

**[Industriministeren]**

som bestyrelse for vedkommende arbejdsmiljøtjeneste.

Den strukturelle opbygning af de maritime arbejdsmiljøorganisationer er tilpasset de særlige forhold for skibe. I modsætning til, hvad der gælder for de landbaserede erhverv, er der i forslaget lagt op til en enstrengt, obligatorisk struktur, hvorefter i princippet alle arbejdsgivere, der beskæftiger personer om bord i skibe i søen, skal være tilsluttet vedkommende arbejdsmiljøtjeneste.

Arbejdsmiljøorganisationerne skal finansieres af arbejdsgiverne, herunder også de statslige rederier. Staten vil yde tilskud til konsulenttjeneste og til tjenesternes rejser til skibe, der befinder sig uden for Danmark.

Med henblik på at fremme sikkerheden til søs foreslås endvidere, at industriministeren bemyndiges til at fastsætte strafsanktionerede regler om forhold, som afsender skal iagttage ved transport af gods til søs.

Bestemmelsen er indført, fordi jeg finder det nødvendigt at kunne pålægge afsenderen et selvstændigt strafansvar for ikke at have opfyldt sine forpligtelser. I dag, hvor godset f.eks. bliver transporteret i lukkede containere, er afsenderen normalt den nærmeste til at give de nødvendige oplysninger om ladningens art, eksempelvis om at godset er farligt, om at godset kan skifte karakteregenskaber efter lastningen og derigennem blive farligt for skibets sikkerhed, eller om at godset stiller særlige krav til emballeringen. Hvis transportøren modtager ufuldstændige eller forkerte oplysninger herom, har han ofte ingen muligheder for at tage de nødvendige forholdsregler, og ulykker kan ske.

Forslaget om forhøjelse af strafferammen i lovens § 28, stk. 1, er en opfølgning af folketingsbeslutning nr. B 76 af 5. maj 1992 om ansvar for redere af færger, handelsskibe og fiskerfartøjer. Den foreslåede udvidelse, som indebærer, at man ved overtrædelse af lov om skibes sikkerhed, ud over bøde eller hæfte, også kan straffes med indtil 1 års fængsel, bringer strafferammen på linie med den tilsvarende bestemmelse i arbejdsmiljøloven. Herudover foreslås det, at straffen kan stige til hæfte eller fængsel i indtil 2 år, hvis der ved overtrædelsen voldes skade på børn og unge, eller hvis lovgivningen er overtrådt med det formål at opnå besparelser. En straffebestemmelse i arbejds-

miljøloven med samme ordlyd trådte i kraft så sent som den 20. maj i år. Jeg benytter lejligheden til at få indført en tilsvarende bestemmelse i lov om skibes sikkerhed, fordi jeg ikke ser nogen grund til, at disse grove overtrædelser skal føre til lavere straf, blot fordi de bliver begået til søs og ikke i land.

Endelig foreslås, at udvidelserne af strafferammen til 1 års fængsel og skærpsen til 2 års fængsel i de foran nævnte tilfælde også kan fastsættes i forskrifter udstedt i medfør af loven.

Med disse bemærkninger anbefaler jeg forslaget til en hurtig og velvillig behandling i det høje Ting.

**Industriministeren (Anne Birgitte Lundholt):**

Hermed har jeg den ære for det høje Folketing at fremsætte:

*Forslag til lov om ændring af lov om søfartsuddannelse.*

(Lovforslag nr. L 13).

Med forslaget tilsigtes at skabe hjemmel til at opkræve gebyrer eller betaling for deltagelse i visse kurser og for aflæggelse af visse prøver, som afholdes af Søfartsstyrelsen og dens skoler. De falder efter lovforslaget i 5 forskellige grupper:

Efter sønæringsloven mister et sønæringsbevis sin gyldighed, hvis indehaveren ikke har haft tjeneste til søs i en nærmere angivet periode. Sønæringsrettighederne kan generhverves ved prøveaflæggelse, og gebyret skal finansiere lønudgiften ved prøveaflæggelsen.

Hjemmelen til at opkræve gebyr for afholdelse af kurser og prøver for tillægsseksaminer skal anvendes som delvis betaling ved omskoling af fiskeskippere til navigatører i handelsflåden.

Det gebyr, der opkræves for yachtskippereksaminer, skal fortsat ikke give fuld omkostningsdækning. Det skyldes, at vi vil bevare incitamentet til større sikkerhed til søs.

Forslaget skal tillige skabe hjemmel til at opkræve gebyrer, der af andre myndigheder kræves i forbindelse med deres censorvirksomhed. Her tænkes især på radioekspedientprøven på navigationsskolerne.

Endelig ønskes der med forslaget hjemmel til at opkræve betaling for nyoprettede specialkurser, som er eller vil blive obligatoriske for f.eks. besætningen i særlige typer af passager-

**[Industriministeren]**

skibe. Det er ikke hensigten at indføre betaling for de specialkurser, der i dag er obligatoriske, og som fortsat skal være vederlagsfrie.

Der vil ikke være administrative konsekvenser ved forslaget, der forventes at give en samlet forhøjelse af gebyrindtægterne på maksimalt 100.000 kr., der skal medgå til finansiering af navigationsskolernes lønudgifter i forbindelse med afholdelse af prøver til generhvervelse af sønæringsrettigheder.

Med disse bemærkninger skal jeg anbefale forslaget til en hurtig og velvillig behandling i det høje Ting.

**Industriministeren (Anne Birgitte Lundholt):**

Hermed tillader jeg mig for det høje Ting at fremsætte:

*Forslag til lov om ændring af sømandsloven og om ophævelse af lov om mønstring af søfarende m.v.*

(Lovforslag nr. L 14).

Hensigten med forslaget er først og fremmest at skaffe hjemmel til at gennemføre EF-direktivet (91/533/EØF) om arbejdsgiverens pligt til at underrette arbejdstageren om vilkårene for arbejdskontrakten eller ansættelsesforholdet på søfartsområdet. Arbejdsministeriet forestår implementering af direktivet for det øvrige arbejdsmarked.

Der stilles i den gældende sømandslov allerede krav om skriftlig ansættelseskontrakt mellem rederen og henholdsvis skibsføreren og de søfarende, der er ansat til at udføre skibstjeneste i et skib i søen. Efter direktivet skal der imidlertid stilles krav til alle ansættelsesforhold til søs. Det er derfor nødvendigt at udvide skriftlighedskravet til også at omfatte personer, der er ansat af rederen til at udføre andet arbejde om bord end skibstjeneste, og personer, der er ansat af andre end rederen.

Efter de gældende regler stilles der såvel formkrav som en række indholdsmæssige krav til den skriftlige aftale. Direktivet stiller imidlertid yderligere indholdsmæssige krav. Det er derfor nødvendigt at udvide de gældende regler. Som hidtil vil udarbejdelse af de standardiserede ansættelseskontrakter skulle ske i samarbejde med de berørte organisationer.

Det foreslås, at reglerne fastsættes af industriministeren.

Forslaget indeholder tillige en justering af den gældende hviletidsbestemmelse. Baggrun-

den herfor er, at erhvervet siden vedtagelsen af den gældende hviletidsbestemmelse i 1985 løbende har påpeget, at bestemmelsen var vanskeligt forenelig med det traditionelle vagtsystem til søs. Bestemmelsen foreslås derfor ændret således, at døgnet ikke længere skal regnes som et kalenderdøgn, men som 24 timer fra det tidspunkt, hvor den søfarende første gang påbegynder sit arbejde. Bestemmelsen bliver derved gjort mere fleksibel, men jeg vil understrege, at det fortsat sikres, at den søfarende inden for enhver 24-timers-periode får minimum 10 timers hvile. Efter den nugældende regel kan de påbudte 10 timers hvile kun opdeles i to gange fem timer. Det foreslås nu at lade det bero på en individuel tilpasning, hvorledes den eventuelle todeling af minimumshvileperioden skal ske.

Der er dog også fundet behov for i visse situationer, bl.a. hvor sejladts ikke foregår i døgn-drift, fortsat at kunne benytte kalenderdøgnet. Forslaget giver derfor samtidig Søfartsstyrelsen mulighed for at tillade dette, såfremt rederen anmoder herom.

Danmark undertegnede i oktober 1988 den netop ikrafttrådte IMO-konvention om bekæmpelse af ulovlige handlinger mod søfartens sikkerhed (»terrorismekonventionen«). Med henblik på dansk ratifikation heraf indeholder forslaget en mindre udvidelse af skibsførerens beføjelser til at udlevere en person om bord, der er mistænkt for at have begået visse i konventionen nærmere definerede handlinger, til myndighederne i enhver anden stat, der har ratificeret konventionen. Det drejer sig om handlinger, der generelt kan karakteriseres som terrorisme.

Endelig foreslås som led i det generelle regelforenklaringsarbejde, at alle bestemmelser vedrørende mønstring af søfarende samles i sømandsloven samtidig med, at lov om mønstring foreslås ophævet.

Med disse bemærkninger skal jeg anbefale forslaget til en hurtig og velvillig behandling i det høje Ting.

**Industriministeren (Anne Birgitte Lundholt):**

Hermed har jeg den ære for det høje Folketing at fremsætte:

*Forslag til lov om ændring af lov om skibsmåling.*

(Lovforslag nr. L 15).