

Bestemmelserne, som vedrører gennemførelsen af ændringsdirektivet findes i forslagets § 1, nr. 4-7 og 9.

#### 1.4. Direktivet om lastning og losning af bulkskibe

Der er i de seneste årtier sket en række forlis med skibe, der transporterer faste produkter i løs form (bulkskibe), hvorved et betydeligt antal søfarende har mistet livet. På baggrund heraf har Kommissionen fremsat et direktivforslag, der skal forbedre sikkerheden for bulkskibe ved at forebygge strukturelle skader på skibene i forbindelse med selve laste- og losseoperationen.

I direktivforslaget, der forventes vedtaget i begyndelsen af 2002, fastsættes det, at både bulkskibene og de landterminaler, som skibene anløber, skal anvende internationalt anerkendte procedurer for laste- og losseoperationer, samarbejde og kommunikation. Endvidere fastsættes det, at operatørerne af landterminalerne skal etablere kvalitetsstyringssystemer, som skal sikre, at terminalernes ledelse og drift planlægges og udføres på et tilfredsstillende sikkerhedsniveau. Systemerne skal certificeres, ligesom myndighederne løbende skal kontrollere dem.

Direktivforslagets bestemmelser for skibene kan allerede i dag gennemføres med hjemmel i den gældende lov om sikkerhed til søs. Landterminalerne henhører under Trafikministeriet, der med hjemmel i lov om havne har udstedt et standardreglement for de danske havne, som indeholder enkelte bestemmelser om lastning og losning. Disse bestemmelser er imidlertid ikke dækkende for direktivets krav til landterminalerne. De kvalitetsstyringssystemer, som direktivet foreskriver for terminaloperatørerne, skal opbygges i forhold til de internationale ISO standarder, og skal ses som modstykke til de kvalitetsstyringssystemer, som i forvejen er foreskrevet for bulkskibe i henhold til den internationale kode for sikker skibsdrift (ISM-koden).

Trafikministeriet har ikke tradition for en mere detaljeret regulering af arbejdsgangene i havnene, ligesom man ikke har erfaring med certificering og kontrol af sådanne systemer. Hertil kommer, at kvalitetsstyringssystemer retter sig imod skibenes sikkerhed. Det foreslås derfor, at gennemførelse af bestemmelserne om terminaloperatørernes kvalitetsstyringssystemer for lastning og losning af bulkskibe sker inden for rammerne af lov om sikkerhed til søs, selvom regulering af havnenes forhold i øvrigt henhører under Trafikministeriet. Det er derfor fundet hensigtsmæssigt i lovtæksten udtrykkeligt at præcisere hjemmelsgrundlaget herfor.

Bestemmelsen, som åbner mulighed for at gennemføre ændringsdirektivet findes i lovforslagets § 1, nr. 2.

#### 1.5. Lovtekniske ændringer

Lovforslaget indeholder udover ovennævnte bestemmelser tillige en række lovtekniske ændringer. For det første foreslås i § 1, nr. 1, en bestemmelse, som gør det muligt at fastsætte regler om, hvilke genstande der skal anses som skibe.

Baggrunden for bestemmelsen er, at Vestre Landsret i september 1999, jf. U.1999.2074V, frifandt en række aktivister, som var tiltalt for overtrædelse af henholdsvis søloven og de internationale søvejsregler for i små gummibåde at sejle ud for at forhindre et amerikansk flådefartøj i at lægge til kaj. Landsretten udtalte i sine bemærkninger til dommen, at der hverken i den daværende lov om skibsfartens betryggelse [nu lov om sikkerhed til søs] eller i søloven eller i bemærkningerne hertil var indeholdt en definition af begrebet skib, hvorfor retten fandt, at det – under hensyn til størrelsen og karakteren af de anvendte gummibåde – ikke var bevist med fornøden sikkerhed, at der var tale om skibe, således som dette begreb skulle forstås i de love, der var rejst tiltale efter.

Søfartsstyrelsen tillader ofte, at der i stedet for forskriftsmæssigt tilbehør, anordninger og apparater mv. på skibene anvendes andet udstyr, der indebærer samme sikkerhedsniveau. Mens loven i dag åbner mulighed for at strafsanktionere overtrædelser af påbud og forbud, er der ikke en tilsvarende sanktionsmulighed, når vilkårene for en sådan fravigelse af de forskriftsmæssige krav tilsidesættes. Der foreslås i § 1, nr. 15, indført en sådan sanktionsmulighed.

Den gældende lov om sikkerhed til søs indeholder i § 5 en bestemmelse om, at der for skibe under 20 bruttoregister-ton eller med en bruttotonnage på under 20 kan fastsættes bestemmelser, som fraviger lovens generelle bestemmelser. I de internationale regler på fiskeskibsområdet anvendes som måleenhed "meter" fremfor "bruttoregister-ton" og "bruttotonnage". Disse regler er i dansk ret gennemført således, at de finder anvendelse på fiskeskibe, som er på 15 meter eller derover. Det foreslås derfor i § 1, nr. 3, at udvide fravigelsesadgangen til også at omfatte skibe, der er under 15 meter.

Endelig indeholder lovforslaget i § 1, nr. 11, og nr. 16-18 en række mindre ændringer, der bl.a. er konsekvenser af ændringer i anden lovgivning.