

dansk flag, men hvor registrering ikke er pligtmæssig eller mulig. Begrebet danske skibe omfatter også skibe, der i henhold til bestemmelserne om bareboat-registrering midlertidigt sejler under dansk flag. Skibe, som er registreret i skibsregistret eller i Dansk Internationalt Skibsregister, men som midlertidigt sejler under fremmed flag i overensstemmelse med bestemmelserne om bareboat-registrering, er ikke omfattet af begrebet, så længe de sejler under fremmed flag. Disse skibe skal opfylde de krav vedrørende bygning og udstyr m.v., som fremgår af flaglandets lovgivning, og er i øvrigt omfattet af bestemmelserne i stk. 2 om udenlandske skibe.

Forslaget medfører ingen ændring af den hidtidige forståelse af begrebet "skib".

Til § 2

Bestemmelsen erstatter § 2, stk. 1-4, i gældende lov om skibes sikkerhed m.v.

Det følger af bestemmelsen, at der ved udformningen af krav til skibets konstruktion som et hovedprincip skal tages hensyn til, at menneskeliv på søen er sikret på fuldt betryggende måde. Det er i stk. 1 i forhold til de gældende bestemmelser tydeliggjort, at der også stilles krav til skibets drift. Dette indebærer, at der også stilles krav til "det menneskelige element", således at såvel skibsledelsen, besætningen og den landbaserede organisation skal se arbejdet og skibet ud fra et sikkerhedsmæssigt perspektiv. I henhold til de internationale regler om sikker skibsdrift (International Safety Management Code (ISM)), som er administrativt gennemført som danske bestemmelser, stilles der således krav til danske passager- og lastskibe om et sikkerhedssystem, hvori rederierne skal dokumentere, at de har et struktureret system, som sikrer at driften af skibet foregår med den optimale grad af sikkerhed.

Til § 3

I § 3 er samlet en række bemyndigelser til erhvervsministeren til at fastsætte regler om skibes bygning, udstyr og drift. Bestemmelsen indledes med en generel bemyndigelse til erhvervsministeren til i overensstemmelse med lovens generelle hovedprincipper i § 2 at fastsætte regler om skibes bygning, udstyr og drift. Begrebet drift omfatter skibsdrift i vid forstand. I nr. 1 - 8 følger en række eksempler på forhold, som falder ind under denne bemyndigelse.

Bestemmelsens nr. 1 dækker de områder, som nu findes i § 4 og § 12, stk. 2, i gældende lov om skibes sikkerhed m.v.

Nr. 2 dækker området i § 4 i lov om skibes sikkerhed m.v. Som nyt er indsat de bemyndigelser, som findes i §§ 10, 15, 16, 20 a, 37 og 46 i lov om beskyttelse af havmiljøet og som foreslås overført til lov om sikkerhed til søs. Dette vil indebære, at det bliver erhvervsministeren, som kan fastsætte regler om oliejournaler, kemikaliejournaler, affaldsjournaler, skibsberedskabsplaner og management-procedurer i forbindelse med forebyggelse af forurening fra skibe. Søfartsstyrelsens syn af skibe har hidtil - efter bemyndigelse fra energi- og miljøministeren - også omfattet disse forhold.

Nr. 3 dækker området i § 5 i lov om skibes sikkerhed m.v. Denne bestemmelse er således den lovmæssige basis for arbejdsmiljøreglerne til søs.

I Nr. 4, der dækker området for § 5, stk. 2, og § 6 i den gældende lov om skibes sikkerhed m.v., er tillige optaget den i sømandslovens § 55 gældende hjemmel til at fastsætte regler om sundhedsforholdene og renligheden om bord. Skibsførerens hidtidige forpligtelse til at føre kontrol med renligheden om bord vil blive uændret opretholdt ved administrative forskrifter. Samtidig er det i lovforslaget tydeliggjort, at der kan fastsættes regler om sygdomsbehandlingernes sundhedsuddannelse.

I nr. 5 er optaget den i sømandslovens § 52, stk. 2, gældende hjemmel til at fastsætte regler om ansvarsområdet for skibsofficerer og andre om bord, der har ledende stillinger.

Nr. 6 viderefører den mulighed for at fastsætte regler vedrørende behandlingen af blindpassagerer, som blev indført i lov om skibes sikkerhed m.v. i foråret 1998.

Nr. 7 og 8 dækker området i § 7 i gældende lov om skibes sikkerhed m.v.

Til § 4

Bestemmelsen i stk. 1 er opbygget med § 2, stk. 6, i gældende lov om skibes sikkerhed m.v. som forbillede. Anvendelsesområdet er dog udvidet til også at omfatte skibsudstyr og andre produkter, der anvendes om bord i skibe.

Bestemmelsen i stk. 2 svarer til § 23 a i gældende lov om skibes sikkerhed m.v., der giver erhvervsministeren adgang til at fastsætte regler om forhold, som afsenderen skal iagttage ved transport af gods til søs. Afsender er den, der træffer aftale med transportøren om transport af gods m.v. til søs og således er transportørens kontraktpart. Den person, der alene afleverer godset til forsendelse, kan imidlertid ikke gøres ansvarlig for godsets mangelfulde emballering eller