

NOTAT

3. november 2004
Sag 199943875
Arkivkode 01.01.01
Politisk Juridisk Center
/JLO/FBM

Høringsnotat vedrørende udkast til Lov om ændring af lov om sikkerhed til søs (Det offentliges ansvar for fejl begået af autoriserede virksomheder, hjemmel til betaling for visse syn og kundgørelse af forskrifter i medfør af loven mv.) – Nov I

SØFARTSSTYRELSEN
Vermundsgade 38 C
2100 København Ø

1. Sammenfatning

Lovforslaget indeholder følgende elementer:

- Bemærkninger der redegør for regeringens overvejelser om konsekvensændringer som følge af lov om retssikkerhed ved forvaltningens anvendelse af tvangsindgreb og oplysningspligt.
- Justering af lovens bestemmelser om det offentliges erstatningsansvar for fejl begået af autoriserede klassifikationselskaber mv.
- Justering af bestemmelserne om betaling for syn af skibe.
- En bestemmelse om offentliggørelse af søulykkesrapporter indeholdende personfølsomme oplysninger.
- Ændringer af teknisk karakter, herunder bestemmelser om kundgørelse af regler udstedt i medfør af loven samt ophævelse af bestemmelsen om strafansvar ved rømning.

Tlf. 39 17 44 00
Fax 39 17 44 01
CVR-nr. 29 83 16 10
sfs@dma.dk
www.sofartsstyrelsen.dk

ØKONOMI- OG
ERHVERVS MINISTERIET

2. Høringsvarene og kommentarer hertil

2.1 Retssikkerhed

Det udkast til lovforslag, som blev sendt i høring, indeholdt en bestemmelse, der præciserede, at retssikkerhedslovens § 10 ikke indebærer nogen begrænsning i Søfartsstyrelsens beføjelse til at tilbageholde skibe, når foreskrevne certifikater ikke forevises på anmodning, eller når nogen lægger hindringer i vejen for styrelsens tilsynsarbejde ved at undlade at meddele oplysninger.

Søfartens Ledere har anført, at beskyttelsen for skibsføreren i henhold til retssikkerhedsloven vil blive gjort illusorisk, hvis forslaget gennemføres, idet det kan have konsekvenser for skibsføreren, der kan risikere at miste sin stilling, hvis skibet tilbageholdes.

Advokatrådet har peget på, at det nøje bør overvejes, om der skal skabes hjemmel i særlovgivningen til at fravige § 10, og at dette kun bør ske, hvis tungtvejende samfundsmæssige hensyn taler derfor.

Danmarks Rederiforening og Rederiforeningen for mindre Skibe har tilsluttet sig bestemmelsen.

Justitsministeriet har under drøftelser om forslaget tilkendegivet, at den foreslåede bestemmelse er overflødig, idet retssikkerhedslovens § 10 ikke begrænser Søfartsstyrelsens adgang til at tilbageholde skibe, selvom tilbageholdelsen er begrundet i, at en mistænkt person har undladt at medvirke til kontrollen, f.eks. ved ikke at forevise foreskrevne certifikater. I sådanne tilfælde må tilsynsmyndigheder, der varetager væsentlige samfundsmæssige hensyn, handle ud fra de oplysninger, som de har. Retssikkerhedslovens § 10 vil derfor ikke være til hinder for, at styrelsen i denne situation agerer, som om certifikaterne mangler, og derfor gør brug af den beføjelse, som findes i lov om sikkerhed til søs om at tilbageholde skibet.

Kommentar

Bestemmelsen er på Justitsministeriets anbefaling udgået af forslaget som overflødig. Der er redegjort for baggrunden herfor i forslagens bemærkninger.

2.2 Offentliggørelse af Opklaringsenhedens rapporter og redegørelser vedrørende ulykker til søs

Datatilsynet har ønsket en tydeliggørelse af bemærkningerne til forslaget på en række punkter. Der ønskes blandt andet en stillingtagen til, om offentliggørelse af oplysninger, hvoraf lovovertrædelser kan udledes, alene kan ske efter en konkret vurdering. Desuden ønskes en vurdering af, om der, når der i Søulykkesrapporter undtagelsesvis medtages oplysninger om helbredsforhold, er etableret tilstrækkelige garantier, således som EU-direktivet om behandling og udveksling af personoplysninger foreskriver.

Kommentar

Der er i forslaget foretaget en række ændringer, som tager højde for kommentarerne fra Datatilsynet. Det er således præciseret, at det alene er i relation til spørgsmålet om behandling af helbredsoplysninger, at der sker fravigelse af de almindelige databeskyttelsesregler, og at dette sker indenfor de undtagelsesmuligheder, som er indeholdt i EU-direktivet om behandling af persondata. Der vil kun i meget begrænset omfang blive medtaget sådanne oplysninger i søulykkesrapporterne for at give et retvisende billede af hændelsesforløbet og dermed medvirke til at forebygge fremtidige ulykker eller begrænse disses konsekvenser. Det er endvidere præciseret i bemærkningerne, at søulykkesrapporternes omtale af strafbare forhold vil ske indenfor databeskyttelseslovgivningens almindelige rammer.

2.3 Statens ansvar for fejl begået af autoriserede klassifikationselskaber

Søfartens Ledere finder, at ændringen, som indebærer, at det offentlige ikke vil være erstatningsretlig ansvarlig for fejl begået af klassifikations-

selskaberne, bør suppleres med et krav om økonomisk formåen og soliditet, eventuelt gennem lovpligtig ansvarsforsikring.

Danmarks Rederiforening og Rederiforeningen for mindre Skibe har anført, at når et klassifikationsselskab optræder på Søfartsstyrelsens vegne og i denne forbindelse volder trediemand skade, må forholdet mellem Søfartsstyrelsen og den skadelidte sidestilles med et kontraktforhold. I sådanne tilfælde vil der efter foreningernes opfattelse generelt være et hæftelsesansvar for det offentlige, selvom det ansvarspådragende forhold er begået af en privat virksomhed. Det er derfor efter foreningernes opfattelse misvisende, når det var anført i det lovudkast, som blev sendt i høring, at den gældende bestemmelse i lov om sikkerhed til søs indebærer en fravigelse af dansk rets almindelige erstatningsprincipper.

Kommentar

Det offentlige hæfter ikke generelt - som det synes forudsat af rederiforeningerne - erstatningsretligt for følgerne af fejl begået på områder, hvor offentlige opgaver er udliciteret til private virksomheder, som selvstændigt forestår opgaverne. Den nugældende ordning indebærer imidlertid, at det offentlige bærer et sådant ansvar inden for det område, som er dækket af § 19 i lov om sikkerhed til søs. Dette er ikke hensigtsmæssigt, idet det offentlige vil kunne pådrage sig store erstatningsudgifter, selvom det offentlige ingen fejl har begået. Der kan endvidere peges på, at det står den enkelte reder frit at vælge, hvilken af de autoriserede selskaber, man vil benytte. Lovforslaget er præciseret, således at den foreslåede erstatningsregel er indsat i lovteksten og ikke blot fremgår af forslagets bemærkninger.

EU-direktivet om anerkendelse af klassifikationsselskaber indeholder ikke krav om, at selskaberne skal tegne ansvarsforsikring, og der er næppe behov for at indføre et dansk særkrav herom inden for det område, som er dækket af direktivet. Der autoriseres imidlertid også virksomheder til at foretage kontrol uden for det område, som er dækket af direktivet. Søfartsstyrelsen vil efter Folketingets behandling af lovforslaget drøfte spørgsmålet om indførelse af krav om erhvervsansvarsforsikring på dette område med erhvervets parter.

2.4 Justering af bestemmelserne om betaling for syn af skibe

Ingen af de hørte organisationer har haft bemærkninger hertil.

2.5 Ændringer af teknisk karakter

Danmarks Rederiforening har peget på, at IMO vedtagelser, som skal være gældende for danske skibe, bør være tilgængelige – eventuelt kun i en engelsk udgave - på et hvilket som helst tidspunkt. Der peges på, at offentliggørelse af sådanne forskrifter via internettet vil være velegnet til opslag.

Kommentar

Det er i lovforslaget præciseret, at de IMO kodekser mv., der ikke oversættes til dansk, vil kunne erhverves mod betaling, som hovedregel såvel i papirudgaver som på CD-rom. De vil endvidere ligge til gennemsyn for offentligheden på Søfartsstyrelsens hovedkontor og på regionskontorerne. Disse kodekser mv. er derimod i almindelighed ikke tilgængelige på internettet på originalsprogene. IMO, hvis udgifter - udover bidrag fra medlemsstaterne - delvist finansieres ved salg af publikationer, har som led i en forsøgsordning lagt enkelte af vedtagelserne på internettet. Spørgsmålet om en udvidelse af ordningen til at omfatte samtlige vedtagelser vil fra dansk side blive rejst i IMO.

Det fremgår endvidere nu ikke blot af bemærkningerne, men af selve lovteksten, at der kan fastsættes, at IMO koder og andre internationale vedtagelser indenfor lovens område skal være gældende, uanset at de ikke foreligger på dansk. Der er tale om regler, som primært retter sig imod den internationalt orienterede del af søfartsbranchen og de tilknyttede erhverv.