

kunne straffes i medfør af den borgerlige straffelov, f.eks. straffelovens § 252. Det har imidlertid i praksis vist sig vanskeligt at føre bevis for overtrædelse af straffeloven.

Med henblik på at fremme sikkerheden til søs findes der at være behov for at indføre regler, der fastlægger afsenders pligter i forbindelse med transport af gods til søs. Da der sker løbende justeringer af de internationalt bestemte regler om blandt andet mærkning og emballering af gods, findes det mest hensigtsmæssigt i loven at give industriministeren bemyndigelse til at fastsætte reglerne i en bekendtgørelse, som angiver hvilke regelsæt indenfor søfarten, afsender skal tage hensyn til.

3. Forslaget om forhøjelse af strafferammen i § 28, stk. 1 er en opfølgning af folketingsbeslutning nr. B 76 af 5. maj 1992. Herefter skal der, foruden straf af bøde eller hæfte, kunne idømmes straf af fængsel i op til 1 år.

Den foreslåede udvidelse bringer strafferammen i overensstemmelse med den tilsvarende bestemmelse i arbejdsmiljølovens § 82, stk. 1.

4. Ved vedtagelsen af lov nr. 373 af 20. maj 1992 om ændring af lov om arbejdsmiljø (Straffebestemmelser) skete der ved indføjelse af nye stk. 2 og 3 i arbejdsmiljølovens § 82 en yderligere stramning af strafferammen.

Ændringerne i arbejdsmiljøloven blev dels begrundet i hensynet til, at unge mennesker under 18 år har krav på en særlig beskyttelse på arbejdsmarkedet, og at der derfor bør idømmes strengere straffe til dem, der volder skade på børn og unge. Endvidere ønskede man at fjerne ethvert incitament til at overtræde lovgivningen med det formål at opnå besparelser på bekostning af lovgivningens arbejdsmiljøkrav.

Ovnevænte hensyn gør sig også gældende indenfor søfartsområdet, og en væsentlig afvigelse fra arbejdsmiljølovens regler på dette punkt kan ikke begrundes i søfartens særlige forhold. Det foreslås derfor, at der som følge af den seneste ændring af arbejdsmiljølovens straffebestemmelser sker en tilsvarende stramning i lov om skibes sikkerhed m.v.

5. Forslaget har været sendt i høring i Arbejdsministeriet, Justitsministeriet, Finansministeriet, Trafikministeriet, Danmarks Rederiforening, Rederiforeningen af 1895, Rederiforeningen for mindre skibe, Bilfærgernes Rederiforening, Danmarks Havfiskeriforening, Dansk Fiskeriforening, Hotel-, Restaurant- og Fritidserhvervenes Arbejdsgiverforening, Danmarks Skibsførerforening, Dansk Skipperforening af

1942, Dansk Styrmandsforening, Radiotelegrafistforeningen af 1917, Metal Søfart, Sømændenes Forbund i Danmark, Maskinmestrenes Forening, Fiskernes Forbund, Specialarbejderforbundet i Danmark, Restaurations- og Bryggeriarbejderforbundet, Dansk SøRestaurations Forening, Danish Shippers' Council, Amtsrådsforeningen, Kommunernes Landsforening og Danmarks Skibsmægler Forening.

6. De årlige statslige tilskudsudgifter til konsulentassistance og rejser til de foreslåede arbejdsmiljøråd og arbejdsmiljøtjenester forventes for indeværende ikke at overstige 1/2 mio. kr. Merudgiften ved forslaget vil blive afholdt indenfor industriministerens udgiftsramme ved omprioritering indenfor Søfartstyrelsens område. I øvrigt forventes forslaget ikke at medføre administrative konsekvenser i denne anledning.

For arbejdsgiverne er de årlige udgifter til ordningerne anslået til 5 - 10 mio. kr. Det bemærkes, at statslige rederier på linie med andre rederier forudsættes at deltage i finansieringen.

Forslagene om skærpelse af straffeansvaret forventes ikke at medføre væsentlige administrative eller økonomiske konsekvenser, hverken for det offentlige eller for erhvervet.

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1.

Ad § 22a, stk. 1

Efter stk. 1 gives industriministeren hjemmel til at oprette arbejdsmiljøråd, men arbejdsmiljørådene fastlægger selv de overordnede retningslinier inden for deres maritime område til fremme af de ansattes sundhed og sikkerhed om bord. Erhvervet får således selv en helt afgørende indflydelse på arbejdsmiljøindsatsen.

Udtrykket »arbejdsgiver« har ikke tidligere været benyttet i lov om skibes sikkerhed m.v. Udtrykket er valgt, fordi man har ønsket at omfatte alle arbejdsgivere, der beskæftiger personer, der arbejder om bord. Således er eksempelvis også en restauratør, der driver selvstændig virksomhed om bord i et passagerskib, en arbejdsgiver efter § 22a, selv om restauratøren ikke er omfattet af det traditionelle rederbegreb.

Til varetagelse af det offentlige interesser som reder inden for handelsflåden vil finansministeren udpege en af arbejdsgiverrepræsentanterne.

Ad stk. 2

I arbejdsmiljøtjenesterne skal der være ansat det nødvendige personale, således at arbejdsmiljøorga-