, udøves virksomhedsledelsen i alt overvejende grad direkte fra rederikontorerne, og skibsføreren har i lang højere grad karakter af en ledende medarbejder, på niveau med rederivirksomhedernes øvrige ledende medarbejdere og officerer. Det er således foreningens opfattelse, at skibsføreren fremover bør omfattes af begrebet og definitionen "søfarende", med tilhørende rettigheder og beskyttelse m.v.

Til lovforslagets § 2, nr. 5 og nr. 26 bemærkes:

Det er af lovbemærkningerne ikke ganske klart, hvordan rederens overholdelse, dels af forpligtigelsen til at sikre skibsførerens muligheder for at opfylde sine forpligtigelser (nr. 5, 3. pkt.), dels rederens pligt til at sikre en tilstrækkelig, retfærdig, effektiv og hurtig klagebehandling (nr. 26), sikres og hvordan eventuelle overtrædelser sanktioneres.

Til lovforslagets § 2, nr. 11 bemærkes:

Såvel den foreslåede lovtekst som bemærkningerne til lovforslaget indeholder en upræcis definition af begreberne formidling - og forhyring. Særligt er det uklart, hvad der helt nøjagtigt ligger i begrebet "formidling", idet lovbemærkningerne på side 83 og 84 øverst alene afgrænser dette begreb negativt i forhold til forhyringsvirksomhed. Bemærkningerne savner en præcisering af, at de foreslåede bestemmelser alene har til formål at beskytte den søfarende og på ingen måde må virke begrænsende for den søfarendes adgang til at gøre sig bekendt med og ansøge om ledige jobs i erhvervet, hverken i ind- eller udland. Det nævnes i bemærkningerne, at information om ledige stillinger for søfarende på rederiers eller faglige organisationers hjemmesider eller generel etablering af kontakt imellem arbejdsgiver og en arbejdstager, ikke har karakter af forhyrings- og formidlingstjeneste. Dog er det tvivlsomt, når man læser bemærkningerne, hvorvidt man omfattes af definitionerne, såfremt denne kontaktskabende virksomhed er målrettet imod søfarende eller der skabes kontakter for et "betydeligt antal" søfarende ?



# Søfartens Ledere

Søfartens Ledere imødeser desuden forslaget til de bekendtgørelser vedrørende fastsættelsen af de nærmere regler om forhyring og formidling for søfarende – herunder for certificeringen af en sådan virksomhed - der forventes udstedt som følge af de i loven indførte bemyndigelser hertil, i høring.

Det bemærkes i øvrigt i relation til § 2, nr. 13 og 15, at konventionen i Vejledning B2.5.1.(b)(iv) forudsætter, at begrebet "krigszone" er defineret i national lovgivning. Der findes i dansk ret ikke foreningen bekendt en sådan definition af en krigszone, hvorfor lovforslaget og bemærkninger savner bestemmelser herom. Den søfarende er under den nugældende lovgivning og retsstilling nødsaget til egenhændigt og konkret at foretage den nærmere definition og afgrænsning af begreber som "krig", "krigsfarer" og faretruende situationer, der kan sidestilles hermed, for at vurdere sin eventuelle ret til hjemrejse. Desuden er det foreningens opfattelse, henset til hvordan forholdene og vilkårene i flere stærkt trafikerede farvande har udviklet sig i dag, at en sådan ny og revideret bestemmelse ligeledes bør hjemle den søfarende retten til hjemrejse, som alternativ til at sejle i pirattruede farvande.

Til lovforslagets § 3, nr. 1 bemærkes:

Det er foreningens opfattelse, at der ved gennemførelsen af den foreslåede ændring af den nugældende bestemmelse i Lov om skibes besætning § 8, stk. 2 risikeres en væsentlig forringelse af uddannelseskravene og dermed uddannelsesniveaue for skibskokkene ombord på danske skibe. Derved opnår man en forringelse af kvaliteten af noget så vigtigt, som besætningens kost og sundhed. Søfartens Ledere kan således fuldt ud tilslutte sig og henviser i øvrigt til de i høringssvaret modtaget fra CO-Søfart fremsatte bemærkninger til denne bestemmelse.

Med disse bemærkninger og forslag til justeringer kan Søfartens Ledere tilslutte sig det fremsendte forslag til ændring af lov om sikkerhed til søs, sømandsloven og forskellige andre love.

Med venlig hilsen  
Søfartens Ledere

Fritz Ganzhorn

## **Anita Vedsø Larsen (SFS)**

---

**Fra:** TRM Anette Riel [AR@TRM.dk]

**Sendt:** 16. oktober 2009 10:58

**Til:** Anita Vedsø Larsen (SFS)

**Emne:** SV: Høring - lovforslag om ændring af lov om sikkerhed til søs og forskellige andre love

Ved e-mail af 1. oktober 2009 har Søfartsstyrelsen anmodet om bemærkninger til lovforslag om ændring af lov om sikkerhed til søs og forskellige andre love.

Transportministeriet har ingen bemærkninger til lovforslaget.

Venlig hilsen

**Anette Riel**  
Overassistent

**Transportministeriet**  
Ministry of Transport  
Direktionen  
Frederiksholmskanal 27 F  
DK-1220 København K

Telefon +45 33 92 43 52  
Telefax +45 33 38 14 38  
AR@TRM.dk  
www.trm.dk