

## Bemærkninger til lovforslaget

### Almindelige bemærkninger

1. Visse EU-direktiver om miljøet på arbejdspladsen stiller krav om, at der skal findes regler om læge- og arbejdsmedicinske undersøgelser, herunder forebyggende undersøgelser, om betalingen af udgifterne til sådanne undersøgelser samt om de søfarendes pligt til at lade sig undersøge.

For at opnå en helt klar hjemmel til disse undersøgelser mv. foreslås en udtrykkelig bestemmelse herom. Med hjemmel i denne vil der kunne fastsættes detailregler, der sikrer de søførende samme beskyttelsesniveau, som er gældende for arbejdstagere på land.

2. De af Søfartsstyrelsen udførte syn på danske skibe er som udgangspunkt gratis. Dette gratisprincip er dog kun gennemført for arbejde inden for normal arbejdstid, og kun såfremt synet kan gennemføres inden for et rimeligt tidsrum (normtid), ligesom det ikke gælder for syn, der foretages uden for landets grænser.

I henhold til den gældende lovs § 19 kan Erhvervsministeren bemyndige Søfartsstyrelsen til på nærmere angivne vilkår at autorisere klassifikationsselskaber, andre virksomheder eller enkeltpersoner til at udføre syn, undersøgelser e.l. på Søfartsstyrelsens vegne.

Kontrollen med skibes konstruktion og udstyr udføres i vidt omfang – såvel her i landet som i udlandet – af de internationale klassifikationsselskaber i lighed med den praksis, der er i en række andre europæiske lande.

På en række betydningsfulde områder fremgår de detaljerede krav til skibes materialer, skrogkonstruktion, maskineri, elinstallationer og kontrolsystemer mv. af klassifikationsselskabernes egne regler. Detaljerede forskrifter herom findes ikke i konventioner fra den Internationale Maritime Organisation (IMO) eller i Søfartsstyrelsens regelsæt. Såfremt et skib er godkendt af et anerkendt klassifikationsselskab efter selskabets egne regler, accepterer Søfartsstyrelsen, at skibet på disse områder lever op til lovens overordnede sikkerhedskrav. Såfremt et skib ikke er klasset, og det derfor skal synes af Søfartsstyrelsen, anvender

styrelsen et af de anerkendte klassifikationsselskabers regelsæt for at kontrollere, om det på disse områder kan anses som sikkert.

På en række andre områder, fx skibes stabilitet, brandsikring og sikkerheds-, navigations- og kommunikationsudstyr samt forureningsforebyggelse, foreligger detaljerede forskrifter i de internationale IMO-konventioner og i Søfartsstyrelsens forskrifter. Søfartsstyrelsen fører tilsyn med overholdelsen af disse regler. På disse områder er klassifikationsselskaberne inden for nærmere angivne rammer autoriserede til at udføre kontrollen på Søfartsstyrelsens vegne, og udstede visse internationale certifikater. På områder, hvor klassifikationsselskaberne er autoriserede, kan Søfartsstyrelsen i dag principielt ikke undlade at efterkomme en anmodning om foretagelse af syn.

Der er for tiden 6 klassifikationsselskaber, hvis regler Søfartsstyrelsen accepterer som ovenfor anført, og som er autoriserede til at foretage kontrol på Søfartsstyrelsens vegne. Det drejer sig om American Bureau of Shipping, Bureau Veritas (fransk), Det norske Veritas, Germanischer Lloyd, Lloyds Register of Shipping (engelsk) og Nippon Kaiji Kyokai (japansk). Alle disse opfylder de gældende EU-krav til klassifikationsselskaber.

For at fastholde den tilsigtede arbejdsdeling mellem Søfartsstyrelsen og klassifikationsselskaberne og sikre en effektiv anvendelse af Søfartsstyrelsens ressourcer foreslås det at give erhvervsministeren hjemmel til at fastsætte regler om, at større skibe – det vil her sige skibe på 45 meters længde og derover – skal være optaget i registeret hos et af de anerkendte klassifikationsselskaber, således at kravene til skrog, maskine og elektriske systemer falder ind under klassens kontrol. Endvidere foreslås, at Søfartsstyrelsen ikke skal være forpligtet til selv at gå ind i undersøgelser og godkendelser på de områder, der er dækket af klassifikationsselskabernes autorisation. Såfremt Søfartsstyrelsen imidlertid går ind på disse områder, vil der af styrelsen kunne opkræves betaling for synsarbejdet.

Disse bestemmelser vil i praksis ikke have den store erhvervsøkonomiske betydning, da de fleste han-