



Fremsat den 10. februar 2016 af erhvervs- og vækstministeren (Troels Lund Poulsen)

## Forslag

til

### Lov om ændring af lov om søfarendes ansættelsesforhold m.v., lov om sikkerhed til søs og forskellige andre love<sup>1)</sup>

(Sikring af søfarendes økonomiske stilling ved rederens misligholdelse af ansættelsesforholdet, styrket sikkerhed ved større maritime anlægsprojekter, forsikring i forbindelse med vragsjernelse, effektivisering af synsvirksomheden på dykkerområdet m.v.)

#### § 1

I lov om søfarendes ansættelsesforhold m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 73 af 17. januar 2014, som ændret ved § 3 i lov nr. 251 af 30. marts 2011, § 4 i lov nr. 724 af 25. juni 2014 og § 4 i lov nr. 740 af 1. juni 2015, foretages følgende ændringer:

1. I lovens *footnote* indsættes efter »1999/63/EF (EU-Tidende, nr. L 124 af 20. maj 2009, side 30-50)«: », og dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2013/54/EU af 20. november 2013 om visse af flagstatens ansvar for overholdelse og håndhævelse af konventionen om søfarendes arbejdsforhold af 2006 (EU-Tidende 2013, nr. L 329, side 1-4).«

2. I § 10 a, stk. 1, nr. 1, indsættes efter »hygiejne«: »og fornøden lægebehandling«.

3. I § 10 a, stk. 4, ophæves.

4. § 42, stk. 1, affattes således:

»Opsiges en skibsofficer, der har været uafbrudt beskæftiget i samme rederi i 12 eller 17 år, skal rederen ved office-rens fratreden udrede et beløb svarende til 1 henholdsvis 3 måneders løn.«

5. § 42, stk. 2-4, ophæves.

Stk. 5 bliver herefter stk. 2.

6. § 49, nr. 25 og 26 ophæves, og i stedet indsættes:

- »25) § 61,
- 26) § 73 a og
- 27) § 73 c.«

7. § 73 a affattes således:

»§ 73 a. Rederen skal tegne en forsikring godkendt af Søfartsstyrelsen eller stille anden tilsvarende finansiel sikkerhed, der dækker skibsførerens og de søfarendes krav over for rederiet og arbejdsgiveren, hvis denne er en anden end rederiet, i tilfælde, hvor en søfarende bliver efterladt. «

»Stk. 2. En søfarende anses som efterladt, såfremt rederen i strid med sine forpligtelser efter ansættelseskontrakten, herunder den kollektive overenskomst, som måtte finde anvendelse, eller denne lov:

- 1) undlader at dække den søfarendes hjemsendelsesomkostninger,
- 2) har efterladt den søfarende uden det fornødne til underhold eller økonomisk støtte, eller
- 3) på anden måde ensidigt og uberettiget har afbrudt forbindelsen med den søfarende, herunder hvis den søfarende ikke har modtaget løn i mindst 2 måneder.«

»Stk. 3. Den finansielle sikkerhed, jf. stk. 1, skal dække:

- 1) den søfarendes grundlæggende behov, indtil den søfarende er kommet hjem, herunder forplejning, sikring af varme, elektricitet, kommunikation, hygiejne og nødvendig lægebehandling m.v., hjemrejseomkostninger samt andre rimelige udgifter, som er en følge af, at den søfarende er blevet efterladt, og
- 2) fire måneders udestående løn og andet vederlag m.v., som den søfarende er berettiget til som følge af ansæt-

<sup>1)</sup> Loven indeholder bestemmelser, der gennemfører dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2013/54/EU af 20. november 2013 om visse af flagstatens ansvar for overholdelse og håndhævelse af konventionen om søfarendes arbejdsforhold af 2006, EU-Tidende 2013, nr. L 329, side 1-4.

telsesforholdet, i det omfang disse krav ikke er omfattet af dækningen fra Lønmodtagernes Garantifond.

*Stk. 4.* Søfartsstyrelsen kan fastsætte nærmere regler om den finansielle sikkerhed, jf. stk. 1, herunder om dækningsgrænser, om dokumentation for rejste krav, om mulighed for at gøre kravet gældende direkte over for stilleren af den finansielle sikkerhed og om, at sikkerheden ikke skal omfatte krav, som er omfattet af offentlige sociale sikringsordninger, der dækker de søfarende, og ordninger, der gennemfører Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/94/EF af 22. oktober 2008 om beskyttelse af arbejdstagerne i tilfælde af arbejdsgiverens insolvens.

Erhvervs- og vækstministeren kan fastsætte regler om, at den pulje som er nævnt i § 10 a, stk. 3, udgør finansiell sikkerhed til dækning af udgifter, som er omfattet af stk. 3, nr. 1.

*Stk. 6.* Søfartsstyrelsen kan fastsætte nærmere regler om udfærdigelse af certifikater eller anden dokumentation for den finansielle sikkerhed, jf. stk. 1, og om opslag heraf på skibet.«

8. Efter § 73 b indsættes:

»§ 73 c. Erhvervs- og vækstministeren kan fastsætte nærmere regler om fri hjemrejse med underhold efter § 6, stk. 5, § 8, stk. 1, § 10, stk. 3, §§ 11-14, § 18, stk. 2, §§ 18 b, 19 og 30, § 48, stk. 2, og § 49.

§ 73 d. Søfartsstyrelsen kan efter forhandling med Arbejdsskadsstyrelsen fastsætte regler om certificering eller anden dokumentation for beskyttelse af de søfarende efter arbejdsskadeloven og om opslag af dokumentation og certifikater m.v. på skibet.«

9. I § 74, stk. 1, ændres », loven og de regler, der er udstedt i medfør af denne,« til: »loven, de regler, der er udstedt i medfør af loven, og aftalen, der er indgået mellem European Community Shipowners' Association (ECSA) og European Transport Workers' Federation (EFT) om konventionen om søfarendes ansættelsesforhold af 2006,«.

## § 2

I lov om sikkerhed til søs, jf. lovbekendtgørelse nr. 72 af 17. januar 2014, som ændret ved § 5 i lov nr. 1384 af 23. december 2012, § 3 i lov nr. 618 af 12. juni 2013 og § 1 i lov nr. 724 af 25. juni 2014, foretages følgende ændringer:

1. I *fodnoten* til lovens titel indsættes efter »Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/16/EF af 23. april 2009 om havnestatskontrol«: », EU-Tidende nr. L 131 af 28. maj 2009, side 57-100. Ifølge artikel 288 i EUF-traktaten gælder en forordning umiddelbart i hver medlemsstat. Loven indeholder bestemmelser vedrørende anvendelsen her i landet af Europa-Parlamentets og Rådets forordning nr. 1177/2010/EU af 24. november 2010 om passagerers rettigheder ved sørejser og rejser på indre vandveje og om ændring af forordning (EF) nr. 2006/2004, EU-Tidende 2010, nr. L 334, side 1-16.«

2. § 17, stk. 4, ophæves, og i stedet indsættes således:

»Stk. 4. Erhvervs- og vækstministeren fører kontrol med navigationssystemer og afmærkning.

Stk. 5. Erhvervs- og vækstministeren kan fastsætte nærmere regler om de systemer m.v. og den kontrol, som er nævnt i stk. 4.«

Stk. 5-8 bliver herefter til stk. 6-9.

3. I § 20 a, stk. 1, 1. pkt., ændres »og 471« til: », 471 og 486«.

4. I *overskriften* til kapitel 9 indsættes efter »tilbageholdelser«: »m.v.«

5. Efter kapitel 11 indsættes:

»Kapitel 11 a

*Sikkerhed ved anlægsprojekter*

§ 27 a. Erhvervs- og vækstministeren kan fastsætte regler om, at bygherrer for anlægsprojekter, der foregår helt eller delvist til søs, skal medvirke til, at aktiviteter, der er forbundet med projektet, bliver udført i overensstemmelse med denne lov og de regler, som er udstedt i medfør heraf.«

## § 3

I søloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 75 af 17. januar 2014, som ændret bl.a. ved lov nr. 599 af 24. juni 2005, § 1 i lov nr. 526 af 7. juni 2006, § 1 i lov nr. 249 af 21. marts 2012, § 1 i lov nr. 1384 af 23. december 2012 og senest ved § 3 i lov nr. 740 af 1. juni 2015, foretages følgende ændringer:

1. § 43, stk. 1, ophæves, og bestemmelsen affattes således:

»§ 43. Skibsregistrators afgørelser i henhold til denne lov kan af enhver, der har en retlig interesse heri, indbringes,

- 1) hvis skibets rederi er hjemmehørende i Danmark, for landsretten i den landsretskreds, hvor rederiet er hjemmehørende, eller,
- 2) hvis skibets rederi er hjemmehørende uden for Danmark, for Østre Landsret.

Afgørelsen skal indbringes for den pågældende landsret inden for en frist af 14 dage, regnet fra den dag, da afgørelsen er meddelt vedkommende. Landsretten kan dog, når ansøgning indgives inden 6 måneder efter dette tidspunkt, hvis omstændighederne taler for det, tillade, at skibsregistrators afgørelse indbringes for retten. Meddeles tilladelse, skal sag anlægges inden 14 dage. Hvis fagkundskab til søforhold skønnes at være af betydning, kan retten tilkalde 2 søkyndige dommere, der udtages blandt de i medfør af retsplejelovens § 92 beskikkede sagkyndige. De om kæremål i borgerlige sager gældende regler finder i øvrigt med de fornødne lempelser tilsvarende anvendelse på indbringelsen for og behandlingen ved landsretten.«

2. § 166 affattes således:

»§ 166. Den registrerede ejer af et skib er uden hensyn til skyld ansvarlig for omkostninger forbundet med vragefs lokaliserings, afmærkning og fjernelse, hvis vragefs befinder sig

på dansk territorium eller i dansk eksklusiv økonomisk zone.

*Stk. 2.* Den registrerede ejer af et skib, som fører dansk flag, har med de begrænsninger, der følger af vragsfjernelseskonventionen, pligt til at sikre, at vraget fjernes,

- 1) når dette ligger i et konventionsområde uden for dansk territorium og dansk eksklusiv økonomiske zone, og
- 2) når den berørte stat i overensstemmelse med konventionen har bestemt, at vraget udgør en fare.

*Stk. 3.* Dette kapitel berører ikke retten til ansvarsbegrænsning efter kapitel 9.

*Stk. 4.* Krav mod den registrerede ejer om erstatning af omkostninger forbundet med et vrags lokalisering, afmærkning og fjernelse kan kun rejses i overensstemmelse med reglerne i dette kapitel, jf. dog § 164, stk. 2-5.

*Stk. 5.* Er fjernelsen af et vrags en bjærgning i medfør af kapitel 16, ydes der betaling eller kompensation til bjærgerne efter reglerne i kapitel 16.«

**3.** § 167, stk. 2, ophæves.

**4.** § 168 affattes således:

»§ 168. Den registrerede ejer af et skib, som fører dansk flag, og som har en bruttotonnage på 20 eller derover, skal for at gå i fart, have en godkendt forsikring eller anden garanti, der dækker ejerens ansvar i medfør af dette kapitel, og et certifikat, hvis skibet har en bruttotonnage på 300 og derover, jf. § 170. Forsikringssummen kan begrænses til ansvarsgrænsen i § 175.

*Stk. 2.* En forsikring for et skib med en bruttotonnage på 300 eller derover skal for at kunne godkendes opfylde følgende krav:

- 1) Forsikringen må kun kunne ophøre
  - a) ved udløbet af den gyldighedsperiode, som fremgår af certifikatet, jf. § 169, eller
  - b) tidligst ved udløbet af 3 måneder fra det tidspunkt, hvor forsikreren har meddelt Søfartsstyrelsen, at forsikringen vil ophøre.
- 2) Ethvert krav om erstatning for omkostninger skal kunne rettes direkte til forsikreren. Forsikreren skal i disse tilfælde kunne påberåbe sig de samme indsigelser, som den registrerede ejer ville kunne, hvis kravet var blevet rettet mod ejeren. Forsikreren må dog ikke kunne påberåbe sig den registrerede ejers konkurs, likvidation eller ophør.

*Stk. 3.* En forsikring for et skib med en bruttotonnage på 20 eller derover, men mindre end 300, skal opfylde de krav, som er nævnt i stk. 2, nr. 1, litra b, og nr. 2.

*Stk. 4.* Søfartsstyrelsen fastsætter nærmere regler om forsikring og garanti som nævnt i stk. 1, herunder om, hvilke krav forsikringen og forsikreren skal opfylde, for at forsikringen kan godkendes.«

**5.** Efter § 170 indsættes i *kapitel 8 a*:

»§ 170 a. For skibe eller vrags gælder §§ 164-170 tilsvarende, når skibet eller vraget bugseres.

*Stk. 2.* Ved bugsering af andre genstande end skibe og vrags, eller ved bugsering af skibe og vrags mindre end de i §§ 164-170 fastsatte grænser, er den, der har bestilt bugseringen, ansvarlig for omkostningerne forbundet med det bugseredes lokalisering, afmærkning, fjernelse og bjærgning, når genstanden, skibet eller vraget i forbindelse med bugseringen forliser, tabes, strandes, synker eller driver til søs eller lignende på dansk territorium. Den, der har bestilt bugseringen, skal tegne en forsikring eller have anden tilsvarende økonomisk sikkerhed, der dækker ansvaret for omkostningerne. Den, der har bestilt bugseringen, skal desuden sikre, at slæbet er sødygtigt.

*Stk. 3.* Den, der bugserer et skib, et vrags eller en anden genstand på dansk territorium er ansvarlig for omkostningerne efter stk. 1 og 2, hvis det efter forudgående undersøgelse er fastslået, at den, der ellers er ansvarlig i medfør af stk. 1 eller 2, ikke kan dække omkostningerne, jf. dog stk. 5.

*Stk. 4.* Den, der udfører bugseringen, skal tegne en godkendt forsikring eller stille anden tilsvarende finansiel sikkerhed, der dækker ansvaret i medfør af stk. 3.

*Stk. 5.* Ansvaret efter stk. 3 kan begrænses til det bugserende skibs ansvarsgrænse efter kapitel 9.«

**6.** I § 202, stk. 4, 2. pkt., indsættes efter »oplysnings- og bidragspligt«: », herunder om forpligtelse til at indsende en revisorerklæring om rigtigheden af de indberettede oplysninger«.

**7.** Efter kapitel 18 indsættes i *afsnit 6*:

»Kapitel 18 a

*Sikkerhed ved anlægsprojekter*

§ 486. Erhvervs- og vækstministeren kan fastsætte regler om, at bygherrer for anlægsprojekter, der foregår helt eller delvist til søs, skal påse, at der for skibe, der medvirker i projektet, er tegnet forsikring eller stillet sikkerhed i overensstemmelse med §§ 153, 168, 186, 197, 198 og 403 a-403 c.«

**8.** I § 514, stk. 1, 1. pkt., ændres »§ 168, stk. 1 og 2,« til: »§ 168, stk. 1, § 170 a, stk. 2 og 4,«.

**9.** I § 515 b ændres »§§ 153, 186, 197, 198, 403 a, 403 b, 403 c og 471« til: »§ 153, § 170 a, stk. 2 og 4, og §§ 186, 197, 198, 403 a-403 c, 471 og 486«.

## § 4

I lov om dykkerarbejde og dykkermateriel m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 69 af 17. januar 2014, foretages følgende ændring:

**1.** I § 16 indsættes efter stk. 1 som nyt stykke:

»Stk. 2. Erhvervs- og vækstministeren kan på nærmere angivne vilkår autorisere klassifikationselskaber, andre virksomheder eller enkeltpersoner til på Søfartsstyrelsens vegne, at foretage syn af dykkermateriel, herunder hjælpe-materiel, som nævnt i stk. 1.

*Stk. 3.* De klassifikationsselskaber, andre virksomheder og enkeltpersoner, som er nævnt i stk. 2, kan kræve betaling for deres arbejde.««

Stk. 2 bliver herefter stk. 4.

## § 5

I lov om skibes besætning, jf. lovbekendtgørelse nr. 74 af 17. januar 2014, foretages følgende ændringer:

1. § 4, stk. 2, affattes således:

»Stk. 2. For skibe med en bruttotonnage under 20 i indenrigsfart kan Søfartsstyrelsen i stedet for udstedelse af certifikat som nævnt i stk. 1, fastsætte regler om besætningen for grupper af skibe.«

2. I § 6, stk. 2, ændres i skemaet med titlen *Øvrige skibe* »Styrmand af 1. grad (STCW-regl. III/3 as Chief Mate)« til: »Styrmand af 1. grad (STCW-regl. II/2 as Chief Mate)«.

3. I § 13, stk. 1, 1. pkt., ændres », jf. lov nr. 476 af 9. juni 2004 om adgang til udøvelse af visse erhverv i Danmark« til: » i henhold til lov om adgang til udøvelse af visse erhverv i Danmark«.

4. Efter kapitel 9 indsættes:

»Kapitel 9 a

*Sikkerhed ved anlægsprojekter m.v.*

§ 26 a. Erhvervs- og vækstministeren kan fastsætte regler om, at bygherrer for anlægsprojekter, der foregår helt eller delvist til søs, skal medvirke til, at aktiviteter, der er forbundet med projektet, bliver udført i overensstemmelse med loven og de regler, som er udstedt i medfør af loven. ««

## § 6

*Stk. 1.* Loven træder i kraft den 1. juli 2016, jf. dog stk. 2.

*Stk. 2.* § 1 træder i kraft den 1. januar 2017.

## § 7

*Stk. 1.* Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland.

*Stk. 2.* §§ 1-5 kan ved kongelig anordning sættes helt eller delvis i kraft for Grønland med de ændringer, som de grønlandske forhold tilsiger.

*Stk. 3.* § 3 kan helt eller delvis sættes i kraft for Færøerne med de ændringer, som de færøske forhold tilsiger.

## Bemærkninger til lovforslaget

### Almindelige bemærkninger

#### Bemærkninger til lovforslaget

### Almindelige bemærkninger

#### Indholdsfortegnelse

##### 1. Indledning

1.1. Sikring af søfarendes økonomiske stilling ved rederens misligholdelse af ansættelsesforholdet

1.2. Styrket sikkerhed ved større maritime anlægsarbejder

1.3. Forsikring i forbindelse med vragsjernelse

1.4. Effektivisering af dykkerområdet

1.5. Andre justeringer på søfartsområdet

##### 2. Lovforslagets indhold

2.1. Sikring af søfarendes økonomiske stilling ved rederens misligholdelse af ansættelsesforholdet

2.1.1. Gældende ret

2.1.2. Ministeriets overvejelser

2.1.3. Den foreslåede ordning

2.2. Styrket sikkerhed ved større maritime anlægsarbejder

2.2.1. Gældende ret

2.2.2. Ministeriets overvejelser

2.2.3. Den foreslåede ordning

2.3. Forsikring i forbindelse med vragsjernelse

2.3.1. Gældende ret

2.3.2. Ministeriets overvejelser

2.3.3. Den foreslåede ordning

2.4. Effektivisering af dykkerområdet

2.4.1. Gældende ret

2.4.2. Ministeriets overvejelser

2.4.3. Den foreslåede ordning

2.5. Andre justeringer på søfartsområdet

2.5.1. Gældende ret

2.5.2. Ministeriets overvejelser

2.5.3. Den foreslåede ordning

3. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet

5. Administrative konsekvenser for borgerne

6. Miljømæssige konsekvenser

7. Forholdet til EU-retten

8. Hørte myndigheder og organisationer m.v.

9. Sammenfattende skema

##### 1. Indledning

Formålet med lovforslaget er at styrke efterladte søfarendes økonomiske stilling og styrke sikkerheden til søs i forbindelse med større maritime anlægsprojekter. Formålet er desuden at gennemføre lettelser og effektiviseringer for de maritime erhverv vedr. vragsjernelse i forbindelse med bugsering af skibe, og ved syn af dykkermateriel.

Lovforslaget gennemfører endvidere andre mindre justeringer på søfartsområdet.

##### 1.1. Sikring af søfarendes økonomiske stilling ved rederens misligholdelse af ansættelsesforholdet

Lovforslaget gennemfører de seneste ændringer til konventionen om søfarendes arbejdsforhold (MLC) fra 2014 i lov om søfarendes ansættelsesforhold.

FN's Internationale Arbejdsorganisation, ILO, har på den internationale arbejdskonference (ILC) i 2014 på baggrund af et fælles forslag fra rederens og de søfarendes organisationer vedtaget ændringerne til MLC.

Medmindre Danmark skal afvise ændringerne, skal ændringerne i MLC være godkendt af Folketinget senest den 18. juli 2016 og i henhold til konventionen være gennemført i dansk ret senest januar 2017.

Ændringerne består i en udvidelse af kravene om finansiel sikkerhed for efterladte søfarende til også at omfatte situati-

oner, hvor den søfarende i en periode på to måneder eller derover ikke har modtaget løn. Den finansielle sikkerhed skal dække de personer, som omfattes af konventionen, dvs. såvel skibsførere som de søfarende. Der skal udover de nuværende regler om sikkerhed for rederens forpligtelse til at sikre hjemrejse med underhold nu også stilles sikkerhed for opfyldelsen af efterladte søfarendes øvrige grundlæggende behov, indtil de er kommet hjem, samt for udestående krav på løn og andet vederlag, som skibsføreren og de søfarende har i medfør af ansættelsesforholdet. Den finansielle sikkerhed skal mindst dække fire måneders udestående krav på løn og andet udestående vederlag m.v., herunder løn under sygdom, krav på erstatning for afbrydelse af arbejdsforholdet, godtgørelse i forbindelse med opsigelse eller afbrydelse af arbejdsforholdet, pensionsbidrag samt feriegodtgørelse, dog også begrænset til 4 måneder. Sikringen af skibsførerens og de søfarendes grundlæggende behov, hvis de bliver efterladt, omfatter midler, som kan sikre den efterladte søfarendes hjemrejse og underhold, herunder mad, tøj, om fornødent overnatning, drikkevandsforsyning, fornødent brændstof til at overleve om bord på skibet, nødvendig lægebehandling samt andre rimelige omkostninger, indtil den efterladte søfarende kommer hjem. Der skal endvidere om bord på skibene forefindes certifikater eller anden dokumentation fra garantistillerne. Der henvises til ændringerne i "2.5 - Hjemsendelse" i konventionen.

Konventionsændringerne indebærer ingen udvidelse af rederiernes materielle forpligtelser over for de søfarende, men alene en sikring af, at de allerede eksisterende forpligtelser opfyldes. Ændringerne indebærer bl.a., at den danske stat som noget nyt skal sikre, at der etableres et finansielt sikkerhedssystem, der sikrer betaling af udestående lønkrav m.v. for alle søfarende på danske skibe.

Desuden præciseres konventionens gældende krav om finansiell sikkerhed for søfarendes rettigheder i forbindelse med arbejdsskader og erhvervsbetingede sygdomme, og der fastsættes et nyt krav om, at der skal foreligge dokumentation for den finansielle sikkerhed om bord på skibene. Der henvises til ændringerne i "4.2 - Redernes ansvar" i konventionen. På samme måde, som de andre rettigheder, der er omtalt i MLC, vil kravet om finansiell sikkerhed skulle indgå i MLC-certifikatet og vil også være genstand for kontrol, ikke kun af flagstaten, dvs. Danmark for så vidt angår dansk flagede skibe, men også i forbindelse med havnestatskontrol over for skibe, som ikke fører dansk flag.

### *1.2. Styrket sikkerhed ved større maritime anlægsprojekter*

Med lovforslaget forbedres sikkerheden på skibe, der anvendes ved større maritime anlægsprojekter i danske farvande til fx etablering af havvindmølleparker og brobyggeri.

Sikkerheden forbedres ved, at bygherrerne får et medansvar for at sikre, at der sker en planlægning og koordination af de foranstaltninger, der er nødvendige af hensyn til sikkerhe-

den, sundheden og forureningsforebyggelsen på de skibe, som medvirker til projekterne.

De nye regler skal især supplere arbejdsmiljøloven og vil derfor kun gælde i det omfang, forholdet ikke allerede er reguleret i arbejdsmiljøloven.

### *1.3. Forsikring i forbindelse med vragsfjernelse*

Bestemmelserne om bugseringsselskabers ansvar og forsikringspligt justeres for at forbedre selskabernes forsikringsmuligheder. Reglerne justeres, så den, der foretager en bugsering, alene er ansvarlig for udgifter til en eventuel vragsfjernelse af det bugserede, såfremt den, der har bestilt bugseringen, ikke har tegnet den lovpligtige vragsfjernelsesforsikring og ikke selv er i stand til at dække omkostningerne.

### *1.4. Effektivisering af dykkerområdet*

Lovforslaget indebærer, at synsvirksomheden på dykkerområdet effektiviseres ved, at erhvervs- og vækstministeren får mulighed for at autorisere klassifikationsselskaber m.v. til at foretage lovpligtige syn af dykkermateriel. Ordningen svarer til den gældende autorisationsordning for syn af skibe i henhold til lov om sikkerhed til søs.

### *1.5. Andre justeringer på søfartsområdet*

Lovforslaget indeholder en række andre mindre ændringer af søfartslovgivningen. Der er tale om følgende:

#### *Forenkling af reglerne om skibsofficerers fratrædelsesgodtgørelse*

Reglerne om skibsofficerers fratrædelsesgodtgørelse justeres, så reglerne svarer til de ændringer, der blev gennemført i funktionærloven ved lov nr. 52 af 27. januar 2015. Efter lovforslaget vil skibsofficerer ikke – som i gældende ret – være afskåret fra at opnå fratrædelsesgodtgørelse i situationer, hvor officeren ved fratrædelsen oppebærer folkepension eller alderspension.

#### *Justering vedr. virksomheders indberetning til Den Internationale Fond for Olieskadeerstatning (IOPC)*

Der indføres pligt for de virksomheder, der efter gældende ret skal indsende en årlig olierapport til de internationale olieskadeerstatningsfonde, IOPC, til at medsende en revisorerklæring om rigtigheden af oplysningerne i olierapporten. Det drejer sig om de virksomheder, der på årsbasis modtager mere end 150.000 tons tung olie transporteret ad søvejen og derfor i henhold til søloven skal indsende en årlig olierapport til IOPC. IOPC yder erstatning til ofre for skader forårsaget af olieforurening fra tankskibe. Erstatningen finansieres ved, at oliemodtagere i alle IOPC-medlemsstaterne bidrager til fonden. Olierapporterne, der sendes via Søfartsstyrelsen til IOPC, bruges til beregningen af virksomhedernes

bidrag til fonden. Da de danske myndigheder skal kontrollere, om oplysningerne er korrekte, indføres nu krav om dokumentation for, at oplysningerne i olierapporterne er rigtige. Dette sker ved, at virksomhederne sammen med olierapporten skal indsende en revisorerklæring.

### *Justering af regler om skibsregistrering*

Det præciseres, hvilken landsret Skibsregistrators afgørelser i henhold til søloven skal indbringes for i tilfælde, hvor det pågældende skibs rederi er hjemmehørende uden for Danmark.

Der gennemføres desuden mindre tekniske justeringer af lov om skibes besætning og lov om sikkerhed til søs.

## *2. Lovforslagets indhold*

### *2.1. Sikring af søfarendes økonomiske stilling ved rederens misligholdelse af ansættelsesforholdet*

#### *2.1.1. Gældende ret*

Lov om søfarendes ansættelsesforhold m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 73 af 17. januar 2014, (tidligere sømandsloven) gennemfører FN's Internationale Arbejdsorganisations (ILO's) konvention om søfarendes arbejdsforhold (MLC), der blev vedtaget på ILO's søfartskonference i 2006. Loven omfatter mange aspekter af søfarendes ansættelsesforhold, herunder indgåelse af ansættelsesaftaler, ret til fri hjemrejse, hviletid m.m. Dele af konventionen er dog gennemført ved anden lovgivning. Dette gælder bl.a. konventionens krav om erstatning ved arbejdsskader og arbejdsbetingede sygdomme, der i Danmark er omfattet af arbejdsskadelovgivningen.

#### *2.1.1.1. Sikring af den søfarendes grundlæggende behov*

Søfartsstyrelsen kan yde tilskud bl.a. til underhold og hjemsendelse af personer, som er efterladt på danske skibe som følge af rederiets misligholdelse af deres ansættelseskontrakt, jf. § 10 a, stk. 1, i lov om søfarendes ansættelsesforhold m.v. Der er i henhold til § 10 a, stk. 3, afsat en særlig pulje på finansloven bl.a. til dækning heraf. På finansloven for 2014 udgjorde puljen 1,2 mio. kr. og for 2015 udgør den 0,5 mio. kr. Lægebehandling er ikke nævnt eksplicit under de udgifter til underhold, der kan ydes tilskud til efter bestemmelsen i § 10 a, stk. 1. Det antages dog, at lægeudgifter er omfattet af den gældende bestemmelse.

Rederen har efter lovens § 73 a, stk. 1, pligt til at stille finansiel sikkerhed for de hjemrejser med underhold, som rederen skal betale, men ikke for de øvrige forpligtelser i forbindelse med sikring af de søfarendes grundlæggende behov, fx olie til opvarmning og mad om bord. Der er i loven hjemmel til, at ministeren kan beslutte, at den afsatte pulje kan tjene som finansiel sikkerhed for rederens pligt til at betale hjemrejse med underhold. Det er ved bekendtgørelse

fastsat, at redernes pligt til at stille sikkerhed for udgifterne til hjemrejse med underhold anses for opfyldt med afsættelsen af puljen på finansloven.

Udgifterne til søfarendes lægehjælp, lægemidler, visse tandlægebehandlinger, sygehusbehandling m.v. dækkes af den særlige sygesikringsordning for søfarende m.v. inden for de rammer, som er fastsat ved bekendtgørelse nr. 1331 af 5. december 2006. Rederens udgifter refunderes af staten, men arbejdsgiveren har en udlægsplicht. Ordningen omfatter også søfarende, som er blevet efterladt. Betaler arbejdsgiveren ikke, kan den søfarende selv ansøge om refusion af udgifterne hos Søfartsstyrelsen.

#### *2.1.1.2. Sikring af søfarendes løn og andet vederlag m.v.*

Lov om søfarendes ansættelsesforhold m.v. indeholder ingen bestemmelser om sikkerhedsstillelse for søfarendes udestående lønkrav m.v., men skibsføreren og andre søfarende har i medfør af søloven søpanteret i skibet for deres krav på hyre og andet vederlag.

Lønmodtagernes Garantifond giver endvidere arbejdstagere finansiel sikkerhed for lønkrav i tilfælde af rederens konkurs og visse andre former for insolvensbehandling. Lov om Lønmodtagernes Garantifond indeholder ingen særregler vedrørende søfartsforhold.

Lønmodtagernes Garantifond dækker de ansattes krav på løn og andet vederlag, erstatning og godtgørelse for afbrydelse af arbejdsforholdet, som i tilfælde af konkurs ville være tillagt fortrinsret efter bestemmelserne i konkursloven. Fonden dækker inden for en beløbsgrænse på 160.000 kr., ved rekonstruktionsbehandling dog 80.000 kr. og begrænset til maksimalt 3 måneders løn.

Det er en forudsætning for fondens dækning, at der er en ansættelsesmæssig tilknytning til Danmark. Dækning fra fonden efter lovens almindelige regler forudsætter, at arbejdsgiveren har hjemsted her i landet, eller har etableret en filial eller et andet fast driftssted her i landet, hvortil arbejdstageren er knyttet. Det er ikke tilstrækkeligt, at den pågældende har udført arbejde i Danmark for en udenlandsk arbejdsgiver, eller at den pågældende har arbejdet på et dansk skib. Det forhold, at en anden dansk virksomhed end arbejdsgiveren hæfter for ubetalte lønkrav efter bestemmelser i loven om kædeansvar, indebærer heller ikke, at krav imod den pågældende virksomhed bringes ind under fondens dækningsområde.

Loven om Lønmodtagernes Garantifond indeholder i § 1, stk. 2, en supplerende særregel vedr. virksomheder, der virker i flere EU/EØS medlemsstater. Reglen gennemfører bestemmelser i direktiv 2002/74/EF om fordelingen, når flere medlemsstaters garantiordninger er i spil. Fonden dækker også lønmodtagers krav imod sådanne virksomheder, der er insolvente, såfremt lønmodtageren sædvanligvis udførte sit arbejde i Danmark. Bestemmelsen indebærer imidlertid, at besætningsmedlemmer på skibe under dansk flag, hvis løn-

krav ellers ville være omfattet af den danske garantifond, vil blive henvist til at søge dækning i et andet EU/EØS lands fond, såfremt den pågældende har gjort tjeneste på et skib, som sædvanligvis sejler i én anden medlemsstats farvand. Tilsvarende vil arbejdstagere på skibe under et flag fra et andet EU land også kunne gøre deres krav gældende over for den danske lønmodtagergarantiordning, hvis skibet overvejende sejler mellem danske havne.

Bidrag til Lønmodtagernes Garantifond opkræves sammen med bidraget til ATP. Det indebærer, at der betales bidrag til Lønmodtagernes Garantifond for søfarende fra EU-lande samt lande, der er indgået aftaler om social dækning med. Dansk ansatte søfarende fra andre tredjelande uden socialaftale er omfattet af fondens dækning, uden at der betales bidrag fra disse

Det offentlige yder i enkelte tilfælde rederierne refusion af dele af de udgifter, som er omfattet af konventionens krav om sikkerhedsstillelse for udestående krav, der følger af ansættelsesforholdet. Sygedagpengereglerne for søfarende indebærer således, at arbejdsgivere, der har påtaget sig at yde løn under sygdom ud over arbejdsgiverperioden, kan få refunderet et beløb svarende til det sygedagpengebeløb, som den søfarende kunne have oppebåret, hvis den pågældende ikke modtog løn under sygdom.

#### *2.1.1.3. Finansiell sikkerhed vedr. arbejdsskader og erhvervsbetingede sygdomme*

Den gældende konvention indeholder allerede bestemmelser om finansiell sikkerhed for opfyldelsen af skibsførers og søfarendes krav i forbindelse med arbejdsskader og erhvervsbetingede sygdomme. Konventionsbestemmelserne om arbejdsskader og erhvervsbetingede sygdomme er gennemført i dansk ret ved den danske arbejdsskadeordning. Arbejdsskadeordningen er reguleret i arbejdsskadeloven og omfatter alle, der arbejder om bord på danske skibe.

#### *2.1.2. Ministeriets overvejelser*

##### *2.1.2.1. Finansiell sikkerhed for den søfarendes løn m.v.*

Lovforslaget medfører ingen ændring af redernes materielle forpligtelser over for de søfarende, der hidrører fra kontraktforholdet, men skal alene sikre, at der er et økonomisk grundlag for, at disse forpligtelser kan opfyldes, når arbejdsgiveren ensidigt og uberettiget misligholder sine forpligtelser.

Lovforslaget indebærer, at det hidtidige lovkrav om, at der skal stilles finansiell sikkerhed for udgifter til hjemsendelse med underhold udvides til at skulle dække andre af de søfarendes grundlæggende behov, indtil de søfarende er kommet hjem. Erhvervs- og vækstministeren får dog mulighed for at fritage for forsikringskravet i det omfang, puljen efter § 10 a anses for at være tilstrækkelig.

Sikring af den søfarendes grundlæggende behov, indtil den søfarende kommer hjem, omfatter forplejning, nødvendig pleje og lægebehandling m.v., hjemrejseomkostninger samt alle udgifter, som den søfarende med rimelighed har haft som følge af at være blevet efterladt. Det vil også i særlige tilfælde kunne omfatte nødvendig beklædning. Det omfatter også sikring af varme, elektricitet og kommunikation, som skal sikre, at den søfarende og skibsføreren har tålelige forhold om bord, mens fx sikring af bunkers til skibets manøvrering og øvrig drift normalt ikke er omfattet.

Derudover skal der stilles finansiell sikkerhed, som dækker fire måneders udestående løn og andet udestående vederlag, som den søfarende er berettiget til som følge af ansættelsesforholdet, men kun i det omfang disse lønkrav m.v. ikke er omfattet af dækningen fra Lønmodtagernes Garantifond. Der åbnes endvidere mulighed for, at Søfartsstyrelsen kan fastsætte regler om, at sikkerheden ikke skal omfatte krav, som er omfattet af offentlige sociale sikringsordninger, der dækker de søfarende. Det vil også kunne fastsættes, at rederiernes garantistillelse ikke skal omfatte krav, som dækkes af lønmodtagergarantiordningerne i de andre EU/EØS stater.

Lønmodtagernes Garantifond vurderes at dække langt de fleste situationer, der kan opstå, men der er også tilfælde, som ikke dækkes under de nuværende danske regler, og hvor de søfarende nu får en yderligere beskyttelse. Lønmodtagernes Garantifond omfatter krav på løn og andet vederlag, herunder løn under sygdom, erstatning for afbrydelse af arbejdsforholdet, godtgørelse i forbindelse med opsigelse eller afbrydelse af arbejdsforholdet samt feriegodtgørelse. Den ændrede konventions bestemmelser om sikkerhedsstillelse for disse typer af krav går dog på flere punkter videre end den dækning, der kan opnås under Lønmodtagernes Garantifond:

- Fonden omfatter kun krav mod arbejdsgiveren, og kun såfremt den søfarende har en ansættelsesretlig tilknytning til Danmark, dvs. ansættelsesforholdet skal være knyttet til en dansk arbejdsgiver eller til en her i landet etableret filial af en udenlandsk arbejdsgiver – typisk med hvem ansættelsesaftalen er indgået. Konventionen kræver, at skibsføreren og alle de søfarende skal være dækket, uanset hvem der er arbejdsgiver, og uanset hvor denne er etableret.
- Fonden omfatter ikke lønmodtagere, som er nærtstående til arbejdsgiveren, samt en virksomheds øverste ledelse. Konventionen har ikke denne begrænsning.
- Dækningen efter Lønmodtagernes Garantifond forudsætter, at arbejdsgiveren er underkastet insolvensbehandling. Sidestillet hermed er virksomhedens endelige ophør, såfremt det godtgøres, at arbejdsgiveren er ude af stand til at betale kravet. Den ændrede konvention indebærer derimod, at der også skal ydes bistand under for insolvenssituationen, idet der skal ydes bistand til den søfarende, når det godtgøres, at der ikke er sket betaling af løn ifølge kontrakten i to måneder.
- Fondens dækning er begrænset til 160.000 kr., ved rekonstruktionsbehandling dog 80.000 kr. og højst 3 må-



neders løn. Den ændrede konvention indebærer, at sikkerhedsstillelsen skal dække 4 måneders løn m.v.

- Fonden omfatter kun krav, som er omfattet af konkurslovens lønprivilegium. Det indebærer bl.a., at udbetalinger til fx udlæg for arbejdsgiveren eller rejseomkostninger ikke dækkes af fonden. Det indebærer desuden, at løn- eller vederlagskravet skal være forfaldet i tidsrummet fra 6 måneder før fristdagen og indtil konkursdekretets afsigelse, og at fonden ikke dækker erstatningskrav for afbrydelse af arbejdsforholdet, som ville være forfaldet mere end 6 måneder før fristdagen. Konventionen indeholder ikke tilsvarende tidsmæssige begrænsninger.
- Lønmodtagernes Garantifond omfatter kun nettolønnen og dækker således ikke den del af kravet, som arbejdsgiveren skulle have indeholdt i dansk kildeskat eller i forbindelse med lønindeholdelse. Lønmodtageren godskrives dog ved skatteopgørelsen det beløb, som fonden har fradraget. Der gælder en tilsvarende ordning i forbindelse med lønindeholdelse. Konventionen har ikke en sådan begrænsning.
- Fonden omfatter ikke tilfælde, hvor lønmodtageren sædvanligvis udfører sit arbejde i en anden EU/EØS medlemsstat. Dette gælder også for søfarende på danske skibe, fx hvis skibet, som den pågældende arbejdede på, sejlede i fast cabotage i et andet EU/EØS land. I sådanne tilfælde vil det ikke være Lønmodtagernes Garantifond, men garantiinstitutionen i det pågældende EU/EØS land, som vil skulle bistå den søfarende. Konventionen fastsætter, at flagstaten også i sådanne tilfælde skal sikre, at det finansielle sikkerhedssystem lever op til konventionens krav.

### 2.1.2.2. *Finansiell sikkerhed vedr. arbejdsskader og erhvervsbetingede sygdomme*

De nye konventionskrav præciserer kravet om finansiell sikkerhed vedrørende arbejdsskader og erhvervsbetingede sygdomme og indfører et nyt krav om certificering (dokumentation) for den finansielle sikkerhed. Konventionen er udformet således, at de materielle bestemmelser inden for de enkelte områder kan opfyldes gennem regulering, der medvirker til fuldt ud at opnå det generelle formål med de enkelte bestemmelser (i ILO-retten kaldet "substantiel ækvivalens"). I dansk ret gennemfører den danske arbejdsskadeordning således de gældende konventionskrav om finansiell sikkerhed ved arbejdsskader og erhvervsbetingede sygdomme. Arbejdsskadeordningen vil på samme vis dække de præciserede konventionskrav på dette område. Det er derfor alene det nye krav om, at der skal foreligge et certifikat som dokumentation for arbejdsskadeordningen på skibene, der skal gennemføres.

### 2.1.3. *Den foreslåede ordning*

#### 2.1.3.1. *Finansiell sikkerhed for den søfarendes løn m.v.*

Der er i lovforslaget lagt op til, at de nye krav om finansiell sikkerhed skal supplere de eksisterende sikringsordninger.

Derfor skal den finansielle sikkerhed dække fire måneders udestående løn og andet vederlag, som den efterladte søfarende er berettiget til som følge af ansættelsesforholdet, men kun i det omfang disse lønkrav mv. ikke er omfattet af dækningen fra Lønmodtagernes Garantifond.

Afgrænsningen af Lønmodtagernes Garantifonds dækning indebærer, at sikkerhedsstillelsen for de rederier, der anvender søfarende med ansættelsesretlig tilknytning til Danmark, er mindre omfattende end den sikkerhedsstillelse, der skal fremskaffes for rederier, der anvender søfarende uden ansættelsesretlig tilknytning til Danmark (dvs. navnlig søfarende, hvis ansættelsesaftale ikke er indgået med danske virksomheder eller udenlandske virksomheders filialer her i landet). Dækningen efter Lønmodtagernes Garantifond udgør en bedre sikring end private ordninger. Fonden dækker således alle de krav, som den skal efter loven, uanset om arbejdsgiveren ikke har tilmeldt sig ordningen, og uanset om der ikke er betalt bidrag til fonden. Dette gælder såvel tilfælde, hvor skyldige bidrag ikke er betalt, som tilfælde hvor arbejdsgiveren ikke har været forpligtet til at betale bidrag. En privat ordning vil derimod kunne bringes til ophør, hvis leverandøren af den finansielle sikkerhed med mindst 30 dages varsel giver underretning herom til flagstatens myndigheder. Herefter må skibet ikke sejle videre, men arbejdstagerens dækning ophører.

Ud over lønkrav er en række andre udgifter, som skal dækkes af den finansielle sikkerhed, allerede helt eller delvist dækket af eksisterende danske sociale ordninger – fx udgifter til lægebehandling og anden sygesikring, som dækker de søfarende - således at de selvstændigt, dvs. uafhængigt af om rederen indgiver ansøgning, har ret til dækning fra ordningen. For at sikre mod en "dobbelt dækning" giver lovforslaget en adgang for Søfartsstyrelsen til at fastsætte nærmere regler om den finansielle sikkerheds dækningsomfang, herunder, at sikkerhedsstillelsen ikke skal omfatte ydelser, som er omfattet af offentlige sociale sikringsordninger. Der kan også fastsættes regler om dokumentation for rejste krav og muligheden for at gøre kravet gældende direkte overfor stilleren af den finansielle sikkerhed. Det er hensigten bl.a. at undtage krav, der i forvejen er dækket af den særlige sygesikringsordning for søfarende, fra kravet om sikkerhedsstillelse. De nærmere vilkår herfor vil blive fastsat efter høring af erhvervets parter. Det er også hensigten, at krav, der er dækket af retten til syge- eller barseldagpenge fra det offentlige, vil blive undtaget fra kravet om sikkerhedsstillelse. På tilsvarende måde vil det også kunne fastsættes, at fx en privat forsikringsordning ikke skal omfatte de krav, som dækkes af lønmodtagergarantiordningerne i de andre EU/EØS lande.

Den finansielle sikkerhed skal stilles ved en godkendt forsikring eller anden tilsvarende finansiell sikkerhed. Den skal give den søfarende direkte adgang til kompensation, dvs. ansøgningen skal ikke indsendes gennem rederiet eller godkendes heraf, men den søfarende skal naturligvis kunne dokumentere sit krav.

Konventionen stiller krav om, at der på skibe med en bruttotonnage på 500 eller derover, som ikke udelukkende besejler havne i flagstaten, skal opslås et certifikat eller anden dokumentation udstedt af leverandøren af den finansielle sikkerhed, som attesterer, at ordningen har et dækningsomfang, som lever op til kravene i konventionen. Det sker for at give den søfarende oplysninger om, hvor den pågældende skal henvende sig. På lignende måde vil der også på danske skibe fx være oplysninger om Lønmodtagernes Garantifond. For skibe med en bruttotonnage på 500 BT eller derover vil de nye krav om finansiell sikkerhed endvidere indgå i skibets MLC-certificering, som foretages efter bestemmelsen i lovens § 74 b og regler, som er udstedt i medfør denne bestemmelse.

Lovforslaget indebærer, at erhvervs- og vækstministeren kan fastsætte nærmere regler om det certifikat, som leverandøren af den finansielle sikkerhed skal udstede. Bestemmelserne vedrørende certifikater vil blive udformet således, at leverandøren af den finansielle sikkerhed skal indestå for at dække samtlige de krav, der er omfattet af de nye bestemmelser og de regler udstedt i medfør heraf, dog ikke krav der fx er dækket af Lønmodtagernes Garantifond. Det betyder, at forsikringen også skal omfatte eventuelle søfarende uden ansættelsesretlig tilknytning til Danmark. Såfremt forsikringsselskabet eller leverandøren af den finansielle sikkerhed over for rederen i det underliggende retsforhold betinger sig, at rederiet alene anvender søfarende, som er omfattet af Lønmodtagernes Garantifonds dækning, vil det således blive selskabets risiko, såfremt rederiet handler i strid hermed.

Bestemmelsen i lovens § 75 giver hjemmel for erhvervs- og vækstministeren til at fastsætte regler, der fraviger lovens almindelige bestemmelser for fiskeskibe. Fiskeskibe er ikke omfattet af konventionen om de søfarendes arbejdsforhold, og det er hensigten, at fiskeskibe derfor ikke omfattes af de nye bestemmelser om finansiell sikkerhed. Det er den samme ordning, der er anvendt i forbindelse med gennemførelsen af konventionsreglerne fra 2006.

### *2.1.3.2. Finansiell sikkerhed vedr. arbejdsskader og erhvervsbetingede sygdomme*

Det nye konventionskrav om, at der skal foreligge et certifikat som dokumentation for arbejdsskadeordningen på skibene, gennemføres ved indførelse af lovhjemmel til at fastsætte nærmere regler om sådan certificering ved bekendtgørelse, jf. bemærkningerne til den foreslåede § 73 d i lov om søfarendes ansættelsesforhold, jf. lovforslagets § 1, nr. 6.

## *2.2. Øget sikkerhed ved større maritime anlægsarbejder*

### *2.2.1. Gældende ret*

Det følger af arbejdsmiljølovens § 37, at ved bygge- og anlægsvirksomhed, hvor flere arbejdsgivere er beskæftiget på samme arbejdssted, skal bygherren planlægge, afgrænse og

koordinere foranstaltningerne til fremme af de ansattes sikkerhed og sundhed.

Det fremgår af bemærkningerne til forslag til lov om ændring af arbejdsmiljøloven (L 172, FT 2000-2001), at baggrunden for bestemmelsen i arbejdsmiljølovens § 37 er, at det forekommer rimeligt at stille krav til bygherren på områder, hvor denne i kraft af sin position som økonomisk ansvarlig for hele byggeriet udøver en meget væsentlig indflydelse på arbejdsmiljøarbejdet i planlægningen og under opførelsen af byggeriet eller anlægsarbejdet. Det er således bygherren, der har den indflydelse, der skal til for at tage det reelle initiativ til at sikre, at der udarbejdes en plan for byggepladsens sikkerhed og sundhed, at der sker en koordinering af sikkerhedsarbejdet på byggepladsen, og at der træffes aftale med arbejdsgiverne om at etablere og vedligeholde sikkerhedsforanstaltningerne i fællesområderne. Det er forhold, som har væsentlig betydning for sikkerheden og sundheden for de beskæftigede på byggepladsen.

Arbejdsmiljølovens regler gælder dog ifølge arbejdsmiljølovens § 3, stk. 2, kun for søfart og fiskeri for så vidt angår lastning og losning af skibe, herunder fiskefartøjer, og for værftsarbejde om bord i skibe og arbejder, der må ligestilles hermed. Erhvervs- og vækstministeren kan efter lov om sikkerhed til søs fastsætte regler om skibes drift m.v., herunder om de sikkerheds- og sundhedsmæssige forhold, hvorunder arbejder om bord, som ikke er omfattet af lov om arbejdsmiljø, skal udføres.

Drift af specialfartøjer, der deltager i byggearbejder i forbindelse med entreprenørarbejder, fx i forbindelse med uddybning, kabellægning m.v., anses som søfart og omfattes ikke af arbejdsmiljøloven. Ved bygning fx af broer og havvindmølleparker vil en del af arbejdet imidlertid blive udført af besætningen om bord på sådanne specialfartøjer, som derfor ikke vil være omfattet af bygherrens forpligtelser efter arbejdsmiljølovens § 37. Der er derfor behov for at fastsætte selvstændige regler herom i lov om sikkerhed til søs.

Der foregår i øvrigt altid en koordination mellem Søfartsstyrelsen og Arbejdstilsynet forud for større bygge- og anlægsarbejder, der delvis udføres til søs.

### *2.2.2. Ministeriets overvejelser*

Det vurderes, at bygherrens pligt til at koordinere de involverede entreprenørers foranstaltninger til at sikre arbejdsmiljøet bør udvides til også at omfatte arbejder, som udføres på skibe i forbindelse med større anlægsarbejder til søs, og som ikke omfattes af bestemmelserne i arbejdsmiljøloven.

### *2.2.3. Den foreslåede ordning*

Der foreslås ændringer i lov om sikkerhed til søs, søloven og lov om skibes besætning, der har til formål at fremme de ansattes sikkerhed og sundhed ved bygge- og anlægsvirksomhed, der udføres til søs. Det foreslås således, at er-

hvervs- og vækstministeren får adgang til at fastsætte regler om, at bygherren skal medvirke til, at bygge- og anlægsvirksomhed, der foregår helt eller delvist til søs, bliver udført sikkerheds- og sundhedsmæssigt fuldt forsvarligt. Bestemmelserne supplerer arbejdsmiljølovens regler om bygherrens forpligtelser, således at bygherren også skal medvirke til at sikre arbejdsmiljøet i forbindelse med de aktiviteter, som ikke er omfattet af arbejdsmiljøloven, men af lov om sikkerhed til søs. Hjemmelsbestemmelsen omfatter også anlægsarbejder i tilknytning til indvinding af olie og gas, men der vurderes ikke noget aktuelt behov for, at de kommende bekendtgørelser udstrækkes til at omfatte sådanne anlægsarbejder, idet det allerede følger af off-shoresikkerhedsloven, at rettighedshaverne skal sikre, at sikkerheds- og sundhedsmæssige risici, herunder risici i relation til arbejdsmiljøet, i forbindelse med sådanne anlægsarbejder er identificeret, vurderet og nedbragt så meget, som det er rimeligt praktisk muligt.

### 2.3. Forsikring i forbindelse med vragsfjernelse

#### 2.3.1. Gældende ret

Ved lov nr. 1384 af 23. december 2012 blev der indsat et nyt kapitel 8 a i søloven om ansvar for vragsfjernelse efter en søulykke og pligt til forsikring, der dækker vragsfjernelse. Størstedelen af bestemmelserne i kapitel 8 a gennemfører Nairobi-konventionen af 23. maj 2007 om fjernelse af vrags (vragfjernelseskonventionen) i dansk ret. Kapitel 8 a indeholder herudover også bestemmelser, hvorefter den, der bugserer et skib, et vrag eller en anden genstand uanset det bugseredes størrelse og uden hensyn til skyld er ansvarlig for omkostninger forbundet med vragsfjernelse, hvis der sker forlis eller lignende på dansk territorium i forbindelse med slæbet. Den, der bugserer skibet, vraget eller genstanden er forpligtet til at tegne en forsikring, der dækker dette ansvar.

De dele af sølovens kapitel 8 a, der gennemfører vragsfjernelseskonventionen i dansk ret, er sat i kraft samtidig med vragsfjernelseskonventionens ikrafttræden den 14. april 2015, mens bestemmelserne om ansvar og forsikringspligt ved bugsering ikke er sat i kraft.

#### 2.3.2. Ministeriets overvejelser

Efter lovens vedtagelse har Søfartsstyrelsen modtaget henvendelser fra bugseringsbranchen, der finder reglerne problematiske, da de er i strid med de principper, som anvendes internationalt ved bugsering, og som bygger på knock-for-knock-princippet, hvorefter den, der har bestilt bugseringen og den, der bugserer, hver især er ansvarlig for skader, der vedrører deres eget fartøj eller genstand. Forsikringsbranchen har oplyst, at det på den baggrund vil være problematisk at indgå forsikringsaftaler, der dækker bugseringsskibenes ansvar efter loven.

#### 2.3.3. Den foreslåede ordning

Forslaget indebærer, at den, der bestiller en bugsering af et skib eller andre genstande, som ikke er dækket af en vragsfjernelsesforsikring uden hensyn til skyld, er ansvarlig for omkostningerne forbundet med det bugseredes lokalisering, afmærkning, fjernelse og bjærgning, når genstanden, skibet eller vraget i forbindelse med bugseringen forliser, tabes, strander, synker eller driver til søs eller lignende på dansk territorium. Den, der bestiller en sådan bugsering, er endvidere ansvarlig for at tegne en forsikring eller have anden tilsvarende økonomisk sikkerhed, der dækker ansvaret for omkostningerne. Bestilleren er endvidere forpligtet til at sikre, at slæbet er sødygtigt.

Den, der udfører bugseringen, er subsidiært ansvarlig for omkostningerne til vragsfjernelse m.v., dvs. at ansvaret kun bliver pålagt den, der udfører bugseringen, hvis den, der har bestilt bugseringen, ikke er i stand til at betale omkostningerne for vragsfjernelse m.v., hvilket normalt kun vil være tilfældet, hvor den, der har bestilt bugseringen er insolvent samtidig med, at der i strid med loven ikke er tegnet en gyldig forsikring eller stillet anden tilsvarende sikkerhed for omkostningerne ved vragsfjernelse m.v. Den, der udfører bugseringen, har pligt til at tegne en forsikring eller stille anden sikkerhed, som dækker den pågældendes ansvar. Forslaget skal gøre det lettere at tegne forsikring i forbindelse med bugsering samtidig med, at det fortsat sikres, at staten ikke for egen regning skal fjerne skibe eller andre genstande, der tabes under en bugsering.

Forsikring og Pension har i deres hørings svar oplyst, at det vil være muligt at forsikre den i forslaget foreslåede ordning.

### 2.4. Effektivisering af dykkerområdet

#### 2.4.1. Gældende ret

Lov om dykkerarbejde og dykkermateriel m.v., jf. lovbestemt nr. 69 af 17. januar 2014, fastsætter at dykkermateriel, herunder hjælpemateriel, der anvendes til dykkerarbejde eller til udlejning, skal synes. Synet foretages aktuelt af Søfartsstyrelsen mod brugerbetaling.

#### 2.4.2. Ministeriets overvejelser

Det vurderes, at Søfartsstyrelsen kan målrette og effektivisere sin synsvirksomhed ved at give private virksomheder m.v., der har ekspertise på dykkerområdet, mulighed for at foretage de lovpligtige syn af dykkermateriel. Derved kan de eksisterende kompetencer på dette specialområde anvendes mere optimalt.

#### 2.4.3. Den foreslåede ordning

Lovforslaget indebærer, at der skabes hjemmel til, at erhvervs- og vækstministeren på nærmere angivne vilkår kan

autorisere klassifikationsselskaber, andre virksomheder eller enkeltpersoner til på Søfartsstyrelsens vegne at foretage syn af dykkermateriel.

## 2.5. Andre justeringer på søfartsområdet

### 2.5.1. Gældende ret

#### 2.5.1.1. Forenkling af reglerne om skibsofficerers fratrædelsesgodtgørelse

Ifølge § 42 i lov om søfarendes ansættelsesforhold m.v. har en skibsofficer, som har været ansat i et rederi uafbrudt i 12, 15 eller 18 år, ret til at få udbetalt en fratrædelsesgodtgørelse fra rederen svarende til henholdsvis 1, 2 eller 3 måneders løn, hvis rederen opsiges den pågældende.

Rederen er dog fritaget fra at betale fratrædelsesgodtgørelsen, hvis officeren vil modtage folkepension eller alderspension, fordi der er indbetalt til en arbejdsgiverbetalt pensionsordning.

Rederen er ikke fritaget fra at betale fratrædelsesgodtgørelsen, hvis officeren vil modtage invalidepension, efterløn eller andre sociale ydelser. Bestemmelsen i lovens § 42 som beskrevet ovenfor svarer til princippet i den hidtidige affattelse af funktionærlovens § 2 a. Dermed har det været sikret, at søfarende har samme retsstilling i henhold til lov om søfarendes ansættelsesforhold m.v. som lønmodtagere havde efter den hidtidige § 2 a i funktionærloven.

#### 2.5.1.2. Justering vedr. virksomheders indberetning til Den Internationale Fond for Olieskadeerstatning (IOPC)

Sølovens § 202, stk. 4, indeholder hjemmel til at fastsætte nærmere regler om oplysnings- og bidragspligt for den, som modtager olie i Danmark. Sådanne regler er fastsat i bekendtgørelse nr. 35 af 15. januar 2014 om danske oliemodtagers oplysnings- og bidragspligt til den internationale fond for erstatning af skader ved olieforurening, 1992 (1992-fondskonventionen) og protokollen af 2003 til 1992-fondskonventionen (den supplerende fond). I medfør af bekendtgørelsen skal den, som modtager bidragspligtig olie, bl.a. hvert år give oplysninger om det modtagne kvantum olie (olierapport) til Energistyrelsen. Olierapporterne sendes via Søfartsstyrelsen til Den Internationale Fond for Olieskadeerstatning (IOPC), som yder erstatning til ofre for skader forårsaget af olieforurening fra tankskibe. IOPC finansieres af bidrag fra oliemodtagere i alle IOPC-medlemsstaterne. Bidraget fra den enkelte modtager af olie fastsættes forholdsmæssigt ud fra, hvor meget olie den pågældende har modtaget.

#### 2.5.1.3. Justering af regler om skibsregistrering:

Det følger af søloven, at Skibsregistrators afgørelser kan indbringes for landsretten i den landsretskreds, hvor det pågældende skibs rederi er hjemmehørende. Loven indeholder

ikke bestemmelser om, hvor Skibsregistrators afgørelser skal indbringes, hvis det pågældende skibs rederi er hjemmehørende uden for Danmark. Det antages imidlertid, at klagerne også i dag vil skulle indbringes for Østre Landsret i tilfælde hvor skibets rederi ikke er hjemmehørende under Vester Landsrets område.

### 2.5.2. Ministeriets overvejelser

#### 2.5.2.1. Forenkling af reglerne om skibsofficerers fratrædelsesgodtgørelse

Folketinget vedtog den 22. januar 2015 som en opfølgning på en dom fra EU-domstolen en ændring af funktionærlovens § 2 a, hvorved der skete en betydelig forenkling af bestemmelsen, således at der også er ret til fratrædelsesgodtgørelse for opsagte skibsofficerer, der modtager pension (lov nr. 52 af 27. januar 2015). Der henvises om ændringen af funktionærlovens § 2 a til Folketingstidende A, lovforslag nr. L 84, 2014-15 (1. samling). Lovændringen blev gennemført som følge af et kompromis mellem arbejdsmarkedets parter i Beskæftigelsesministeriets Implementeringsudvalg for at sikre dels overensstemmelse med EU-retten og dels en så overskuelig og enkel bestemmelse som mulig.

#### 2.5.2.2. Justering vedr. virksomheders indberetning til Den Internationale Fond for Olieskadeerstatning (IOPC)

Sølovens § 202, stk. 4, giver allerede i dag erhvervs- og vækstministeren hjemmel til at fastsætte regler om oplysnings- og bidragspligt for den, som modtager olie i Danmark. Det vurderes dog, at der er behov for at præcisere, at ministeren i den forbindelse kan fastsætte regler om, at den, der indberetter oplysningerne har pligt til at indsende en revisorerklæring om rigtigheden af oplysningerne.

#### 2.5.2.3. Justering af regler om skibsregistrering

Med lov nr. 619 af 12. juni 2013 om ændring af § 2 i søloven er det blevet muligt at registrere handelsskibe, som tilhører personer, selskaber el.lign., som er omfattet af EU's regler om etableringsret, arbejdskraftens frie bevægelighed og udveksling af tjenesteydelser i dansk register uden at rederiet foretager en egentlig etablering i Danmark, idet der er et krav om aktivitet i forhold til skibet i Danmark. Det vurderes derfor, at der er behov for at regulere, for hvilken ret, Skibsregistrators afgørelser skal indbringes, i situationer, hvor det pågældende skibs rederi er hjemmehørende uden for Danmark.

### 2.5.3. Den foreslåede ordning

#### 2.5.3.1. Forenkling af reglerne om skibsofficerers fratrædelsesgodtgørelse

For fortsat at sikre søfarende den samme retsstilling, som lønmodtagere har efter funktionærlovens § 2 a, foreslås § 42

i lov om søfarendes ansættelsesforhold m.v. ændret som en konsekvens af ændringen af funktionærlovens § 2 a. Udover at sikre overensstemmelse med EU-retten vil den foreslåede ændring gøre forståelsen og anvendelsen af bestemmelsen i § 42 mere overskuelig og enkel.

### 2.5.3.2. Justering vedr. virksomheders indberetning til Den Internationale Fond for Olieskadeerstatning (IOPC)

Forslaget indebærer, at det præciseres i sølovens § 202, stk. 4, at der kan fastsættes regler om, at den, der modtager olie og derfor skal indberette oplysninger herom, også skal have pligt til at indsende en revisorerklæring om rigtigheden af de indberettede oplysninger.

### 2.5.3.3. Justering af regler om skibsregistrering

Det præcisere i søloven, at Skibsregistrators afgørelser i henhold til loven skal indbringes for Østre Landsret i de situationer, hvor det pågældende skibs rederi er hjemmehørende uden for Danmark.

Desuden gennemføres andre mindre justeringer af lov om skibes besætning og lov om sikkerhed til søs.

## 3. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

Eventuelle statsfinansielle konsekvenser vil blive afholdt inden for Erhvervs- og Vækstministeriets eksisterende økonomiske rammer.

Lovforslaget indebærer ikke konsekvenser for kommuner og regioner.

## 4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.

Gældende dansk ret lever i vidt omfang op til ændringerne i konventionen om søfarendes arbejdsforhold. Konventionsændringerne forventes internationalt at medføre en styrkelse af det danske rederierhvervs konkurrenceevne, idet udenlandske rederier vil skulle følge en standard, der i vidt omfang svarer til den, som danske rederier allerede følger. De nye krav, som i vidt omfang svarer til det, som danske rederier allerede skal leve op til, vil omfatte skibe fra de 68 lande, som har ratificeret konventionen, herunder en række EU-lande og store søfartsnationer, når de træder i kraft. Hertil kommer at skibe, der kommer fra ikke-konventionslande, vil skulle leve op til tilsvarende krav, når de anløber en havn i et konventionsland.

Lovforslaget vil dog have løbende direkte økonomiske konsekvenser (løbende øvrige efterlevelsescostninger) for rederierhvervet i form af betaling for den finansielle sikkerhed på de få områder, hvor konventionen går videre end de gældende danske regler. Disse forventes imidlertid ikke at blive væsentlige. Det bemærkes i denne forbindelse, at lov-

forslaget bl.a. for at opnå en begrænsning af udgifterne, er opbygget således, at den eksisterende ordning i Lønmodtagernes Garantifond opretholdes uændret, og suppleres af krav om yderligere sikkerhedsstillelse for de søfarende, som ikke er omfattet af fondens dækning og på de områder, hvor fondens dækning ikke fuldt ud lever op til konventionens krav

Lovforslaget indebærer mindre administrative byrder for rederierne, idet skibene skal opslå certifikater eller anden dokumentation for bl.a. den finansielle sikkerhed. De pågældende skibe skal dog allerede i dag opslå et certifikat ombord, der dokumenterer, at skibet lever op til konventionen. Forslaget vurderes ikke at gå videre end konventionen.

Forslaget om styrket sikkerhed ved større maritime anlægsprojekter i Danmark vil medføre meget begrænsede udgifter for bygherrerne.

Det forventes endvidere, at forslaget vedr. forsikring i forbindelse med bugsering af skibe, vrage og lignende i mindre omfang vil have positive løbende direkte økonomiske konsekvenser (løbende øvrige efterlevelsescostninger) for bugseringsvirksomhederne, da ændringerne skaber mere fordelagtige muligheder for at tegne forsikring.

Ændringen af virksomheders indberetning IOPC kan desuden have mindre løbende administrative konsekvenser for de virksomheder, der importerer store mængder olie, idet de forpligtes til at indsende en revisorerklæring. Det drejede sig i 2014 om seks større virksomheder. Der er dog alene tale om en præcisering af den gældende hjemmel til at fastsætte nærmere regler om indberetning af olie, og det vurderes, at de pågældende virksomheder allerede i dag får revideret deres regnskaber. De administrative byrder forbundet hermed vil derfor være marginale.

Ændringen vedrørende skibsofficerers fratrædelsesgodtgørelser vil have mindre løbende øvrige efterlevelsescostninger for rederierne. Forslaget går ikke videre end de EU-retlige forpligtelser og de ændringer, som blev gennemført i funktionærloven.

Muligheden for, at Erhvervs- og vækstministeren kan autorisere virksomheder m.v. til at foretage syn af dykkermateriel vurderes desuden at kunne få mindre administrative konsekvenser for de virksomheder m.v., der autoriseres til at udføre syn. Det forventes at dreje sig om ca. 5-10 virksomheder. Virksomhederne m.v. vil dog samtidig få mulighed for at påtage sig nye opgaver og dermed forbedre deres indtjeningsgrundlag.

Lovforslaget vil samlet set have øvrige efterlevelsescostninger på mindre end 10 mio. kr. og administrative konsekvenser på mindre end 4 mio. kr. årligt.

## 5. Administrative konsekvenser for borgere

Lovforslaget forventes ikke at have administrative konsekvenser for borgere.

#### 6. Miljømæssige konsekvenser

Lovforslaget forventes ikke at have miljømæssige konsekvenser.

#### 7. Forholdet til EU-retten

Ændringen af bestemmelserne om skibsofficerers fratrædelsesgodtgørelser sikrer overensstemmelse med EU-retten. Efter lovforslaget vil skibsofficerer ikke - som i gældende ret - være afskåret fra at opnå fratrædelsesgodtgørelse i situationer, hvor officeren ved fratrædelsen oppebærer folkepension eller alderspension. Den foreslåede ændring svarer fuldt ud til den ændring i funktionærlovens regler om fratrædelsesgodtgørelse, der blev vedtaget i 2015 som opfølgning på EU-Domstolens afgørelse i sag C-499/08.

#### 8. Hørte myndigheder og organisationer m.v.

Et udkast til lovforslag har i perioden d. 26.oktober til d. 24. november 2015 været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer m.v.:

Færøernes Hjemmestyre, Grønlands Selvstyre, Advokatrådet, Assuranceforeningen SKULD, Bilfærgerne Rederifor-

ening, Brancheforeningen for Dykkermateriel, CO-SEA, Dansk Byggeri, Dansk Erhverv, Danmarks Fiskeriforening, Danmarks Rederiforening, Danmarks Skibskredit A/S, Danske Maritime, Dansk Navigatørforening, Dansk Industri, Dansk Metals Maritime Afdeling, Dansk Rib Charterforening, Danske Advokater, Dansk Sejlunion, Danmarks Fritidssejlerunion, Danske Havne, Danske Lodser, Danske Regioner, Dykkerfirmaernes Brancheforening, Energi- og Olieforum, Fag og Arbejde (FOA), Fagligt Fælles Forbund (3F), 3F Sømændene, Foreningen Danske Olieberedskabslagre, Finansrådet, Fiskeriets Arbejds miljøråd, Fiskernes Forbund, Forbrugerrådet, Foreningen af Småøernes Færgeselskaber, Forsikring & Pension, Funktionærernes og Tjenestemændenes Fællesråd, Færgesekretariatet, HORESTA, KL, Landsorganisationen i Danmark, Lønmodtagernes Garantifond, Maskinmestrenes Forening, Offentligt Ansattes Organisationer, Oil Gas Denmark, Radiotelegrafistforeningen af 1917, Rederiforeningen af 2010, Sammenslutningen af Mindre Erhvervsfartøjer, Skibsmæglerforeningen, Småøernes Færgeselskaber, Statstjenestemændenes Centralorganisation II, Søfartens Arbejds miljøråd, Søfartens Ledere, Søværnets Dykkerskole, Dansk Navigatørforening og Træskibssammenslutningen.

#### 9. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser/mindreudgifter	Negative konsekvenser/medudgifter
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Eventuelle statsfinansielle konsekvenser vil blive afholdt inden for Erhvervs- og Vækstministeriets eksisterende økonomiske rammer.
Administrative konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Ingen
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Lovforslaget vil have mindre løbende (positive) efterlevelseskonsekvenser for bugseringsselskaber. Lovforslaget vil samlet set have øvrige efterlevelsesomkostninger på mindre end 10 mio. kr. årligt.	Lovforslaget vil indebære mindre løbende (negative) efterlevelsesomkostninger for rederierne og for bygherrer for større maritime anlægsprojekter.
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Lovforslaget vil indebære mindre løbende (positive) administrative konsekvenser for rederierne. Lovforslaget vil samlet set have øvrige efterlevelsesomkostninger på mindre end 10 mio. kr. og administrative konsekvenser på mindre end 4 mio. kr. årligt.	Lovforslaget vil indebære mindre løbende (negative) administrative konsekvenser for de virksomheder, der importerer store mængder olie.
Miljømæssige konsekvenser	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for borgere	Ingen	Ingen
Forholdet til EU-retten	Den foreslåede ændring vedr. skibsofficerers fratrædelsesgodtgørelse sikrer på samme vis som de ændringer, der er foretaget i funktionærloven, at reglerne om fratrædelsesgodtgørelse for skibsofficerer er i overensstemmelse med EU-retten svarende til lov nr. 52 af 27. januar 2015 om ændring af funktionærloven.	

*Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser*

*Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser*

*Til § 1*

Til nr. 1

Lovens eksisterende fodnote udvides med forslaget, så der henvises til EU-direktiv 2013/54/EU af 20. november 2013 om visse af flagstatens ansvar for overholdelse og håndhævelse af konventionen om søfarendes arbejdsforhold af 2006, EU-Tidende 2013, nr. L 329, side 1-4, som delvist gennemføres med lovforslaget.

De dele af direktivet, som ikke gennemføres med forslaget, er gennemført ved bekendtgørelse nr. 66 af 27. januar 2015 og bekendtgørelse nr. 70 af 27. januar 2015.

Til nr. 2

Søfartsstyrelsen kan efter § 10 a, stk. 1, i lov om søfarendes ansættelsesforhold m.v. - inden for rammerne af en pulje, der er afsat på finansloven - yde tilskud bl.a. til dækning af en række udgifter til underhold om bord og hjemrejse med underhold for personer, der er blevet efterladt på skibe som følge af rederiets misligholdelse af ansættelsesforholdet. Den foreslåede ændring præciserer, at der herunder kan ydes tilskud til lægebehandling, indtil hjemrejse finder sted, til personer, der som følge af rederens væsentlige misligholdelse af deres ansættelseskontrakt er efterladt på et dansk skib eller på et udenlandsk skib i dansk havn. Puljen, der er afsat på finansloven, tjener også til dækning af visse tilskud til pårørende til søfarende, der er taget som gidsler af sørøvere, jf. lovens § 10, a, stk. 2, og udgjorde på finansloven for 2014 1,2 mio. kr. og for 2015 udgjorde den 0,5 mio. kr. Der er ikke planer om at forøge puljen. Derfor vil det blive drøftet med søfartserhvervets parter, om der uden andre initiativer fortsat er tilstrækkelige midler til rådighed til at sikre puljens formål. Hvorvidt suspensionen af rederens forpligtelse til selv at stille sikkerhed kan opretholdes, vil afhænge af disse drøftelser.

Til nr. 3

Den gældende § 10 a, stk. 4, erstattes af de foreslåede § 73 a, stk. 5, og § 73 c i lov om søfarendes ansættelsesforhold m.v., jf. lovforslagets § 1, nr. 5 og 6, hvortil der henvises. Spørgsmålet om hvorvidt bekendtgørelse nr. 943 af 8. juli 2013 om finansiel sikkerhed for søfarendes hjemrejse, vil blive videreført med hjemmel i den foreslåede § 73 a, stk. 5, afhænger af de drøftelser med søfartserhvervets parter, som er omtalt ovenfor i bemærkningerne til § 1, nr. 1..

Til nr. 4

Reglerne om skibsofficerers fratrædelsesgodtgørelse justeres, så reglerne svarer til de ændringer, der blev gennemført i funktionærlovens § 2 a ved lov nr. 52 af 27. januar 2015.

Efter lovforslaget vil skibsofficerer, ligesom det er tilfældet for personer omfattet af funktionærloven, ikke længere være afskåret fra at opnå fratrædelsesgodtgørelse i situationer, hvor officeren ved fratrædelsen oppebærer folkepension eller alderspension. Der sker ved en ophævelse af de gældende § 42, stk. 2-4, i lov om søfarendes ansættelsesforhold m.v. Den foreslåede ændring vedr. skibsofficerers fratrædelsesgodtgørelse sikrer således – på samme vis som ændringen af funktionærloven - at reglerne om fratrædelsesgodtgørelse fuldt ud er i overensstemmelse med EU-retten.

Til nr. 5

Bestemmelsen knytter sig til ændringen, der er foretaget med lovforslagets § 1, nr. 4, og indebærer en forenklet opgørelse af fratrædelsesgodtgørelsen i § 42, stk. 1, i lov om søfarendes ansættelsesforhold m.v. Denne ændring svarer fuldt ud til en tilsvarende ændring af funktionærlovens § 2 a ved lov nr. 52 af 27. januar 2015 og sikrer, at de søfarende får den samme retsstilling, som lønmodtagere har efter funktionærlovens § 2 a.

Til nr. 6

Ændringerne sikrer, at skibsføreren fortsat vil være omfattet af reglerne vedr. hjemrejse med underhold og sikring af løn og andet vederlag, herunder den foreslåede nye § 73 c i lov om søfarendes ansættelsesforhold m.v.

Til nr. 7

Den foreslåede § 73 a, stk. 1, indebærer, at rederiet skal etablere en finansiel sikkerhed, som dækker de i § 73 a, stk. 3, nævnte krav. Sikkerhedsstillelsen bliver kun aktuel, hvis rederen i strid med ansættelseskontrakten ikke overholder sine forpligtelser. I den typiske situation efterlades skibet i en havn eller ligger for anker uden for havneområdet, og de søfarende har hverken proviant eller fx olie til at sikre elektricitet om bord til lys, køleskab og lignende. Dette vil ofte være i slutningen af en periode, hvor den søfarende heller ikke har fået løn. De nærmere betingelser for at blive anset som efterladt fremgår af § 73 a, stk. 2., og følger konventionen.

Sikkerhedsstillen kan have form af en forsikringsordning eller en garantiordning, men kan også være medlemskab af en gensidig solidarisk ordning, som sikrer, at der er tilstrækkelige midler til rådighed, og som hurtigt kan yde bistand til efterladte søfarende. Etableres den finansielle sikkerhed i andet regi end et forsikringsselskab, skal den etableres således, at den er uafhængig af rederiet eller af arbejdsgiveren, hvis denne er en anden, samt at driftskapital er beskyttet imod kreditorforfølgning i tilfælde af rederiets eller arbejdsgi-

verens insolvens. Den finansielle sikkerhed vil også kunne være en kommunal eller statslig selvforsikringsordning.

Den finansielle sikkerhed skal dække situationer, hvor den søfarende er efterladt. Med den foreslåede § 73 a, stk. 2, defineres begrebet "efterladte søfarende", ligesom det er tilfældet i konventionen, således at det som noget nyt også omfatter tilfælde, hvor der ikke er betalt løn i to måneder. Derimod anses den søfarende ikke som efterladt i situationer, hvor den søfarende har modtaget en reel løn, men hvor der er uenighed imellem arbejdsgiveren og den ansatte om enkelte løndele eller tillæg, fx overtidsbetaling, eller anden supplerende godtgørelse, anciennitetsstigninger, overtidsbetalinger og lignende. I tilfælde, hvor den søfarende har modtaget løn, vil en eventuel uoverensstemmelse imellem rederen og den søfarende om hvilke supplerende ydelser, den søfarende har ret til, derved skulle afklares inden for det fagretlige system og ved domstolene.

Det følger af bestemmelsen i lovens § 49, nr. 26, at manglende betaling af løn m.v. til skibsføreren også omfattes af den finansielle sikkerhed.

Såfremt den søfarende er efterladt, skal den finansielle sikkerhed dække samtlige de i den foreslåede § 73 a, stk. 3, nr. 1 og 2, nævnte krav, jf. dog nedenfor om muligheden for at undtage krav, som er dækket af andre ordninger, og om ministerens adgang til at bestemme, at den på finansloven afsatte pulje skal tjene som sikkerhed for de i nr. 1 nævnte krav.

Den foreslåede § 73 a, stk. 3, nr. 1, omfatter midler til dækning af den søfarendes grundlæggende behov, herunder bl.a. mad, tøj, overnatning, drikkevandsforsyning, og fornødent brændstof, så de søfarende kan være om bord på skibet, nødvendig lægebehandling og andre rimelige omkostninger i perioden fra de søfarende blev efterladt, og indtil de kommer hjem. Bestemmelsen omfatter dog ikke dækning af brændstofudgifter, der fx er nødvendige for at manøvrere skibet. Bestemmelsen omfatter endvidere midler til sikring af, at der kan ske hjemrejse med underhold. Hjemrejsen skal ske med passende og hurtige transportmidler, normalt fly ved længere rejser, og midlerne skal være tilstrækkelige til at dække mad og overnatning, transport af den søfarendes ejendele og andre rimelige omkostninger.

Udover løn (hyre) omfatter den foreslåede § 73 a, stk. 3, nr. 2, andet vederlag, der ydes den søfarende som følge af ansættelsesforholdet, herunder tillæg, der ydes for særlig tjeneste eller for særligt hårdt og byrdefuldt arbejde eller lignende (funktionstillæg), ubetalte pensionsbidrag, erstatning for afbrydelse af arbejdsforholdet, godtgørelse i forbindelse med opsigelse eller afbrydelse af arbejdsforholdet, alderstillæg samt feriegodtgørelse. De søfarendes løn under sygdom og barsel vil være omfattet af bestemmelsen. Der vil ved udmøntningen af reglerne kunne tages hensyn til, at søfarende på danske skibe normalt har ret til dagpenge i en bestemt periode efter arbejdsgiverperioden, og at sikkerheden ikke skal dække i det omfang, hvor det offentlige giver et lønsubstitut

dvs. dagpenge. Skulle forsikrings-selskabet, uanset dette forhold, have udbetalt løn udover arbejdsgiverperioden, indtræder det i rederiets ret til dagpengerefusion.

Den finansielle sikkerhed skal mindst dække fire måneders løn og andet vederlag og kun i det omfang, de pågældende krav ikke er dækket af Lønmodtagernes Garantifond.

For eksempel har en skibsofficer, som ikke er dækket af Lønmodtagernes Garantifond, fordi ansættelsesforholdet savner dansk tilknytning, kun ret til betaling fra leverandøren af den finansielle sikkerhed svarende til fire måneders hyre, selvom den pågældende har to måneders hyre til gode hos arbejdsgiveren, og der gælder et opsigelsesvarsel på tre måneder. Derudover vil den finansielle garanti dog også skulle dække den pågældendes eventuelle ret til godtgørelse efter lovens §§ 42-45, såfremt ansættelsesforholdets varighed opfylder betingelserne i de nævnte lovbestemmelser.

Lønmodtagernes Garantifonds anmeldelsesfrist vil også gælde i sådanne situationer. Ordningen forudsætter derfor, at den søfarende anmelder sine krav over for rederiet/arbejdsgiveren både til Lønmodtagernes Garantifond og til leverandøren af den finansielle sikkerhed.

Fonden dækker alene, såfremt der er indledt konkurs- eller anden insolvensbehandling, eller hvis virksomheden er endeligt ophørt, og det godtgøres, at arbejdsgiveren er ude af stand til at betale kravet. De søfarendes ret til bistand fra leverandøren af den finansielle sikkerhed kan imidlertid indtræde på et tidligere tidspunkt, hvis det med den fornødne dokumentation godtgøres, at en søfarende må anses for at være efterladt i lovens forstand, herunder hvis han eller hun ikke har modtaget løn eller andet vederlag i to måneder. Dokumentation for ansættelsesforholdet kan fx være den søfarendes ansættelseskontrakt. Den søfarende vil derudover skulle godtgøre, at den pågældende er efterladt. Dette vil fx kunne ske ved fremsendelse af oplysninger om forholdene om bord på skibet. I praksis volder det ikke tvivl, hvorvidt søfarende må anses som efterladte, idet de typisk henvender sig til flagstatens myndigheder, havnemyndigheder eller fagforeninger for at få bistand. Når udbyderen af den finansielle sikkerhed bliver bekendt med krav, der ved en kommende konkurs m.v. ville kunne blive omfattet af fondens dækning, vil leverandøren skulle sikre sig, at der samtidig indledes insolvensbehandling, såfremt den pågældende ønsker, at begrænse sin udbetaling til den del, som fonden ikke dækker.

Søfartsstyrelsen vil efter den foreslåede § 73 a, stk. 4, kunne fastsætte regler om den finansielle sikkerhed, herunder om vilkårene i ordningen. Der vil endvidere, for at sikre at der er tilstrækkelige midler til rådighed, kunne stilles krav til leverandørerne af ordningerne i det omfang, de ikke er godkendt som finansielle virksomheder i medfør af lov om finansiel virksomhed.

Der vil endvidere efter den foreslåede § 73, a, stk. 4 kunne fastsættes regler om dokumentation for de krav, som rejses



over for udbyderen af den finansielle sikkerhed. Det vil i den forbindelse blive fastsat, at den pågældende enten skal give udbyderen bemyndigelse til at indhente oplysninger hos Lønmodtagerens Garantifond om fondens dækning, eller selv indhente sådan dokumentation.

Forsikringspolicer og garantier fra leverandører af finansielle ydelser udstedes i praksis aldrig uden beløbsgrænser, og det vil derfor også være nødvendigt at fastsætte regler om minimumsdækning. Den vil blive fastsat således, at der er god sikkerhed for, at samtlige krav på løn og andet vederlag, som ikke er omfattet af dækningen i Lønmodtagernes Garantifond eller tilsvarende dækning fra en anden garantiinstitution, der er oprettet i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/94/EF, vil blive dækket for alle søfarende.

Hvis rederiet er omfattet af en offentlig selvforsikringsordning (statslig, regional eller kommunal), kan ansvaret dækkes ved en sådan selvforsikringsordning, og der er derfor ikke pligt til at tegne forsikring. Der er heller ikke pligt for rederen eller arbejdsgiveren, hvis denne er en anden end rederen, til at tegne forsikring efter bestemmelsen i stk. 3, nr. 2, for søfarende, som arbejder frivilligt, og som derfor ikke opbærer løn eller andet vederlag.

Som nævnt i punkt 2.1.2 er det hensigten, at den finansielle garanti ikke skal omfatte krav, der er dækket af den særlige sygesikringsordning for søfarende samt syge og barselsløn, i det omfang de pågældende krav er omfattet af retten til syge- og barselsdagpenge. De nærmere regler herom vil blive fastsat efter forhandling med erhvervets parter i medfør af den foreslåede § 73 a, stk. 4. Der vil endvidere i medfør af denne bestemmelse kunne fastsættes regler, som sidestiller dækningen i andre europæiske lønmodtagergarantiordninger, som er oprettet inden for rammerne af direktiv 2008/94/EF, med Lønmodtagernes Garantifonds dækning. Da Danmark efter konventionen er forpligtet til at sikre, at alle søfarende på danske skibe er omfattet af ordninger, som lever op til konventionens krav, og at der foreligger certifikater og anden dokumentation herfor, forudsætter en sådan sidestilling, at den pågældende medlemsstat og/eller garantiinstitutionen tilvejebringer de fornødne oplysninger og dokumentation om dækningsomfang og den bagved liggende sikkerhedsstillelse m.v. Det bemærkes i den forbindelse, at direktivet kun i begrænset omfang harmoniserer de enkelte institutioners dækningsomfang m.v.

Den finansielle sikkerhed må efter konventionen kun ophøre inden udløbet af den angivne gyldighedsperiode, såfremt leverandøren af ordningen med mindst 30 dages varsel har underrettet flagstatens myndigheder herom. Formålet med dette er at sikre en karenperiode, hvor den søfarende har mulighed for at anmelde sit krav, og myndighederne har mulighed for at træffe beslutning om at tilbageholde skibet, når forsikringen er udløbet, medmindre, der er tegnet en ny forsikring, som lever op til reglerne. Der vil i medfør af den foreslåede § 73 a, stk. 4, ved bekendtgørelse blive fastsat regler herom.

Erhvervs- og vækstministeren kan efter den foreslåede § 73 a, stk. 5, træffe beslutning om, at puljen, som er afsat på finansloven i medfør af lovens § 10 a, stk. 3, udgør sikkerhed til dækning af de i den foreslåede § 73 a, stk. 1, nr. 3, nævnte udgifter vedrørende efterladte søfarendes grundlæggende behov. Det foreslåede stk. 5 svarer til den gældende § 10 a, stk. 4, i loven, idet de krav, som puljen kan tjene til sikkerhed for, dog udvides til at omfatte andre fundamentale behov hos efterladt søfarende end hjemrejse med underhold.

Såfremt der indtræder hændelser, som indebærer, at den afsatte pulje ikke slår til, vil erhvervs- og vækstministeren skulle forelægge et aktstykke for Folketingets Finansudvalg med henblik på at opnå bevilling, der dækker de allerede indtrådte krav, ligesom der vil skulle træffes afgørelse om, hvorledes der fremover skal etableres sikkerhed for kommende tilfælde.

Lovforslaget medfører ingen begrænsning i de søfarendes adgang til at anvende de øvrige eksisterende retsmidler, som står til rådighed for at sikre deres krav, herunder sølovens bestemmelser om arrest og om søpanteret for udestående hyrekra. Har den søfarende imidlertid fået dækket sine krav via rederiets forsikring, er der ikke længere et grundlag for at få en søpanteret.

Bekendtgørelse nr. 943 af 8. juli 2013 om finansiell sikkerhed for søfarendes hjemrejse opretholdes uændret med hjemmel i den foreslåede § 73 a, stk. 5. Det sker på grundlag af puljen, der er afsat på finansloven for 2015. Såfremt puljen ændres, vil det blive overvejet, hvorvidt bekendtgørelsen evt. skal konsekvensændres eller ophæves.

Flagstaterne skal efter konventionen kræve, at der på skibe med en bruttotonnage på 500 eller derover, som ikke udelukkende besejler havne, som ligger på flagstatens område, skal medbringe et certifikat eller anden dokumentation udstedt af leverandøren af den finansielle sikkerhed. Et eksemplar heraf skal opslås et sted om bord, som er tilgængeligt for de søfarende. Den foreslåede § 73 a, stk. 6, giver Søfartsstyrelsen adgang til at fastsætte de nærmere regler herom.

Det vil endvidere for skibe med en bruttotonnage på 500 og derover, som sejler i udenrigsfart, som led i skibets generelle MCL certificering skulle kontrolleres, at der er etableret finansiell sikkerhed i overensstemmelse med konventionens krav. For skibe, som allerede er certificerede efter den eksisterende konvention, vil dette skulle ske ved første fornyelse af skibets certifikat efter de nye regler træder i kraft internationalt. Der vil i medfør af den eksisterende bestemmelse i lovens § 74 b, stk. 1, 2. pkt., blive fastsat regler herom.

Til nr. 8

Med den foreslåede § 73 c videreføres hjemlen i den gældende § 73 a, stk. 2, til at fastsætte regler om fri hjemrejse med underhold og de to bekendtgørelser. Den gældende § 73 a, stk. 2, i loven giver erhvervs- og vækstministeren ad-

gang til at fastsætte nærmere regler om den fri hjemrejse med underhold, som de søfarende har ret til i medfør af loven. Hjemmelsbestemmelsen er udnyttet ved to bekendtgørelser, der gælder for henholdsvis søfarende og fiskere. Efter den gældende § 73 a, stk. 2, i loven kan der endvidere fastsættes regler om finansiel sikkerhed. Sådanne regler fastsættes fremover efter den foreslåede § 73 a, stk. 4.

Den foreslåede § 73 d vedrører certificering m.v. for finansiel sikkerhed for den søfarende i forbindelse med arbejdsskader eller erhvervsbetingede sygdomme. Ændringen til konventionen indeholder som anført i pkt. 2.1.1.3 bestemmelser vedrørende finansiel sikkerhed for opfyldelsen af skibsførers og søfarendes krav i forbindelse med arbejdsskader og arbejdsbetingede sygdomme. Konventionens bestemmelser om arbejdsskader og arbejdsbetingede sygdomme opfyldes af den danske arbejdsskadelovgivning ved substantiel ækvivalens, men der vil dog som noget nyt skulle foreligge et certifikat eller anden dokumentation om arbejdsskadeordningens dækning, som skal opslås på skibene. Med den foreslåede § 73 d gives der Søfartsstyrelsen adgang til at fastsætte nærmere regler herom efter aftale med Arbejdsskade-destyrelsen.

Til nr. 9

EU-direktiv 2013/54/EU af 20. november 2013 om visse af flagstatens ansvar for overholdelse og håndhævelse af konventionen om søfarendes arbejdsforhold af 2006 stiller bl.a. krav om, at MLC-aftalen mellem de europæiske sociale parter på søfartsområdet skal være tilgængelig om bord, og at adgangen kan være elektronisk. Ændringen blev på grund af direktivets implementeringsfrist gennemført ved bekendtgørelse (Bekendtgørelse nr. 69 af 27. januar 2015 som en ændring af bekendtgørelse nr. 238 af 7. marts 2013 om arbejdsgiverens pligt til at indgå skriftlig kontrakt med den søfarende om ansættelsesvilkårene.). For at sikre overskuelighed med kravene til, hvilke regler søfarende skal have adgang til om bord, foreslås kravet tillige indsat i lovens § 74, stk. 1. Aftalen omfatter ikke fiskeskibe. Disse skibe vil derfor i medfør af bestemmelsen i lovens § 75 blive undtaget fra kravet om at aftalen skal være tilgængelig for besætningen på skibet.

Som det hidtil har været tilfældet, kan adgangen til såvel MLC-aftalen som til den øvrige regulering, som er nævnt i § 74, stk. 1, være elektronisk.

## *Til § 2*

Til nr. 1

Der indsættes en notehenvielse til passagerrettighedsforordningen, idet Søfartsstyrelsen i medfør af § 20 a og bestemmelsen i sølovens § 515 b fører tilsyn med dele af forordningen.

Til nr. 2

Kontrollen med navigationssystemer og afmærkning blev ressortoverført fra forsvarsministeren til erhvervs- og vækstministeren i forbindelse med regeringsskiftet den 3. oktober 2011. Ændringen er alene af teknisk karakter. Det bemærkes, at det følger af lovens § 1, stk. 3, og bekendtgørelse nr. 10434 af 26. august 1999, at de i medfør af loven fastsatte regler finder anvendelse for udenlandske skibe på dansk søterritorium og i den eksklusive økonomiske zone i det omfang, det er foreneligt med international ret.

Til nr. 3

Bestemmelsen indebærer, at Søfartsstyrelsen inden for rammerne af lov om sikkerhed til søs kan føre kontrol med at de i den foreslåede § 27 a nævnte bygherrer lever op til de krav, som fastsættes i medfør den nævnte bestemmelse.

Til nr. 4

Bestemmelsen er en konsekvensændring som følge af den foreslåede § 2, nr. 5. Ændringen indebærer, at overskriften til søsikkerhedslovens kapitel 9 ændres til »Betaling og sikkerhedsstillelse i forbindelse med afholdelse af syn og tilbageholdelser m.v.«

Til nr. 5

Den foreslåede § 27 a, i lov om sikkerhed til søs giver erhvervs- og vækstministeren adgang til at fastsætte regler om, at bygherren ved anlægsprojekter, der helt eller delvist foregår til søs, skal medvirke til, at projektet gennemføres sikkerheds- og sundhedsmæssigt fuldt forsvarligt. De nye regler skal supplere arbejdsmiljøloven og vil derfor kun gælde i det omfang, forholdet ikke allerede er reguleret i arbejdsmiljøloven.

De nærmere regler herom vil blive fastsat ved bekendtgørelse. Det er hensigten, at ordningen udformes med udgangspunkt i den, som gælder for anlægsarbejder, der er omfattet af arbejdsmiljølovens § 37. Dette indebærer dels, at bygherren bl.a. skal sikre, at krav til fx. plan, tid ressourcer, arkitektur, materialevalg og andre forhold af betydning for arbejdsmiljøet er forenelige med, at arbejdet kan gennemføres sikkerheds- og sundhedsmæssigt forsvarligt. Dette vil fx ikke være tilfældet, hvis uforenelige arbejdsopgaver udføres samtidig, eller hvis arbejdsopgaver udføres under vejrforhold, hvor det ikke vil være fuldt forsvarligt.

Reglerne vil endvidere indebære, at bygherren får et medansvar for at sikre, at forhold af betydning for sikkerheden og sundheden om bord på de skibe, som deltager i anlægsarbejder til søs er i orden, herunder at der sker den fornødne koordination af de deltagende entreprenørers indsats.

Med bygherre forstås i overensstemmelse med hvad, der gælder inden for arbejdsmiljølovgivningens område, den, for hvis regning der udføres et bygge- eller anlægsarbejde.

Bestemmelsen knytter sig til den foreslåede § 486 i søloven, jf. bemærkningerne til § 3, nr. 6, nedenfor, og den foreslåede § 26 a, i lov om skibes besætning, jf. bemærkningerne til § 5, nr. 4, nedenfor.

### Til § 3

#### Til nr. 1

Bestemmelsen præciserer, at Skibsregistrators afgørelser i henhold til loven skal indbringes for Østre Landsret, når skibets rederi er hjemmehørende uden for Danmark.

#### Til nr. 2

Den foreslåede bestemmelse svarer til den gældende bestemmelse i sølovens § 166, bortset fra en enkelt mindre redaktionel ændring. Det bemærkes dog, at den nye formulering af bestemmelsen ikke indeholder en regel svarende til stk. 6, der ikke er trådt i kraft, i den formulering af § 166, som var indeholdt i L 40. Dette skyldes, at dette forhold nu reguleres af den foreslåede bestemmelse i § 3, nr. 5.

Der henvises i øvrigt til bemærkningerne til den gældende bestemmelse i L 40, Forslag til lov om ændring af søloven, lov om tillæg til strandingsloven af 10. april 1895, lov om skibes besætning og forskellige andre love samt om ophævelse af lov om registreringsafgift for fritidsfartøjer, som fremsat af erhvervs- og vækstministeren den 24. oktober 2012. Her er anført følgende:

”Det foreslås med bestemmelsen i § 166, stk.1, at den registrerede ejer uden hensyn til skyld (objektivt ansvar) er ansvarlig for omkostninger, der måtte være forbundet med et vrags lokalisering, afmærkning og fjernelse. Det skal være en saglig grund til at afholde disse omkostninger, hvilket i denne forbindelse vil sige, at vraget udgør en fare i vragsfjernelseskonventionens forstand. Den foreslåede bestemmelse er i overensstemmelse med vragsfjernelseskonventionens artikel 10, stk. 1.

Vrag kan somme tider flytte sig på havbunden og ofte vil det ikke kunne fastslås, om et vrag udgør en fare, før dets position er bestemt. Ejeren er derfor også ansvarlig for omkostninger til eftersøgning af et vrag, selv om de ikke bliver fundet, og selv om vraget, når det bliver fundet, viser sig ikke at være til fare.

Der er kun ansvar i medfør af denne bestemmelse, hvis vraget befinder sig i et konventionsområde, som dette er defineret i § 165, stk. 9. Det vil fx være i den eksklusive økonomiske zone i et land, der har ratificeret konventionen eller for Danmarks vedkommende fx også dansk territorium.

Efter vragsfjernelseskonventionens § 9, stk. 2, skal den registrerede ejer uskadeliggøre vrag, som den berørte stat, har fundet udgør en fare i konventionens forstand, og flagstaten skal træffe passende foranstaltninger til at sikre, at skibsejerne lever op til disse forpligtelser, jf. § 9, stk. 9, i vragsfjernelseskonventionen.

For vrag, der befinder sig på dansk område, fastlægges ejerens forpligtelse til fjernelse af de enkelte vrag af den myndighed, som varetager den beskyttelsesinteresse, som vraget truer (sejladssikkerhed, kystværker, miljø m.v.) inden for rammerne af den lovgivning, som regulerer det pågældende område. Der henvises til afsnit 2.1.1., hvor opgavefordelingen imellem de forskellige danske myndigheder og det retsgrundlag, som danner grundlag for deres påbud om fjernelse af vrag, er beskrevet.

For at sikre at dansk ret lever op til konventionen, er der i § 166, stk. 2, foreslået indsat en bestemmelse, der pålægger ejere af danske skibe pligt til at fjerne egne vrag, der ligger på andre kontraherende staters område. Bestemmelsen indebærer, at de registrerede ejere også efter dansk ret vil have pligt til, med de begrænsninger der følger af konventionen, at fjerne farlige vrag, der ligger på en anden kontraherende stats eksklusiv økonomiske zone eller på statens søterritorium, hvis dette er omfattet af konventionen. Konventionen indeholder flere bestemmelser, som udelukker eller begrænser den registrerede ejers pligt til at afholde omkostninger eller yde erstatning i forbindelse med vrags lokaliserings, afmærkning eller fjernelse. Den i konventionen indeholdte pligt for den registrerede ejer til at foretage fysisk fjernelse må antages at være underkastet samme begrænsninger.

Det foreslås med bestemmelsen i § 166, stk. 3, at ejeren kan begrænse sit ansvar efter sølovens kapitel 9. Dette er i overensstemmelse med artikel 10, stk. 2 i vragsfjernelseskonventionen, som udtrykkeligt henviser til de globalbegrænsningsregler, der danner grundlag for de danske ansvarsbegrænsningsregler i sølovens kapitel 9. Konventionens bestemmelser om skibsejers pligt til at fjerne farlige vrag skal forstås i overensstemmelse hermed.

De almindelige regler om adgang til ansvarsbegrænsning indebærer, at omkostningerne til uskadeliggørelse af vrag indgår i den pulje af fordringer, der efter et forlis skal opgøres efter de gældende globalbegrænsningsregler i sølovens kapitel 9. Der er nu opnået international enighed om en forhøjelse på 51 % af beløbene i 1996-protokollen til Globalbegrænsningskonventionen, disse regler forventes først at træde i kraft i 2015. I særlige situationer, hvor uskadeliggørelse af vraget er særligt dyrt, eller hvor forliset har medført, at der er opstået andre fordringer af betydelig størrelse, kan det dog ske, at der ikke vil være fuld dækning for omkostningerne til vragsfjernelse. Der er dog ingen danske erfaringer herom.

Det foreslås med bestemmelsen i § 166, stk. 4, jf. artikel 10, stk. 3, i vragsfjernelseskonventionen, at der ikke kan rejses krav mod den registrerede ejer efter andre bestemmelser, når

der kan rejses krav mod ejeren efter de foreslåede bestemmelser. Dette forhindrer ikke, at der kan rejses krav over for andre end den registrerede ejer efter et andet ansvarsgrundlag, fx efter de almindelige erstatningsregler, hvis vraget er opstået ved en hændelse, som skyldes uagtsom adfærd fra en anden end den registrerede ejer.

Det foreslås med bestemmelsen i § 166, stk. 5, jf. artikel 11, stk. 2, i vragsfjernelseskonventionen, at bjærgerne, i tilfælde hvor et vrags bjærges i overensstemmelse med reglerne i sølovens kapitel 16, skal betales eller kompenseres efter kapitel 16 (bjærgeløn). Dette fritager ikke ejeren for at hæfte for eventuelle omkostninger, som andre end bjærgeren måtte have haft til uskadeliggørelse af vraget eller tabte ladningsgenstande”.

Til nr. 3

Forslaget indebærer, at sølovens § 167, stk. 2, ophæves. Ændringen indebærer, at sølovens § 167, stk. 1, ikke finder anvendelse på den bugserer, som er omfattet af sølovens § 166, stk. 6. Ophævelsen har ingen praktisk betydning, idet sølovens § 166, stk. 6, ikke er sat i kraft.

Til nr. 4

Den foreslåede bestemmelse svarer til den gældende bestemmelse i sølovens § 168, bortset fra dennes stk. 2, om forsikringspligt ved bugsering, som ikke er medtaget i forslaget. Der henvises i øvrigt til bemærkningerne til den gældende bestemmelse i L 40, Forslag til lov om ændring af søloven, lov om tillæg til strandingsloven af 10. april 1895, lov om skibes besætning og forskellige andre love samt om ophævelse af lov om registreringsafgift for fritidsfartøjer, som fremsat af erhvervs- og vækstministeren den 24. oktober 2012.

Forslaget indeholder en ny fuldstændig affattelse af § 168 af lovtekniske grunde. Dermed fjernes en usikkerhed med hensyn til stykkernes nummerering, som er resultatet af den delvise ikraftsættelse af bestemmelsen ved vragsfjernelseskonventionens ikrafttræden, som indebar, at alle stykkerne, bortset fra stk. 2, blev sat i kraft.

Til nr. 5

Det følger af forslaget til § 170 a, stk. 1, at bestemmelserne i sølovens §§ 164 – 170 gælder tilsvarende for skibe eller vrags under bugsering. Det betyder, at der for danskregistrerede skibe eller vrags på 20 BT eller større vil skulle foreligge en forsikring, der dækker omkostningerne til lokalisering, afmærkning, fjernelse eller bjærgning, hvis bugseringen resulterer i et forlis eller lignende, og det bugserede befinder sig på dansk territorium. Tilsvarende gælder for udenlandsk registrerede skibe på 300 BT eller derover.

Det følger af *stk. 2*, at det ved bugsering af skibe og vrags, der ikke er omfattet bestemmelserne i §§ 164–170, og af

genstande i øvrigt, gælder, at den, der har bestilt bugseringen og således indgået en aftale med den, der udfører bugseringen, uanset det bugseredes størrelse og uden hensyn til skyld, er ansvarlig for omkostningerne forbundet med det bugseredes lokalisering, afmærkning, fjernelse og bjærgning, hvis genstanden, skibet eller vraget i forbindelse med bugseringen forliser, tabes, strandes, synker eller driver til søs eller lignende på dansk territorium. Bestilleren af bugseringen er endvidere ansvarlig for at tegne en forsikring eller have tilsvarende økonomisk sikkerhed, der dækker ansvaret for omkostningerne, og er i øvrigt forpligtet til at sikre slæbets sødygtighed, såfremt det bugserede skib ikke har en egen vragsfjernelsesforsikring, og det bugserende skib skal anløbe eller afgå fra dansk havn eller andet dansk anløbssted under bugseringen. Dette er i overensstemmelse med principperne i TOWCON (International Ocean Towage Agreement). Hvis den, der bestiller bugseringen er omfattet af en offentlig selvforsikringsordning (statslig, regional eller kommunal), kan ansvaret dækkes ved en sådan selvforsikringsordning, og der er derfor ikke pligt til at tegne forsikring.

*Stk. 3* supplerer *stk. 2*. Efter *stk. 2* er udgangspunktet, at den, der bestiller en bugsering, er ansvarlig for at tegne en forsikring eller stille tilsvarende økonomisk sikkerhed, der dækker omkostningerne i forbindelse med en vragsfjernelse m.v., når der under bugseringen opstår en situation, hvor dette bliver aktuelt, mens *stk. 3* indebærer, at den, der udfører bugseringen, uanset det bugseredes størrelse og uden hensyn til skyld, kan gøres ansvarlig for omkostningerne i medfør af *stk. 1* og *2*, såfremt det efter forudgående undersøgelse eller en eventuel retssag er fastslået, at bestilleren af bugseringen ikke er i stand til at dække omkostningerne til vragsfjernelse m.v. En typisk situation kan være, at den, der har bestilt bugseringen, ikke har tegnet en forsikring og er insolvent og derfor ikke har mulighed for at dække omkostningerne ved vragsfjernelse m.v. For slæb af især mindre genstande af lav værdi er det ikke i dag i alle situationer kutyme, at der foreligger forsikring til dækning af bjærgningsomkostninger m.v. Med bestemmelsen sikres det, at den, der forestår slæbet, har et incitament til at informere den, der bestiller bugseringen, om den pågældendes ansvar og forsikringspligt. Bestemmelsen medfører, at der er et subsidiært ansvar for den, som udfører bugseringen. Skulle der være en force majeure situation, hvor der ikke er indgået en kontrakt om bugsering, og hvor bugseringen finder sted for at afværge skade på store materielle værdier eller menneskeliv ved en pludseligt opstået nødsituation, medfører det ikke objektivt ansvar eller pligt til at forsikre for vragsfjernelse m.v. for den, der bugserer.

Det følger af *stk. 4*, at den, der udfører bugseringen, skal tegne en forsikring eller stille anden tilsvarende finansiel sikkerhed, der dækker ansvaret i medfør af *stk. 3*. Medlemskab af en solidarisk forsikringsordning, en fond eller lignende vil opfylde kravet om forsikring, hvis der herved er sikret dækning om til skibets ansvarsbegrænsningsbeløb efter reglerne i sølovens kapitel 9. Hvis den, der udfører bugseringen, er omfattet af en offentlig selvforsikringsordning

(statslig, regional eller kommunal), kan ansvaret dækkes ved en sådan selvforsikringsordning, og der er derfor ikke pligt til at tegne forsikring.

Stk. 5 indebærer, at det bugserende skib, uanset bestemmelsen i stk. 3, kan begrænse ansvaret for omkostningerne i medfør af stk. 1 og 2 til det ansvarsbeløb, der i øvrigt gælder for skibet i medfør af kapitel 9.

Til nr. 6

Den gældende bestemmelse i § 202, stk. 4, giver erhvervs- og vækstministeren hjemmel til at fastsætte nærmere regler om oplysnings- og bidragspligt for den, som modtager olie her i landet.

Med den foreslåede ændring præciseres det, at det kan fastsættes, at modtagerne skal fremsende en revisorerklæring om rigtigheden af de fremsendte oplysninger. Hermed vil myndighederne kunne sikres dokumentation for, at oplysningerne i olierapporterne er rigtige. Muligheden for at fastsætte forpligtelser til at fremsende en revisorerklæring findes også ved indberetning om modtagelse af HNS-stoffer i lovens § 223.

Til nr. 7

Den foreslåede § 486 i søloven, indebærer, at erhvervs- og vækstministeren får adgang til at fastsætte regler om, at bygherren har pligt til at medvirke til, at bygge- og anlægsvirksomhed, der foregår helt eller delvist til søs, bliver udført sikkerheds- og sundhedsmæssigt fuldt forsvarligt. Der kan fastsættes regler om, at bygherren skal påse, at der i nødvendigt omfang er tegnet forsikring eller stillet sikkerhed efter sølovens bestemmelser herom. De nye regler skal supplere arbejdsmiljøloven og vil derfor kun gælde i det omfang, forholdet ikke allerede er reguleret i arbejdsmiljøloven. Bestemmelsen knytter sig til den foreslåede § 27 a, i lov om sikkerhed til søs, jf. bemærkningerne til § 2, nr. 7, ovenfor, og den foreslåede § 26 a, i lov om skibes besætning, jf. bemærkningerne til § 5, nr. 4, nedenfor.

Til nr. 8

Forslaget indeholder en konsekvensændring som følge af, at ansvar og forsikringspligt ved bugsering, som hidtil har været reguleret i §§ 166 og 168, nu foreslås fastsat i § 170 a. Forslaget indebærer, at den, der bestiller en bugsering, og den, der udfører en bugsering, kan ifalde bødeansvar for ikke at have tegnet forsikring eller stillet anden tilsvarende økonomisk sikkerhed, der dækker omkostningerne for vragsfjernelse m.v. Strafansvaret kan også pålægges juridiske personer, jf. sølovens § 515.

Til nr. 9

Forslaget indebærer, at Søfartsstyrelsen som led i tilsynet efter lov om sikkerhed til søs også kan føre tilsyn med overholdelsen af de foreslåede nye bestemmelser om henholdsvis forsikring i forbindelse med vragsfjernelse m.v. og sikkerhed ved maritime anlægsprojekter og projekter.

*Til § 4*

Til nr. 1

Bestemmelsen indebærer, at erhvervs- og vækstministeren bemyndiges til at autorisere klassifikationsselskaber, andre virksomheder eller enkeltpersoner til på Søfartsstyrelsens vegne at foretage syn af dykkermateriel. Der kan fastsættes vilkår i forbindelse med autoriseringen. Synene vil blive udført mod brugerbetaling. Ordningen vil blive tilrettelagt efter samme retningslinjer, som anvendes, når virksomheder og enkeltpersoner i medfør af lov om sikkerhed til søs bemyndiges til at foretage syn mv., som er foreskrevet i medfør af denne lov. Dette indebærer bl.a., at retten til aktindsigt efter lov om offentlighed i forvaltningen finder anvendelse, når de pågældende virksomheder mv. træffer afgørelser på Søfartsstyrelsens vegne. Den foreslåede stk. 3 svarer til bestemmelsen i § 25 i lov om sikkerhed til søs.

*Til § 5*

Til nr. 1

"Meddelelser fra Søfartsstyrelsen" udgives ikke længere. Meddelelserne, der blev givet heri, fastsættes nu som regler i bekendtgørelser. Ændringen er derfor alene af teknisk karakter.

Til nr. 2

Det fremgår af den gældende lov i skemaet Øvrige skibe, at man som styrmand af 1. grad skal have en konventionspåtegning efter reglement III/3 i den internationale konvention om uddannelse af søfarende, om sønæring og om vagthold, 1978, med senere ændringer (STCW-konventionen). Denne henvisning er dog fejlagtig, idet STCW-konventionens reglement III/3 vedrører certificering og uddannelse for maskinofficerer, men skemaet Øvrige skibe vedrører skibsførere og navigationsofficerer.

Med ændringen rettes der op på fejlen ved, at der henvises til det korrekte reglement. Det bemærkes, at Søfartsstyrelsen ikke har fastsat besætningen på skibe i henhold til skemaet, hvorfor ændringen ikke forventes at have nogle konsekvenser.

Til nr. 3

Lov om adgang til udøvelse af visse erhverv i Danmark fremgår nu af lovbekendtgørelse nr. 189 af 12. februar 2010. Ændringen er alene af teknisk karakter.

Til nr. 4

Den foreslåede § 26 a, i lov om skibes besætning indebærer, at erhvervs- og vækstministeren får adgang til at fastsætte regler om, at bygherren har pligt til at medvirke til, at bygge- og anlægsvirksomhed, der foregår helt eller delvist til søs, bliver udført sikkerheds- og sundhedsmæssigt fuldt forsvarligt. Der kan fastsættes regler om, at bygherren skal påse, at projektet bliver udført i overensstemmelse med lov om skibes besætning og regler udstedt i medfør heraf. De nye regler skal supplere arbejdsmiljøloven og vil derfor kun gælde i det omfang, forholdet ikke allerede er reguleret i arbejdsmiljøloven. Bestemmelsen knytter sig til den foreslåede § 27 a, i lov om sikkerhed til søs, jf. bemærkningerne til § 2, nr. 7, ovenfor og den foreslåede § 486 i søloven, jf. bemærkningerne til § 3, nr. 6, ovenfor.

*Til § 6*

Det foreslås, at loven skal træde i kraft den 1. juli 2016 med de undtagelser, der følger af stk. 2. Dvs. at lovforslagets § 1, dvs. ændringerne i lov om søfarendes ansættelsesforhold m.v., træder i kraft den 1. januar 2017, imens de øvrige dele af loven træder i kraft den 1. juli 2016.

*Til § 7*

Lovforslagets gælder ikke for Færøerne og Grønland, men kan sættes i kraft helt eller delvis for Grønland ved kongelig anordning med de ændringer, som de grønlandske forhold tilsiger. Reglerne kan sættes i kraft for Grønland ad flere omgange.

Lovforslagets § 3, dvs. ændringerne i søloven, kan sættes i kraft helt eller delvis for Færøerne ved kongelig anordning med de ændringer, som de færøske forhold tilsiger. Reglerne kan sættes i kraft for Færøerne ad flere omgange.

## Lovforslaget sammenholdt med gældende ret

### Gældende formulering

### Lovforslaget

#### Forslag

#### til

Lov om ændring af lov om søfarendes ansættelsesforhold m.v., lov om sikkerhed til søs og forskellige andre love<sup>1</sup> (Sikring af søfarendes økonomiske stilling ved rederens misligholdelse af ansættelsesforholdet, styrket sikkerhed ved større maritime anlægsprojekter, forsikring i forbindelse med vragsjernelse, effektivisering af synsvirksomheden på dykkerområdet m.v.)

#### § 1

I lov om søfarendes ansættelsesforhold m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 73 af 17. januar 2014, som ændret ved § 3 i lov nr. 251, § 4 i lov nr. 724 af 25. juni 2014 og § 4 i lov nr. 740 af 1. juni 2015, foretages følgende ændringer:

1) Loven indeholder bestemmelser, der gennemfører dele af Rådets direktiv 2009/13/EF af 16. februar 2009 om iværksættelse af den aftale, der er indgået mellem European Community Shipowners' Associations (ECSA) og European Transport Workers' Federation (ETF) om konventionen om søfarendes arbejdsforhold af 2006 og om ændring af direktiv 1999/63/EF (EU-Tidende nr. L 124 af 20. maj 2009, side 30-50).

§ 10 a. Med henblik på at øge beskyttelsen af personer, der som følge af rederens væsentlige misligholdelse af deres ansættelseskontrakt er efterladt på et dansk skib eller på et udenlandsk skib i dansk havn, kan Søfartsstyrelsen yde tilskud til dækning af udgifter til

1) underhold om bord, herunder forplejning, sikring af varme, elektricitet, kommunikation, hygiejne m.v., indtil hjemrejse finder sted, og

2)...

(...)

Stk. 4. Økonomi- og erhvervsministeren kan træffe beslutning om, at den i stk. 3 nævnte pulje udgør finansiel sikkerhed til dækning af hjemrejseudgifter m.v., der er omfattet af reglerne i § 6, stk. 5, § 8, stk. 1, § 10, stk. 3, §§ 11-14, § 18, stk. 2, §§ 18 b, 19 og 30, § 48, stk. 2, og § 49.

§ 42. Opsiges en skibsofficer, der har haft uafbrudt ansættelse i det pågældende rederi i 12, 15 eller 18 år, skal rederen ved officerens fratrædelse betale et beløb svarende til henholdsvis 1, 2 eller 3 måneders hyre. → Stk. 2. Stk. 1 finder ikke anvendelse, hvis skibsofficeren ved fratrædelsen vil oppebære folkepension. → Stk. 3. Hvis officeren ved fratrædelsen vil oppebære en alderspension fra rederen, og hvis officeren er indtrådt i den pågældende pensionsordning før det fyldte 50. år, bortfalder fratrædelsesgodtgørelsen. → Stk. 4. Stk. 3 finder ikke anvendelse, hvis der den 1. juli 1997 ved kollektiv overenskomst er taget stilling til spørgsmålet om nedsættelse eller bortfald af fratrædelsesgodtgørelsen som følge af alderspension fra rederen. → Stk. 5. Stk. 1 gælder også, hvis skibsofficeren afskediges uberettiget.

§ 49. For skibsføreren finder følgende bestemmelser tilsvarende anvendelse:

1. I lovens fodnote indsættes efter »1999/63/EF (EU-Tidende nr. L 124 af 20. maj 2009, side 30-50)«: », og dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2013/54/EU af 20. november 2013 om visse af flagstatens ansvar for overholdelse og håndhævelse af konventionen om søfarendes arbejdsforhold af 2006 (EU-Tidende 2013, nr. L 329, side 1-4).«

2. I § 10 a, stk. 1, nr. 1, indsættes efter »hygiejne«: »og for nøden lægebehandling«.

3. I § 10 a, stk. 4, ophæves.

4. § 42, stk. 1, affattes således:

»Opsiges en skibsofficer, der har været uafbrudt beskæftiget i samme rederi i 12 eller 17 år, skal rederen ved officerens fratræden udrede et beløb svarende til 1 henholdsvis 3 måneders løn.«

→ 5. § 42, stk. 2-4, ophæves.

Stk. 5 bliver herefter stk. 2.

6. § 49, nr. 25 og 26 ophæves, og i stedet indsættes: »25) § 61,

(...)

25) § 61 og

26) § 73 a.

**§ 73 a.** Skibets reder har pligt til at stille finansiel sikkerhed til dækning af hjemrejseudgifter m.v., der er omfattet af reglerne i § 6, stk. 5, § 8, stk. 1, § 10, stk. 3, §§ 11-14, § 18, stk. 2, §§ 18 b, 19 og 30, § 48, stk. 2, og § 49.

*Stk. 2.* Økonomi- og erhvervsministeren kan fastsætte nærmere regler om fri hjemrejse med underhold efter de bestemmelser, der er nævnt i stk. 1, og om den finansielle sikkerhed.

**§ 73 b.** Søfartsstyrelsen sikrer gratis telemedicinsk rådgivning til handelsskibe.

26) § 73 a og

27) § 73 c.«

**7. § 73 a** affattes således:

»**73 a.** Rederen skal tegne en forsikring godkendt af Søfartsstyrelsen eller stille anden tilsvarende finansiel sikkerhed, der dækker skibsførerens og de søfarendes krav over for rederiet og arbejdsgiveren, hvis denne er en anden end rederiet, i tilfælde, hvor en søfarende bliver efterladt. – *Stk. 2.* En søfarende anses som efterladt, såfremt rederen i strid med sine forpligtelser efter ansættelseskontrakten, herunder den kollektive overenskomst, som måtte finde anvendelse, eller denne lov.

1) undlader at dække den søfarendes hjemsendelsesomkostninger,

2) har efterladt den søfarende uden det fornødne til underhold eller økonomisk støtte, eller

3) på anden måde ensidigt og uberettiget har afbrudt forbindelsen med den søfarende, herunder hvis den søfarende ikke har modtaget løn i mindst 2 måneder.

*Stk. 3.* Den finansielle sikkerhed, jf. stk. 1, skal dække:

1) den søfarendes grundlæggende behov, indtil den søfarende er kommet hjem, herunder forplejning, sikring af varme, elektricitet, kommunikation, hygiejne og nødvendig lægebehandling m.v., hjemrejseomkostninger samt andre rimelige udgifter, som er en følge af, at den søfarende er blevet efterladt, og

2) fire måneders udestående løn og andet vederlag mv., som den søfarende er berettiget til som følge af ansættelsesforholdet, i det omfang disse krav ikke er omfattet af dækningen fra Lønmodtagernes Garantifond.

*Stk. 4.* Søfartsstyrelsen kan fastsætte nærmere regler om den finansielle sikkerhed, jf. stk. 1, herunder om dækningsgrænser, om dokumentation for rejste krav, om mulighed for at gøre kravet gældende direkte over for stilleren af den finansielle sikkerhed og om, at sikkerheden ikke skal omfatte krav, som er omfattet af offentlige sociale sikringsordninger, der dækker de søfarende, og ordninger, der gennemfører Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/94/EF af 22. oktober 2008 om beskyttelse af arbejdstagerne i tilfælde af arbejdsgiverens insolvens.

*Stk. 5.* Erhvervs- og vækstministeren kan fastsætte regler om, at den pulje som er nævnt i § 10 a, stk. 3, udgør finansiel sikkerhed til dækning af udgifter, som er omfattet af stk. 3, nr. 1.

*Stk. 6.* Søfartsstyrelsen kan fastsætte nærmere regler om udfærdigelse af certifikater eller anden dokumentation for den finansielle sikkerhed, jf. stk. 1, og om opslag heraf på skibet.«

**8.** Efter § 73 b indsættes:

»**§ 73 c.** Erhvervs- og vækstministeren kan fastsætte nærmere regler om fri hjemrejse med underhold efter § 6, stk. 5, § 8, stk. 1, § 10, stk. 3, §§ 11-14, § 18, stk. 2, §§ 18 b, 19 og 30, § 48, stk. 2, og § 49.

**§ 73 d.** Søfartsstyrelsen kan efter forhandling med Arbejdsskadestyrelsen fastsætte regler om certificering eller anden



§ 74. Skibsføreren skal sørge for, at et eksemplar af loven og de regler, der er udstedt i medfør af denne, findes om bord og er tilgængeligt for mandskabet.

1) Loven indeholder bestemmelser, der gennemfører dele af Rådets direktiv nr. 89/391/EØF, EU-Tidende 1989, L 183 s. 1 om iværksættelse af foranstaltninger til forbedring af arbejdstagernes sikkerhed og sundhed under arbejdet, Rådets direktiv nr. 89/655/EØF, EU-Tidende 1989, L 393 s. 13 om minimumsforskrifter for sikkerhed og sundhed i forbindelse med arbejdstagernes brug af arbejdsudstyr under arbejdet, (andet særdirektiv i henhold til artikel 16, stk. 1, i direktiv 89/391/EØF), som ændret ved Rådets direktiv 95/63/EF, EU-Tidende 1995, L 335 s. 28, Rådets direktiv nr. 89/656/EØF, EU-Tidende 1989, L 393 s. 18 om minimumsforskrifter for sikkerhed og sundhed i forbindelse med arbejdstagernes brug af personlige værnemidler under arbejdet, (tredje særdirektiv i henhold til artikel 16, stk. 1, i direktiv 89/391/EØF), Rådets direktiv nr. 89/686/EØF, EU-Tidende 1989, L 399 s. 18 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om personlige værnemidler, som ændret ved Rådets direktiv nr. 93/68/EØF, EU-Tidende 1993, L 220 s. 1 og nr. 93/95/EØF, EU-Tidende 1993, 276 s. 11, Rådets direktiv nr. 90/269/EØF, EU-Tidende 1990, L 156 s. 9 om minimumsforskrifter for sikkerhed og sundhed i forbindelse med manuel håndtering af byrder, som kan medføre risiko for især ryg- og lændeskader hos arbejdstagerne (fjerde særdirektiv i henhold til artikel 16, stk. 1, i direktiv 89/391/EØF), Rådets direktiv nr. 90/394/EØF, EU-Tidende 1990, L 196 s. 1 om beskyttelse af arbejdstagerne mod risici for under arbejdet at være udsat for kræftfremkaldende stoffer (sjette særdirektiv i henhold til artikel 16, stk. 1, i direktiv 89/391/EØF), som ændret ved Rådets direktiv 97/42/EF, EU-Tidende 1997, L 179 s. 4, Rådets direktiv nr. 91/383/EØF, EU-Tidende 1991, L 206 s. 19 om supplerende foranstaltninger til forbedring af sikkerheden og sundheden på arbejdsstedet for arbejdstagere, der har et tidsbegrænset ansættelsesforhold eller et vikaransættelsesforhold, Rådets direktiv nr. 91/628/EØF, EU-Tidende 1991, L 340 1991 s. 17, om transport af levende dyr, som ændret ved Rådets direktiv 95/29/EF, EU-Tidende 1995, L 148 s. 52, Rådets direktiv nr. 92/58/EF, EU-Tidende 1992, L 245 s. 23 om minimumsforskrifter for signalgivning i forbindelse med sikkerhed og sundhed under arbejdet (niende særdirektiv i henhold til artikel 16, stk. 1, i direktiv 89/391/EØF), Rådets direktiv nr. 92/85/EØF, EU-Tidende 1992, L 348 s. 1 om iværksættelse af foranstaltninger til forbedring af sikkerheden og sundhe-

dokumentation for beskyttelse af de søfarende efter arbejdsskadeloven og om opslag om certificering osv. på skibet.«  
 9. I § 74, stk. 1, ændres » loven og de regler, der er udstedt i medfør af denne,« til: »loven, de regler, der er udstedt i medfør af loven, og aftalen, der er indgået mellem European Community Shipowners' Association (ECSA) og European Transport Workers' Federation (EFT) om konventionen om søfarendes ansættelsesforhold af 2006,«.

## § 2

I lov om sikkerhed til søs, jf. lovbekendtgørelse nr. 72 af 17. januar 2014, som ændret ved § 5 i lov nr. 1384 af 23. december 2012, § 3 i lov nr. 618 af 12. juni 2013 og § 1 i lov nr. 724 af 25. juni 2014, foretages følgende ændringer:

1. I *fodnoten* til lovens titel indsættes efter »Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/16/EF af 23. april 2009 om havnestatskontrol«: », EU-Tidende nr. L 131 af 28. maj 2009, side 57-100. Ifølge artikel 288 i EUF-traktaten gælder en forordning umiddelbart i hver medlemsstat. Loven indeholder bestemmelser vedrørende anvendelsen her i landet af Europa-Parlamentets og Rådets forordning nr. 1177/2010/EU af 24. november 2010 om passagerers rettigheder ved sørejser og rejser på indre vandveje og om ændring af forordning (EF) nr. 2006/2004, EU-Tidende 2010, nr. L 334, side 1-16.«

den under arbejdet for arbejdstagere, der er gravide, som lige har født hjemme eller som ammer (tiende særdirektiv i henhold til artikel 16, stk. 1, i direktiv 89/391/EØF), Rådets direktiv nr. 93/103/EF, EU-Tidende 1993, L 307 s. 1 om minimumsforskrifter for sikkerhed og sundhed under arbejdet om bord på fiskerfartøjer (trettende særdirektiv i henhold til artikel 16, stk. 1, i direktiv 89/391/EØF), Rådets direktiv nr. 94/25/EF, EU-Tidende 1994, L 164 s. 15 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes love og administrative bestemmelser om fritidsfartøjer, Rådets direktiv nr. 94/57/EF, EU-Tidende 1994, L 319 s. 20 om fælles regler og standarder for organisationer, der udfører inspektion og syn af skibe, og for søfartsmyndighedernes aktiviteter i forbindelse dermed, som ændret ved Kommissionens direktiv 97/58/EF, EU-Tidende 1997, L 274 s. 8, Rådets direktiv nr. 95/21 EF, EU-Tidende 1995, L 157 s. 1 om håndhævelse over for skibe, der anløber Fællesskabets havne og sejler i internationale farvande under medlemsstaternes jurisdiktion, af internationale standarder for skibes sikkerhed, for forureningsforebyggelse samt leve- og arbejdsvilkår om bord, som ændret ved Rådets direktiv 98/25/EF, EU-Tidende 1998, L 157 s. 1 og Kommissionens direktiv 98/42/EF, EU-Tidende 1998, L 133 s. 19, Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/106/EF af 19. december 2001 om ændring af Rådets direktiv 95/21/EF om håndhævelse over for skibe, der anløber Fællesskabets havne og sejler i farvande under medlemsstaternes jurisdiktion, af internationale standarder for skibes sikkerhed, for forureningsforebyggelse og for leve- og arbejdsvilkår om bord (havnestatskontrol) (EU-Tidende 2002 L 19, side 17 ff), Rådets direktiv 2009/13/EF af 16. februar 2009 om iværksættelse af den aftale, der er indgået mellem European Community Shipowners' Associations (ECSA) og European Transport Workers' Federation (ETF) om konventionen om søfarendes arbejdsforhold af 2006 og om ændring af direktiv 1999/63/EF (EU-Tidende nr. L 124 af 20. maj 2009, side 30-50), Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/17/EF af 23. april 2009 om ændring af direktiv 2002/59/EF om oprettelse af et trafikovervågnings- og trafikinformationssystem for skibsfarten i Fællesskabet (EU-Tidende nr. L 131 af 28. maj 2009, side 101-113), Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/21/EF af 23. april 2009 om opfyldelse af kravene til flagstater (EU-Tidende nr. L 131 af 28. maj 2009, side 132-135) og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/16/EF af 23. april 2009 om havnestatskontrol (EU-Tidende nr. L 131 af 28. maj 2009, side 57-100).

**§ 17.** Økonomi- og erhvervsministeren er øverste administrative myndighed i spørgsmål vedrørende denne lov, jf. dog stk. 3, § 7, stk. 2, § 8 og § 21, stk. 3.  $\neg(\dots)\neg$  **Stk. 4.** Forsvarsministeren fører kontrol med navigationssystemer og afmærkning og kan efter forhandling med økonomi- og erhvervsministeren fastsætte nærmere regler herom, herunder om reglernes anvendelse på udenlandske skibe.

**§ 20 a.** Søfartsstyrelsen kan som led i tilsynsvirksomheden efter denne lov tillige føre tilsyn med overholdelsen af lov om røgfri miljøer på danske skibe, lov om søfarendes ansættelsesforhold m.v., lov om skibes besætning, lov om skibs-

**2. § 17, stk. 4,** ophæves, og bestemmelsen affattes således: »**Stk. 4.** Erhvervs- og vækstministeren fører kontrol med navigationssystemer og afmærkning og kan fastsætte nærmere regler herom.

**Stk. 5.** Erhvervs- og vækstministeren kan fastsætte nærmere regler om kontrollen som nævnt i stk. 4.«

Stk. 5-8 bliver herefter til stk. 6-9.

**3. I § 20 a, stk. 1, 1. pkt.** ændres »og 471« til: », 471 og 486«.

måling, §§ 153 og 168, § 169, stk. 4, og §§ 170, 186, 197, 198, 403 a-403 c, 440 og 471 i søloven og regler udstedt i medfør heraf og EU-forordninger inden for lovenes anvendelsesområde. Søfartsstyrelsen kan påbyde, at forhold, der strider mod de nævnte love eller regler, der er udstedt i medfør heraf, bringes i orden straks eller inden en nærmere angiven frist.

#### **Kap. 9. Betaling og sikkerhedsstillelse i forbindelse med afholdelse af syn og tilbageholdelser**

§ 43. Skibsregistrators afgørelser i henhold til denne lov kan af enhver, der har en retlig interesse heri, indbringes for landsretten i den landsretskreds, hvor det pågældende skibs rederi er hjemmehørende, inden for en frist af 14 dage, regnet fra den dag, da afgørelsen er meddelt vedkommende. Landsretten kan dog, når ansøgning indgives inden 6 måneder efter dette tidspunkt, hvis omstændighederne taler for det, tillade, at skibsregistrators afgørelse indbringes for retten. Meddeles tilladelse, skal sag anlægges inden 14 dage. Hvis fagkundskab til søforhold skønnes at være af betydning, kan retten tilkalde 2 søkyndige dommere, der udtages blandt de i medfør af retsplejelovens § 92 beskikkede sagkyndige. De om kæremål i borgerlige sager gældende regler finder i øvrigt med de fornødne lempelser tilsvarende anvendelse på indbringelsen for og behandlingen ved landsretten.  
*Stk. 2...*

»§ 166. Den registrerede ejer af et skib er uden hensyn til skyld ansvarlig for omkostninger forbundet med vragefs lokaliserings, afmærkning og fjernelse, når vragefs befinder sig på dansk territorium eller i dansk eksklusiv økonomisk zone.  
*Stk. 2.* Den registrerede ejer af et skib, som fører dansk flag, har med de begrænsninger, der følger af vragefs fjernelseskonventionen, pligt til at sikre, at vragefs fjernes,  
1) når dette ligger i et konventionsområde uden for dansk territorium og dansk eksklusiv økonomiske zone, og  
2) når den berørte stat i overensstemmelse med konventionen har bestemt, at vragefs udgør en fare.  
*Stk. 3.* Dette kapitel berører ikke retten til ansvarsbegrænsning efter kapitel 9.

4. I overskriften til kapitel 9 indsættes efter » tilbageholdelser«: »m.v.«

5. Efter kapitel 11 indsættes:

#### **»Kapitel 11 a**

##### *Sikkerhed ved anlægsprojekter*

§ 27 a. Erhvervs- og vækstministeren kan fastsætte regler om, at bygherrer for anlægsprojekter, der foregår helt eller delvist til søs, skal medvirke til, at aktiviteter, der er forbundet med projektet, bliver udført i overensstemmelse med denne lov og de regler, som er udstedt i medfør heraf.«

#### **§ 3**

I søloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 75 af 17. januar 2014, som ændret bl.a. ved lov nr. 599 af 24. juni 2005, § 1 i lov nr. 526 af 7. juni 2006, § 1 i lov nr. 249 af 21. marts 2012, § 1 i lov nr. 1384 af 23. december 2012 og senest ved § 3 i lov nr. 740 af 1. juni 2015, foretages følgende ændringer:

1. § 43, *stk. 1*, ophæves, og bestemmelsen affattes således:

»§ 43. Skibsregistrators afgørelser i henhold til denne lov kan af enhver, der har en retlig interesse heri, indbringes,  
1) hvis skibets rederi er hjemmehørende i Danmark, for landsretten i den landsretskreds, hvor rederiet er hjemmehørende, eller  
2) hvis skibets rederi er hjemmehørende uden for Danmark, for Østre Landsret.

Afgørelsen skal indbringes for den pågældende landsret inden for en frist af 14 dage, regnet fra den dag, da afgørelsen er meddelt vedkommende. Landsretten kan dog, når ansøgning indgives inden 6 måneder efter dette tidspunkt, hvis omstændighederne taler for det, tillade, at skibsregistrators afgørelse indbringes for retten. Meddeles tilladelse, skal sag anlægges inden 14 dage. Hvis fagkundskab til søforhold skønnes at være af betydning, kan retten tilkalde 2 søkyndige dommere, der udtages blandt de i medfør af retsplejelovens § 92 beskikkede sagkyndige. De om kæremål i borgerlige sager gældende regler finder i øvrigt med de fornødne lempelser tilsvarende anvendelse på indbringelsen for og behandlingen ved landsretten.«

2. § 166, *affattes således:*

»§ 166. Den registrerede ejer af et skib er uden hensyn til skyld ansvarlig for omkostninger forbundet med vragefs lokaliserings, afmærkning og fjernelse, hvis vragefs befinder sig på dansk territorium eller i dansk eksklusiv økonomisk zone.  
*Stk. 2.* Den registrerede ejer af et skib, som fører dansk flag, har med de begrænsninger, der følger af vragefs fjernelseskonventionen, pligt til at sikre, at vragefs fjernes,  
1) når dette ligger i et konventionsområde uden for dansk territorium og dansk eksklusiv økonomiske zone, og  
2) når den berørte stat i overensstemmelse med konventionen har bestemt, at vragefs udgør en fare.

*Stk. 4.* Krav mod den registrerede ejer om erstatning af omkostninger forbundet med et vrag lokaliserings, afmærkning og fjernelse kan kun rejses i overensstemmelse med reglerne i dette kapitel, jf. dog § 164, stk. 2-5.

*Stk. 5.* Er fjernelsen af et vrag en bjærgning i medfør af kapitel 16, ydes der betaling eller kompensation til bjærgerne efter reglerne i kapitel 16.

**§ 167.** Den registrerede ejer er ikke ansvarlig, såfremt vedkommende godtgør, at den søulykke, der forårsagede vraget, 1) var resultat af en krigshandling, fjendtligheder, borgerkrig, opstand eller et naturfænomen af usædvanlig, uundgåelig og uimodståelig karakter, 2) var helt og fuldstændigt forårsaget af en handling eller undladelse af tredje part med den hensigt at forårsage skade eller 3) var helt og fuldstændigt forårsaget af forsømmelighed eller anden uretmæssig handling af en regering eller anden myndighed med ansvar for vedligeholdelse af lanterner eller andre navigationshjælpemidler under udøvelse af denne funktion.

*Stk. 2.* Stk. 1 finder tilsvarende anvendelse på den bugserer, som er omfattet af § 166, stk. 6.

**§ 168.** Den registrerede ejer af et skib, som fører dansk flag, og som har en bruttotonnage på 20 og derover, skal have en godkendt forsikring eller anden garanti, der dækker ejerens ansvar i medfør af dette kapitel, og et certifikat, hvis skibet har en bruttotonnage på 300 og derover, jf. § 170, for at gå i fart. Forsikringssummen kan begrænses til ansvarsgrænsen i § 175.

*(Stk. 2 er ikke sat i kraft)*

*Stk. 3.* En forsikring for et skib med en bruttotonnage på 300 eller derover skal for at kunne godkendes opfylde følgende krav:

- 1) Forsikringen må kun kunne ophøre
  - a) ved udløbet af den gyldighedsperiode, som fremgår af certifikatet, jf. § 169, eller
  - b) tidligst ved udløbet af 3 måneder fra det tidspunkt, hvor forsikreren har meddelt Søfartsstyrelsen, at forsikringen vil ophøre.
- 2) Ethvert krav om erstatning for omkostninger skal kunne rettes direkte til forsikreren. Forsikreren skal i disse tilfælde kunne påberåbe sig de samme indsigelser, som den registrerede ejer ville kunne, hvis kravet var blevet rettet mod ejeren. Forsikreren må dog ikke kunne påberåbe sig den registrerede ejers konkurs, likvidation eller ophør.

*Stk. 4.* En forsikring for et skib med en bruttotonnage på 20 eller derover, men mindre end 300, og en forsikring efter stk. 2 skal opfylde de krav, som er nævnt i stk. 3, nr. 1, litra b, og nr. 2.

*Stk. 5.* Søfartsstyrelsen fastsætter de nærmere regler om forsikring og garanti, herunder om, hvilke krav forsikringen og forsikreren skal opfylde, for at forsikringen kan godkendes.

**§ 170.** Et dansk skib, som har en bruttotonnage på 300 eller derover, må ikke gå i fart, medmindre det er i besiddelse af et certifikat som nævnt i § 169.

*Stk. 3.* Dette kapitel berører ikke retten til ansvarsbegrænsning efter kapitel 9.

*Stk. 4.* Krav mod den registrerede ejer om erstatning af omkostninger forbundet med et vrag lokaliserings, afmærkning og fjernelse kan kun rejses i overensstemmelse med reglerne i dette kapitel, jf. dog § 164, stk. 2-5.

*Stk. 5.* Er fjernelsen af et vrag en bjærgning i medfør af kapitel 16, ydes der betaling eller kompensation til bjærgerne efter reglerne i kapitel 16.«

**3. § 167, stk. 2, ophæves.**

**4. § 168** affattes således:

»**§ 168.** Den registrerede ejer af et skib, som fører dansk flag, og som har en bruttotonnage på 20 eller derover, skal for at gå i fart, have en godkendt forsikring eller anden garanti, der dækker ejerens ansvar i medfør af dette kapitel, og et certifikat, hvis skibet har en bruttotonnage på 300 eller derover, jf. § 170. Forsikringssummen kan begrænses til ansvarsgrænsen i § 175.

*Stk. 2.* En forsikring for et skib med en bruttotonnage på 300 eller derover skal for at kunne godkendes opfylde følgende krav:

- 1) Forsikringen må kun kunne ophøre
  - a) ved udløbet af den gyldighedsperiode, som fremgår af certifikatet, jf. § 169, eller
  - b) tidligst ved udløbet af 3 måneder fra det tidspunkt, hvor forsikreren har meddelt Søfartsstyrelsen, at forsikringen vil ophøre.
- 2) Ethvert krav om erstatning for omkostninger skal kunne rettes direkte til forsikreren. Forsikreren skal i disse tilfælde kunne påberåbe sig de samme indsigelser, som den registrerede ejer ville kunne, hvis kravet var blevet rettet mod ejeren. Forsikreren må dog ikke kunne påberåbe sig den registrerede ejers konkurs, likvidation eller ophør.

*Stk. 3.* En forsikring for et skib med en bruttotonnage på 20 eller derover, men mindre end 300, skal opfylde de krav, som er nævnt i stk. 2, nr. 1, litra b, og nr. 2.

*Stk. 4.* Søfartsstyrelsen fastsætter nærmere regler om forsikring og garanti som nævnt i stk. 1, herunder om, hvilke krav forsikringen og forsikreren skal opfylde, for at forsikringen kan godkendes.«

*Stk. 2.* Et dansk skib, som har en bruttotonnage på 20 eller derover, men mindre end 300, må ikke gå i fart, medmindre der er tegnet forsikring i overensstemmelse med § 168. Tilsvarende krav om forsikring gælder i en situation omfattet af § 166, stk. 6.

*Stk. 3.* Ethvert skib uanset nationalitet, der har en bruttotonnage på 300 eller derover, skal være i besiddelse af et certifikat svarende til det i § 169 nævnte certifikat for at anløbe eller afsejle dansk havn eller en offshoreinstallation på dansk søterritorium. Hvis skibets flagstat har tilsluttet sig vragsfjernelseskonventionen, skal certifikatet være udstedt af flagstatens myndighed. Hvis skibets flagstat ikke har tilsluttet sig vragsfjernelseskonventionen, skal certifikatet være udstedt af myndigheden i en stat, der har tilsluttet sig vragsfjernelseskonventionen.

*Stk. 4.* Søfartsstyrelsen og andre myndigheder, der af erhvervs- og vækstministeren er bemyndiget dertil, kan nægte et skib adgang til eller forbyde det at forlade dansk havn eller offshoreinstallation eller andet laste- og lossested i Danmark eller på dansk søterritorium, hvis skibet ikke er i besiddelse af det certifikat, som er nævnt i stk. 1 eller 3, eller hvis skibet ikke er forsikret som bestemt i stk. 2.«

**§ 202.** Den, som i danske havne eller olieterminaler i alt pr. år modtager mere end 150.000 t råolie, tung brændselsolie eller tunge destillater som bestemt i 1992-fondskonventionens artikel 1, stk. 3, skal betale bidrag til 1992-fonden og til den supplerende fond. Afgørelse af, om det modtagne kvantum overstiger 150.000 t olie, træffes i overensstemmelse med 1992-fondskonventionens artikel 10, stk. 2. Den nævnte olie omfatter olie, som ad søvejen transporteres til eller inden for Danmark. ▫ *Stk. 2.* Bidragspligten til 1992-fonden omfatter tillige olie, som kommer til Danmark på anden må-

**5.** Efter § 170 indsættes i *kapitel 8 a*:

»**§ 170 a.** For skibe eller vrags gælder §§ 164-170 tilsvarende, når skibet eller vrages bugseres.

*Stk. 2.* Ved bugsering af andre genstande end skibe og vrags eller ved bugsering af skibe og vrags mindre end de i §§ 164-170 fastsatte grænser, er den, der har bestilt bugseringen, ansvarlig for omkostningerne forbundet med det bugseredes lokalisering, afmærkning, fjernelse og bjærgning, når genstanden, skibet eller vrages i forbindelse med bugseringen forliser, tabes, strandes, synker eller driver til søs eller lignende på dansk territorium. Den der har bestilt bugseringen, skal tegne en forsikring eller stille anden tilsvarende økonomisk sikkerhed, der dækker ansvaret for omkostningerne. Den der har bestilt bugseringen, skal desuden sikre, at slæbet er sødygtigt.

*Stk. 3.* Den, der bugserer et skib, et vrags eller en anden genstand på dansk territorium er ansvarlig for omkostningerne efter stk. 1 og 2, hvis det efter forudgående undersøgelse er fastslået, at den, der ellers er ansvarlig i medfør af stk. 1 eller 2, ikke kan dække omkostningerne, jf. dog stk. 5.

*Stk. 4.* Den der udfører bugseringen, skal tegne en godkendt forsikring eller stille anden tilsvarende finansiel sikkerhed, der dækker ansvaret i medfør af stk. 3.

*Stk. 5.* Ansvar efter stk. 3 kan begrænses til det bugserende skibs ansvarsgrænse efter kapitel 9.«

**6.** I § 202, *stk. 4, 2. pkt.*, indsættes efter »oplysnings- og bidragspligt«: », herunder om forpligtelse til at indsende en revisorerklæring om rigtigheden af de indberettede oplysninger«.

de end nævnt i stk. 1, men som har været transporteret ad søvejen til en stat, der ikke har tilsluttet sig 1992-fondskonventionen, og derfra er blevet videretransporteret til Danmark uden omlastning i modtagelsesanlæg i en anden stat, der har tilsluttet sig konventionen.  $\rightarrow$  *Stk. 3.* Bidragspligten til den supplerende fond omfatter tillige olie, som kommer til Danmark på anden måde end nævnt i stk. 1, men som har været transporteret ad søvejen til en stat, der ikke har tilsluttet sig 2003-fondsprotokollen, og derfra er blevet videretransporteret til Danmark uden omlastning i modtagelsesanlæg i en anden stat, der har tilsluttet sig protokollen.  $\rightarrow$  *Stk. 4.* Den, som modtager olie her i landet, er pligtig at give oplysninger om det modtagne kvantum. Økonomi- og erhvervsministeren fastsætter nærmere regler om oplysnings- og bidragspligt. Såfremt virksomheden drives i selskabsform, påhviler det medlemmerne af direktionen eller dem, der må sidestilles hermed, at påse, at oplysningspligten overholdes. Ved manglende rettidig opfyldelse af oplysningspligten kan økonomi- og erhvervsministeren skønsmæssigt fastsætte og indberette de formodede importerede mængder.

**§ 514.** Overtrædelse af § 10, stk. 1, § 12, stk. 1, § 13, § 14, § 16, stk. 1, § 19 eller § 25, stk. 1-2, § 153, stk. 1, 3 eller 4, § 168, stk. 1 og 2, § 197, § 403 b, stk. 1, eller § 403 c straffes med bøde.

**§ 515 b.** Søfartsstyrelsen kan i henhold til § 20 a i lov om sikkerhed til søs føre tilsyn med overholdelsen af §§ 153, 186, 197, 198, 403 a, 403 b, 403 c og 471 i denne lov og de regler, der udstedes i medfør af heraf.

**§ 16.** Dykkermateriel, herunder hjælpemateriel, der anvendes til dykkerarbejde eller til udlejning, skal synes.  $\rightarrow$  *Stk. 2.* Erhvervsministeren fastsætter regler om afholdelse af syn og dykkermaterielejerens pligter i forbindelse hermed.

**§ 4.** Passagerskibe uanset størrelse, lastskibe med en bruttotonnage på 20 og derover samt lastskibe med en bruttotonnage under 20 i international fart skal være forsynet med et

7. Efter kapitel 18 indsættes i *afsnit 6:*

#### »Kapitel 18 a

##### *Sikkerhed ved anlægsprojekter*

**§ 486.** Erhvervs- og vækstministeren kan fastsætte regler om, at bygherrer for anlægsprojekter, der foregår helt eller delvist til søs, skal påse, at der for skibe, der medvirker i projektet, er tegnet forsikring eller stillet sikkerhed i overensstemmelse med §§ 153, 168, 186, 197, 198 og 403 a-403c.«

8. I § 514, stk. 1, 1. pkt., ændres »§ 168, stk. 1 og 2,« til: »§ 168, stk. 1, § 170 a, stk. 2 og 4,«.

9. I § 515 b, ændres »§§ 153, 186, 197, 198, 403a, 403 b, 403 c og 471« til: »§ 153, § 170a, stk. 2 og 4, §§ 186, 197, 198, 403a-403 c, 471 og 486«.

#### § 4

I lov om dykkerarbejde og dykkermateriel m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 69 af 17. januar 2014, foretages følgende ændring:

1. I § 16 indsættes efter stk. 1 som nyt stykke:

»Stk. 2. Erhvervs- og vækstministeren kan på nærmere angivne vilkår autorisere klassifikationsselskaber, andre virksomheder eller enkeltpersoner til på Søfartsstyrelsens vegne, at foretage syn af dykkermateriel, herunder hjælpemateriel, som nævnt i stk. 1.

Stk. 3. De klassifikationsselskaber, andre virksomheder og enkeltpersoner, som er nævnt i stk. 2, kan kræve betaling for deres arbejde.«

Stk. 2 bliver herefter stk. 4.

#### § 5

I lov om skibes besætning, jf. lovbekendtgørelse nr. 74 af 17. januar 2014, foretages følgende ændringer:

1. § 4, stk. 2, affattes således:

»Stk. 2. For skibe med en bruttotonnage under 20 i indenrigs fart kan Søfartsstyrelsen i stedet for udstedelse af certifikat

af Søfartsstyrelsen udstedt certifikat indeholdende besætningsfastsættelsen.  $\rightarrow$  *Stk. 2.* For skibe med en bruttotonnage under 20 i indenrigs fart kan besætningen fastsættes for grupper af skibe, og i stedet for udstedelse af certifikat som omhandlet i stk. 1 kan meddelelse om fastsættelsen gives ved bekendtgørelse i Meddelelser fra Søfartsstyrelsen.

**§ 6.** Skibsførere og navigations- og maskinofficerer skal have dansk sønæringsbevis.  $\rightarrow$  *Stk. 2.* Beviserne skal forefindes om bord i original og have STCW-konventionspåtegning enten i overensstemmelse med STCW-konventionens regelment VII som anført i skibets besætningsfastsættelse eller i overensstemmelse med nedenstående skemaer:

**Skibsførere og navigationsofficerer**

*Skibe med en bruttotonnage under 500 i kystfart.*

(Tabel taget ud)

*Øvrige skibe*

(Tabel taget ud)

... "Styrmand af 1. grad  $\rightarrow$  (STCW-regl. III/3 as Chief Mate)" ...

**§ 13.** De i § 6, stk. 1, § 7, stk. 1, § 8, stk. 1, § 9 og § 10 anførte krav om danske uddannelser og sønæringsbeviser finder ikke anvendelse på personer, der opfylder betingelserne i De Europæiske Fællesskabers direktiver om indførelse af generelle ordninger for gensidig anerkendelse af eksamensbeviser for erhvervskompetencegivende uddannelser, jf. lov nr. 476 af 9. juni 2004 om adgang til udøvelse af visse erhverv i Danmark. Skibsførere i handels- og fiskeskibe skal dog have dansk indfødsret.

som nævnt i stk. 1, fastsætte regler om besætningen for grupper af skibe.«

**2.** I § 6, stk. 2, ændres i skemaet med titlen *Øvrige skibe* »Styrmand af 1. grad (STCW-regl. III/3 as Chief Mate)« til: »Styrmand af 1. grad (STCW-regl. II/2 as Chief Mate)«.

**3.** I § 13, stk. 1, 1. pkt. ændres », jf. lov nr. 476 af 9. juni 2004 om adgang til udøvelse af visse erhverv i Danmark« til: » i henhold til lov om adgang til udøvelse af visse erhverv i Danmark«.

**4.** Efter kapitel 9 indsættes:

**»Kapitel 9 a**

*Sikkerhed ved anlægsprojekter*

**§ 26 a.** Erhvervs- og vækstministeren kan fastsætte regler om, at bygherrer for anlægsprojekter, der foregår helt eller delvist til søs, skal medvirke til, at aktiviteter, der er forbundet med projektet, bliver udført i overensstemmelse med loven og de regler, som er udstedt i medfør af loven.«

**§ 6**

*Stk. 1.* Loven træder i kraft den 1. juli 2016, jf. dog stk. 2.  $\rightarrow$   
*Stk. 2.* § 1 træder i kraft den 1. januar 2017.

**§ 7**

*Stk. 1.* Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland.  
*Stk. 2.* §§ 1-5 kan ved kongelig anordning sættes helt eller delvis i kraft for Grønland med de ændringer, som de grønlandske forhold tilsiger.

*Stk. 3.* § 3 kan helt eller delvis sættes i kraft for Færøerne med de ændringer, som de færøske forhold tilsiger.

<sup>1</sup> Loven indeholder bestemmelser, der gennemfører dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2013/54/EU af 20. november 2013 om visse af flagstatens ansvar for overholdelse og håndhævelse af konventionen om søfarendes arbejdsforhold af 2006, EU-Tidende 2013, nr. L 329, side 1-4.