

[Industriministeren]

De regler, hvorunder Revisornævnet fungerer i dag, har været kritiseret. Kritikken har først og fremmest rettet sig mod den indirekte klageadgang, ligesom man har ønsket en bedre procesform. Fra Revisornævnets side er der endvidere fremsat ønske om at få stillet en person til rådighed i stedet for nævnets formand til at forelægge sager for nævnet og foretage afhøringer.

Ved forslaget ændres det gældende disciplinærssystem, således at systemet kommer til at omfatte to sideordnede disciplinærnævne som 1. instans for statsautoriserede revisorer og registrerede revisorer, nedsat af henholdsvis Foreningen af Statsautoriserede Revisorer og Foreningen af Registrerede Revisorer. Revisornævnet vil fremtidig fungere som 2. instans for afgørelser truffet af disciplinærnævnene.

De to disciplinærnævne har fælles formand, der udpeges af Erhvervs- og Selskabsstyrelsen. Formanden skal være dommer, og nævnenes forretningsorden skal godkendes af Erhvervs- og Selskabsstyrelsen. Ved behandlingen af sager skal der medvirke lige mange revisorer og repræsentanter for regnskabsbrugerne.

Der er direkte klageadgang til disciplinærnævnene, det vil sige, at enhver, der har en retlig interesse heri, kan klage over en statsautoriseret eller registreret revisors udførelse af sit arbejde. Sanktionerne er for disciplinærnævnene advarsel og bøde op til 200.000 kr. Som noget nyt giver forslaget også mulighed for at idømme den revisionsvirksomhed, hvori revisor er ansat eller er partner, en bøde op til 500.000 kr. i de tilfælde, hvor nævnet finder, at virksomheden har et medansvar. I forhold til de gældende regler er der således tale om en væsentlig skærpende af bødesanktionen, der i dag er maksimalt til 50.000 kr.

Endelig indeholder forslaget regler om, at formanden i større og komplicerede sager kan få stillet en sagkyndig person til rådighed til at forelægge sagen og foretage afhøringer for Revisornævnet. Revisornævnet kan idømme samme sanktioner som disciplinærnævnene og kan herudover helt eller delvis frakende revisor beskikelsen eller retten til at være optaget i Revisorregistret.

Udgifterne til disciplinærsystemet fordeles således, at Foreningen af Statsautoriserede Revisorer og Foreningen af Registrerede Revisorer hver afholder udgifterne til driften af deres

disciplinærnævn. Formanden og næstformanden aflønnes dog af Erhvervs- og Selskabsstyrelsen. Der er indsat hjemmel til opkrævning af gebyr for indbringelse af sager for disciplinærnævnene navnlig for at undgå useriøse klager. Får klageren medhold, vil der ske tilbagebetaling af gebyret.

Udgifterne til Revisornævnet afholdes som under det gældende system af Erhvervs- og Selskabsstyrelsen. Til delvis dækning af udgifterne i forbindelse med det øgede antal sager, som forventes, kan Revisornævnet opkræve et gebyr, der fastsættes af Erhvervs- og Selskabsstyrelsen.

Med disse bemærkninger skal jeg anbefale lovforslaget til Folketingets velvillige behandling.

Industriministeren (Anne Birgitte Lundholt):

Hermed tillader jeg mig for det høje Ting at fremsætte:

Forslag til lov om ændring af lov om skibes sikkerhed m.v.

(Lovforslag nr. L 12).

Forslaget tilsigter for det første at tilvejebringe hjemmel til at få oprettet arbejdsmiljøråd for den maritime sektor samt arbejdsmiljøtjenester under arbejdsmiljørådene. Da arbejdsforholdene i fiskerflåden og i handelsflåden er forskellige, er det hensigten at oprette adskilte arbejdsmiljøorganisationer for hvert af erhvervene.

Spørgsmålet om oprettelsen af Søfartens Arbejdsmiljøråd og Fiskeriets Arbejdsmiljøråd samt de dertil knyttede arbejdsmiljøtjenester har været drøftet med erhvervets parter, og der er opnået enighed med handelsflådens organisationer om den organisatoriske opbygning. Man har derimod endnu ikke afsluttet forhandlingerne med fiskerierhvervets organisationer.

Det er hensigten, at erhvervet skal have den størst mulige indflydelse på den indsats, der ydes af arbejdsmiljøråd og -tjenester. Arbejdsmiljørådene sammensættes med et ligeligt antal repræsentanter for arbejdstagerne om bord og arbejdsgiverne for disse. Skibstilsynsrådet skal fastlægge proceduren for udvælgelse af medlemmerne til arbejdsmiljørådene, der selv opretter og fastlægger retningslinierne for en arbejdsmiljøtjeneste under deres område. Det er hensigten, at arbejdsmiljørådet skal fungere

[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 færges, 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-