

er derfor fundet hensigtsmæssigt at lade skibsføreren være omfattet af disse ansvarsbestemmelser, selvom konventionen alene nævner rederiet som ansvarlig.

Flere af kravene i stk. 1 har ikke hidtil været optaget i søfartslovgivningen, men kun delvist i administrative forskrifter. Der er således i medfør af lov om skibes sikkerhed administrativt fastsat forskrifter om bl.a. arbejdets udførelse og om besætningens sprogfærdigheder i passager- og lastskibe.

For at tydeliggøre rederens og skibsføreren ansvar for besætningens kvalifikationer og kompetence findes det rigtigt at foreskrive disse krav i sammenhæng med de øvrige bestemmelser om besætningens forhold.

Forslaget indeholder ingen definition af en reder. Ved bestemmelsen af, hvem der må betragtes som reder, må der i første række lægges vægt på ejerforholdet, men der vil kunne tænkes en række situationer, hvor også andre forhold såsom dispositionsretten over skibet vil få betydning. Således vil en korresponderende reder samt en bare-boat charterer, der selv ansætter mandskabet, kunne betragtes som en reder.

Til § 26

Bestemmelsen svarer til gældende besætningslovs § 15 a og en tilsvarende bestemmelse i gældende sønæringslovs § 43.

Til § 27

Strafferammen i § 27 er bødestraf, ligesom i den gældende besætningslovs § 19.

Til § 28

Da bestemmelsen i forslaget § 25 nu indgår i den ændrede STCW-konvention er det fundet nødvendigt at optage straffebestemmelsen i denne lov. Bestemmelsen bringer strafferammen i overensstemmelse med tilsvarende straffebestemmelser i lov om skibes sikkerhed m.v.

Ændringen i lov om skibes sikkerhed m.v. var en opfølgning af folketingsbeslutning nr. B 76 af 5. maj

1992 om ansvar for redere af færger, handelsskibe og fiskerfartøjer og var begrundet i et ønske om at skærpe straffen for rederes overtrædelser af tilsvarende sikkerhedsbestemmelser, som her er foreslået i § 25, stk. 1, nr. 3-5. Endvidere var det ønsket at fjerne enhver incitament til at overtræde lovgivningen med det formål at opnå besparelser på bekostning af sikkerhedskrav.

Til § 29

Straffebestemmelsen er udformet i overensstemmelse med intentionerne i lov nr. 474 af 12. juni 1996 om ændring af straffeloven (strafansvar for juridiske personer).

Til § 30

Loven foreslås at træde i kraft den 1. februar 1997 samtidigt med konventionsændringerne. Alle nye beviser skal efter denne dato udstedes i henhold til de nye konventionsbestemmelser.

Til § 31

Ad stk. 1. Den ændrede STCW-konvention foreskriver, at alle søfarende skal være uddannet i overensstemmelse med den ændrede konvention senest den 1. februar 2002. Regler om fornyelse af sønæringsbeviser vil blive udfærdiget i medfør af bestemmelserne i lovforslagets § 20, stk. 4.

Ad stk. 2. Bestemmelsen skal sikre, at de ændrede målingsregler ikke automatisk medfører krav om sønæringsbevis til personer, der hidtil har gjort tjeneste i skibe under 20 bruttoregister tons uden at være i besiddelse af sådant bevis.

Bestemmelsen gør det således muligt for skippere i fiskeskibe under 20 BRT, som hidtil lovligt har været førere af sådanne skibe uden at være omfattet af kravet om sønæringsbevis, at fortsætte denne tjeneste, selvom skibets bruttotonnage på grund af nye målingsregler bliver målt til en bruttotonnage over 20.

Ad stk. 3. Bestemmelsen retter sig mod et begrænset antal ældre skibe, der alene er målt i bruttoregister tons.