



NOTAT

22. februar 2011

Høringsnotat vedrørende forslag til lov om sikkerhedsundersøgelse af ulykker til søs

1. Indledning

Lovforslaget indeholder de ændringer, som er nødvendige for at implementere EU-direktivet om de grundlæggende principper for undersøgelser af ulykker i søtransportsektoren.

Med lovforslaget gennemføres EU-direktivet om undersøgelse af ulykker til søs. Direktivets formål er at sikre, at der på EU-plan sker en fyldestgørende opklaring af ulykker til søs, og at disse foretages af undersøgelsesenheder, der er uafhængige af de nationale søfartsmyndigheder. Sådanne undersøgelser skal styrke sikkerheden til søs og medvirke til at undgå lignende ulykker i fremtiden.

Forslaget er sendt i høring den 24. september 2010 med høringsfrist den 22. oktober 2010 til i alt 46 myndigheder, organisationer m.v.

Der er modtaget høringssvar fra 21 myndigheder, organisationer m.v. Heraf har 9 haft bemærkninger til udkastet til lovforslag.

De væsentligste bemærkninger fra de hørte parter til de enkelte emner i lovudkastet gennemgås og kommenteres nedenfor.

Visse høringssvar har givet anledning til nogle redaktionelle ændringer og præciseringer i lovtæksten og bemærkningerne. Disse ændrer ikke ved substansen i de pågældende forslag og omtales derfor ikke nærmere.

2. Generelle bemærkninger

Høringssvarene har overvejende været positive. Der har generelt ikke været væsentlige indvendinger imod lovforslaget, men alene forslag til mindre justeringer.

Fagligt Fælles Forbund, Maskinmestrenes Forening og Søfartens Ledere finder det hensigtsmæssigt for opklaringsarbejdet, at der oprettes en uafhængig instans til at undersøge ulykker til søs.

3. Kommentarer til de enkelte emner

3.1. Den Maritime Havarikommissionens undersøgelsesforpligtigelse

Søfartens Ledere udtrykker et ønske om, at det i lovforslagets §§ 2 og 3 bliver gjort tydeligere, at havarikommissionen også tager sig af alvorlige personskader på søfolk, dødsfald, bortkomst osv.

Kommentar

Det fremgår af lovforslaget, at ulykker med alvorlig personskade eller dødsfald omfattes, såfremt disse er opstået i direkte forbindelse med skibets drift, eller der har været tale om fald over bord. Tilfælde, hvor en person dør om bord på et skib af naturlige årsager, falder ikke inden for havarikommissionens arbejdsfelt. Dette er i overensstemmelse med EU-direktivet. Hvis der er mistanke om, at der foreligger en forbrydelse, vil det være politiet, der forestår undersøgelsesarbejdet.

Danmarks Rederiforening, Rederiforeningen af 1895, Rederiforeningen for mindre skibe og Bilfærgernes Rederiforening (herefter: Rederiforeningerne) mener ikke, at lovforslagets § 2, stk. 1, reflekterer den særlige bestemmelse om undersøgelse af ulykker på ro-ro-færger og højhastighedspassagerfartøjer i direktivets art. 7, stk. 4.

Kommentar

En ulykke til søs skal som altovervejende hovedregel kun gøres til genstand for én undersøgelse. Hvis flere medlemsstater, som fx henholdsvis flagstat og kyststat, er forpligtiget til at undersøge ulykken, skal disse medlemsstater aftale, hvilken stat der skal lede undersøgelsen. Artikel 7, stk. 4, bestemmer dog, at undersøgelsesproceduren altid indledes af kyststaten, hvis ulykken vedrører en ro-ro færge eller højhastighedspassagerfartøj. Det følger af bestemmelsen i lovforslagets § 6, at også undersøgelse af ulykker, som involverer ro-ro-færger og højhastighedspassagerfartøjer, skal ske i overensstemmelse med den nævnte bestemmelse i direktivet. Dette er præciseret i lovforslagets bemærkninger.

Rederiforeningerne finder, at det i lovforslagets bemærkninger bør klargøres, hvem der har kompetencen til at foretage havariundersøgelser, der involverer forurening. Rederiforeningerne ønsker herudover en præcisering af, hvad der forstås ved henvisningen til ”myndighedernes tilsynsarbejde” i bemærkningerne til lovforslagets § 3.

Kommentar

Havarikommissionens undersøgelser har til formål at indsamle oplysninger om de faktiske omstændigheder ved ulykker til søs og klarlægge de årsager og begivenhedsforløb, der har ført frem til ulykkerne med henblik på, at sådanne forebygges i fremtiden. Havarikommissionens arbejde skal ikke træde i stedet for det tilsynsarbejde, der udføres af Søfartsstyrelsen eller miljømyndighederne, ligesom kommissionens undersøgelser ikke har til formål at tilvejebringe et grundlag for, at ulovlig adfærd kan strafsanktioneres. Tilsynsmyndighederne og politiet har samme mulighed

som hidtil for at foretage egne undersøgelser med tilsynsmæssige tiltag med henblik på strafsanktionering.

Herudover undersøger havarikommissionen kun forureningstilfælde, som er omfattet af direktivets ulykkesdefinition, dvs. tilfælde hvor der er sket eller har været risiko for alvorlig skade på miljøet, som er forårsaget af en skade på et eller flere skibe. Dette indebærer fx, at tilfælde, hvor et skib er mistænkt for at have foretaget ulovlige udledninger eller tankrensninger til søs, ikke undersøges af havarikommissionen. Forureningsuheld i forbindelse med bunkring kan derfor falde inden for havarikommissionens område, hvis de sker som følge af skade på et skib. Hvis der derimod ikke er tale om skader på skibet men eksempelvis fejlbetjening af udstyr, falder forureningen uden for havarikommissionens kompetence.

I de tilfælde, hvor havarikommissionen ikke er underlagt en undersøgelsesforpligtigelse, vil tilsynsmyndighederne og politiet ligesom i dag kunne foretage undersøgelser med henblik på at forebygge lignende situationer samt bringe udslippet til ophør eller med henblik på fastsættelse af straf-feretlige sanktioner. Dette er præciseret i lovforslagets bemærkninger.

Rederiforeningerne finder, at lovforslagets § 3, stk. 3, nr. 1, som undtager statsskibe mv. fra undersøgelsesforpligtigelsen, er uklar. Rederiforeningerne mener, at det bør præciseres i lovforslagets bemærkninger, at havarikommissionen, med undtagelse af orlogsfartøjer, kan undersøge danske statsopererede skibe såsom miljøskibe, isbrydere m.fl.

Herudover peger rederiforeningerne på, at der er en uoverensstemmelse imellem lovteksten og lovbemærkningerne vedrørende direktivets undtagelse for faste offshore borenheder.

Kommentar

De danske miljøskibe og isbrydere indgår ikke i handelsflåden, men er orlogsskibe og dermed undtaget fra det tilsyn mv., som i dag udføres af Søfartsstyrelsen inden for søsikkerhedslovens rammer. Søfartsstyrelsens Opklaringsenhed foretager i dag ikke undersøgelser af ulykker, der alene involverer sådanne skibe. Hvis ulykken imidlertid involverer både et civilt skib og et orlogsfartøj, aftales det imellem opklaringsenheden og de militære myndigheder, hvorledes der skal forholdes. Denne praksis vil blive fortsat og er i øvrigt i overensstemmelse med EU-direktivet.

Lovforslagets bemærkninger vedrørende undtagelsen for offshore borenheder er blevet justeret.

Rederiforeningerne henviser til, at den danske havarikommission efter lovforslaget og direktivet under visse omstændigheder kan overdrage undersøgelsesarbejdet til fremmede myndigheder. En fremmed EU-myndighed får således adgang til at undersøge danske skibe, lokaler og

virksomheder uden retskendelse. Rederiforeningerne forudsætter, at en sådan adgang skal ske i samarbejde med en dansk myndighed.

Rederiforeningerne finder også, at lovbemærkningernes omtale af adgangen til at foretage undersøgelser efter lovforslagets § 7 generelt er for vidtgående, da udtrykket ”f.eks.” kan dække over en lang række yderligere lokaliteter.

Kommentar

Det fremgår af direktivet, at havarikommissionen skal have adgang til ”ethvert relevant område eller ulykkessted”. Det har ikke været hensigten at skabe en bredere hjemmel end det behov, der følger af opklaring af ulykker til søs mv. Lovbemærkningerne er justeret, således at det klart fremgår, at der alene er adgang til lokaler mv., hvor dette er relevant for undersøgelsesarbejdet.

Lovforslaget indeholder ikke nogen bestemmelser om, at havarikommissionen skal indhente retskendelser, før de påbegynder undersøgelser på skibe eller rederikontorer. Dette svarer til den hidtidige ordning, hvor opklaringsenheden heller ikke skal have retskendelse. Denne praksis er i overensstemmelse med såvel Justitsministeriets som Retssikkerhedskommissionens anbefalinger.

Uden for strafferetsplejen gælder der – i modsætning til, hvad der efter retsplejeloven gælder ved straffeprocessuelle indgreb – i almindelighed ikke et krav om forudgående retskendelse ved forvaltningens foretagelse af tvangsindgreb. Retssikkerhedskommissionen og Justitsministeriet begrundet dette med, at der på den ene side ikke ville være nogen reel retssikkerhedsmæssig gevinst, og at det på den anden side ville kunne have betydelige ressourcemæssige konsekvenser og konsekvenser for myndighedernes muligheder for at gennemføre en effektiv kontrol. I overensstemmelse hermed fastsættes der ikke i lovforslaget krav om en forudgående domstolsprøvelse af havarikommissionens grundlag (retskendelse) for at foretage undersøgelser om bord på skibet, i rederiets lokaler mv., idet der ikke vil være noget nærmere at efterprøve for domstolene.

Der kan efter lovforslaget opstå flere situationer, hvor mere end en medlemsstat har pligt til at undersøge den samme ulykke. En sådan situation kan eksempelvis opstå, hvis flere stater har en væsentlig interesse i ulykken, eller hvis en udenlandsk undersøgelsesinstans helt undtagelsesvist efter aftale med den danske havarikommission foretager undersøgelser på den danske havarikommissions vegne. Det har i de førstnævnte tilfælde været fast praksis, at udenlandske søfartsmyndigheder kan gå om bord i egne skibe, også selvom de befinder sig i Danmark. De har også besøgt lokale rederikontorer her i landet i det omfang, det har været relevant for deres undersøgelser. Direktivets krav om ens beføjelser er dog på enkelte punkter mere vidtgående end den hidtidige praksis, da det også giver udenlandske enheder adgang til danske skibe i dansk havn, ligesom uden-

landske undersøgelsesenheder, der ikke selv har væsentlig interesse i ulykken, men foretager opgaver på den danske havarikommissions vegne, skal have samme beføjelser som den danske havarikommission. Det er på denne baggrund nu præciseret i lovbemærkningerne, at der i disse tilfælde skal være en dansk undersøgelsesmedarbejder til stede sammen med den udenlandske undersøgelsesenhed.

3.2. Havarikommissionens beføjelser i forbindelse med sikkerhedsundersøgelsen

Fagligt Fælles Forbund og Maskinmestrenes Forening finder, at der fortsat bør være en mulighed for, at havarikommissionen kan få adgang til at indhente relevante oplysninger fra de maritime faglige organisationer. Fagligt Fælles Forbund påpeger, at det fremgår af lovforslaget, at bistanden kan indhentes hos "rederier", hvilket er en tilføjelse i forhold til direktivets artikel 8, stk. 4, litra I. Fagligt Fælles Forbund anmoder om, at de faglige organisationer ligestilles på dette punkt.

Kommentar

Lovforslaget er ændret, således at "søfartserhvervets organisationer" er tilføjet i § 7, stk. 1, i opregningen af de organisationer mv., som havarikommissionen kan indhente oplysninger fra.

Rederiforeningerne bemærker, at direktivets artikel 9 giver mulighed for, at "den kompetente myndighed" i den pågældende medlemsstat kan beslutte at videregive visse særlige oplysninger. I lovforslaget henlægges denne kompetence til havarikommissionen. Rederiforeningerne påpeger, at kompetencen hermed henlægges til den samme myndighed, som er pålagt ikke at videregive oplysninger.

Kommentar

Kompetencen til at bestemme, hvorvidt visse særlige oplysninger skal videregives, er henlagt til havarikommissionen, idet det er kommissionen, der ligger inde med disse oplysninger og derfor er nærmest til at vurdere, hvorvidt videregivelse har en samfundsmæssig nødvendighed. Dette er i overensstemmelse med bl.a. principperne for offentlighed i forvaltningen, hvorefter det er den myndighed, der besidder oplysningerne, der vurderer, hvorvidt der skal tildeles aktindsigt.

For at sikre en hurtig og objektiv vurdering af kommissionens afgørelser er forslaget ændret, således at havarikommissionens beslutninger om videregivelse af de pågældende oplysninger kan påklages særskilt til formanden for Ankenævnet for Søfartsforhold.

Rederiforeningerne mener, at det bør præciseres i bemærkningerne til lovforslaget, at staten ifalder et erstatningsansvar, hvis et skib uberettiget tilbageholdes.

Kommentar

Det fremgår udtrykkeligt af lovforslaget, at havarikommissionen skal drage omsorg for, at skibe ikke unødigt tilbageholdes, og at arbejdet om bord ikke unødigt vanskeliggøres. Bestemmelsen svarer til § 14 i lov om sikkerhed til søs og dermed også til den gældende ordning. Spørgsmålet om et eventuelt erstatningsansvar, hvis kommissionen ikke imødekommer denne forpligtigelse, vil skulle afgøres efter de almindelige regler om offentlige myndigheders erstatningsansvar. Da der er tale om en ordning, der har været gældende gennem længere tid, er der ikke fundet behov for nærmere at redegøre herfor i lovforslaget.

3.3. Havarikommissionens årsrapporter

Rigsrevisionen har peget på, at det ikke fremgår af lovbemærkningerne, hvorvidt havarikommissionen vil skulle aflægge selvstændig årsrapport og årsregnskab, eller om dette indgår i den samlede årsrapportering og – regnskab for Økonomi- og Erhvervsministeriet.

Kommentar

Lovforslagets bemærkninger er justeret, således at det fremgår, at havarikommissionens årsrapport og årsregnskab vil indgå i Økonomi- og Erhvervsministeriets samlede rapport.

3.4. Havarikommissionens kontorer

Fagligt Fælles Forbund henviser til, at havarikommissionen skal have kontorer på samme adresse som Søfartsstyrelsen.

Fagligt Fælles Forbund bemærker, af forbundet gennem længere tid har været kritiske over for dette forhold, idet en daglig omgang med Søfartsstyrelsen, som regeludstedende og kontrollerende myndighed, vanskeliggør en uafhængig kritik af denne.

Kommentar

Lovforslaget sikrer en juridisk uafhængighed, der lever op til EU-direktivets krav. Kommissionen skal efter direktivet i sin organisation, retlige struktur og beslutningstagen være uafhængig af andre parter, hvis interesser kan komme i konflikt med undersøgelsesarbejdet. Det forhold, at kommissionen har til huse i samme ejendom som Søfartsstyrelsen, indebærer ikke risiko for en sådan konflikt. Derudover er det også vurderet at være den mindst omkostningstunge løsning at lade kommissionen forblive i de lokaler, hvor opklaringsenheden hidtil har haft til huse, og som i øvrigt nu fysisk udskilles fra Søfartsstyrelsens lejemål. Endelig vil det også lette det nødvendige faglige samarbejde mellem Den Maritime Havarikommission og Søfartsstyrelsen.

3.5. Udarbejdelse af ulykkesrapporter

Fagligt Fælles Forbund henviser til, at lovforslaget ikke i lovtæksten har medtaget direktivets artikel 1, stk. 2, om ikke at undlade tilbunds gående rapporteringer, fordi der kan bestemmes skyld eller ansvar af høringsresultaterne.

Fagligt Fælles Forbund mener, at bestemmelsen bør medtages, idet forbundet ikke finder det tilstrækkeligt, at det er nævnt i bemærkningerne til forslaget.

Kommentar

Det fremgår af lovforslagets § 6, at undersøgelserne skal foretages i overensstemmelse med direktivet. Henvisningen omfatter også bestemmelsen i direktivets art. 1, stk. 2.

3.6. Ekstraordinære undersøgelseskommissioner

Rederiforeningerne stiller spørgsmål ved, hvorvidt sølovens § 482 om adgangen til at nedsætte ekstraordinære undersøgelseskommissioner kan fastholdes i sin nuværende formulering.

Kommentar

Sølovens særlige undersøgelseskommissioner kan fortsat ekstraordinært nedsættes, hvis der hverken gennem en søforklaring eller andre foretagne undersøgelser er tilvejebragt fyldestgørende oplysning om en ulykkes årsag og karakter, eller hvis hensynet til betryggelse af sikkerheden til søs begrundet det.

Direktivet er ikke til hinder for, at der nedsættes en sådan kommission til supplerende af de undersøgelser, som er omfattet af direktivet.

3.7. Definitionen af hændelser til søs

Rederiforeningerne mener, at det bør fremgå klarere, at økonomi- og erhvervsministeren i sin fastlæggelse af definitionerne ikke bør gå videre, end hvad der følger af IMO-koden og dens løbende justeringer. Rederiforeningerne finder det fortsat vigtigt, at den nearmiss-rapportering, der foregår via Søfartens Arbejds miljøråd, ikke bliver reguleret ved lov.

Kommentar

Det fremgår udtrykkeligt af lovbemærkningerne, at den definition af "hændelser til søs", som skal fastsættes ved bekendtgørelse, vil blive fastsat i overensstemmelse med de til en hver tid gældende internationale vedtagelser. Der er ikke fundet at være et behov for at præcisere dette yderligere.

Det kan endvidere bekræftes, at den nearmiss indrapporteringsordning, som rederierne på frivillig basis driver sammen med Søfartens Arbejds miljøråd, vil kunne fortsættes som hidtil, såfremt rederierhvervet beslutter at opretholde ordningen som et supplement til den indberetning af hændelser til søs, som følger af direktivet og lovforslaget.

3.8. Lovforslagets bestemmelser om bevissikring

Rederiforeningerne anfører, at det er uhensigtsmæssigt, at passagerer er omfattet af § 9, stk. 1, om pligt til at stille bevismidler til rådighed for

kommissionen, da man ikke kan tale om, at passagerer handler på rederiets vegne. Rederiforeningerne udtrykker dog forståelse for, at det kan være nødvendigt og berettiget, at der indhentes oplysninger mv. fra passagerer.

Kommentar

Pligten til at medvirke til sikring af bevismidler skal efter direktivet omfatte "alle parter, som er berørt af ulykker eller hændelser til søs". Dette kan også i helt ekstraordinære tilfælde omfatte passagerer, fx hvor en passager eksempelvis har videooptaget et sammenstød med et andet skib. Lovforslaget er justeret, således at det tydeligt fremgår, at passagerer og andre udenforstående i disse tilfælde ikke anses for at handle på rederiets vegne.

3.9. Nedlæggelse af den hidtidige ordning med kontaktpersoner

Danmarks Fiskeriforening, Fagligt Fælles Forbund, Rederiforeningerne og Søfartens Ledere udtrykker alle et ønske om at fastholde ordningen med kontaktpersoner.

Fagligt Fælles Forbund henviser til, at kontaktpersoners medvirken ved ulykkesopklaringer har haft en gavnlig effekt og i mange tilfælde har været medvirkende til at tilvejebringe vigtige oplysninger.

Søfartens Ledere mener, at faste kontaktpersoner bedre vil kunne sikre uafhængighed af andre interessenter, end personer der trækkes ind fra erhvervet fra sag til sag. Faste kontaktpersoner udpeget for en længere periode vil blive en tættere del af havarikommissionen og dermed en del af dens uafhængighed.

Danmarks Fiskeriforening er opmærksomme på enhedens behov for uafhængighed, men mener ikke, at kontaktpersonerne hidtil har eller i fremtiden vil påvirke opklaringsarbejdet, men skal virke som en uafhængig kontaktgruppe med stort og indgående branchekendskab.

Kommentar

Det vurderes, at en opretholdelse af en ordning svarende til den hidtidige, hvor opklaringsenhedens kontaktpersoner har udkast til enhedens rapporter til gennemsyn og kommentering, før de bliver udsendt, ikke vil være i fuld overensstemmelse med direktivets krav om organisatorisk selvstændighed. Det er imidlertid vigtigt for havarikommissionen at kunne følge med i udviklingen inden for søfartserhvervet og de udfordringer, som rederierne og de søfarende møder. Endvidere vil det være nyttigt for kommissionen generelt at drøfte arbejdsmetoder mv. med erhvervets parter og andre berørte. Havarikommissionen vil tage initiativ til en sådan dialog med erhvervets parter om sådanne generelle spørgsmål, således at der mindst en gang årligt afholdes et fælles møde med repræsentanter for de i Skibstilsynsrådet repræsenterede organisationer. Det skønnes heller ikke uforeneligt med direktivet, at havarikommissionen, hvor der særligt

er behov for dette, indhenter oplysninger fra søfartserhvervets organisationer. Det er derfor præciseret i lovforslaget, at havarikommissionen også kan indhente oplysninger fra organisationerne jf. kommentaren under pkt. 3.2.

3.10 ”Den Maritime Havarikommission”

Søfartens Ledere udtrykker et ønske om at beholde navnet ”opklaringsenhed”.

Søfartens Ledere mener, at navnet ”opklaringsenhed” bedre signalerer, at opklaringsarbejdet ikke kun vedrører ulykker, der har medført skader på skibe, men også inkluderer persontilskadekomst. Søfartens Ledere udtrykker dog forståelse for, at navnet Den Maritime Havarikommission er valgt for at signalere den nødvendige organisatoriske ændring.

Kommentar

Det vurderes, at navnet Den Maritime Havarikommission i lige så høj grad som ”opklaringsenheden” signalerer en opklaring af ulykker, men da der er tale om en ”ny enhed”, findes det dog passende også at have et nyt navn.

3.11. Forholdet til persondataloven

Datatilsynet har efterlyst, at man i lovforslaget forholder sig til persondatalovens bestemmelser, idet havarikommissionen vil skulle behandle og vil kunne videregive personoplysninger af fortrolig karakter, herunder eksempelvis oplysninger om de involverede besætningsmedlemmers helbredsforhold. I den henseende har Datatilsynet henvist til betænkning nr. 1516 om offentlige myndigheders offentliggørelse af kontrolresultater, afgørelser mv.

Datatilsynet har endvidere påpeget, at det ikke fremgår, hvorvidt der i lovbemærkningerne er taget højde for ændringen af persondatalovens § 28 fra 2009, ligesom man har forudsat, at lovforslagets bestemmelser om digital indberetning vil blive udmøntet på en sådan måde, at de lever op til de krav om sikkerhedsforanstaltninger, som følger af persondataloven. Endelig har Datatilsynet påpeget, at de oplysninger, som indberettes til den europæiske ulykkesdatabase, også omfatter personoplysninger, som falder inden for persondatalovens område, samt at eventuel indtastning af oplysninger om personnummer bør ske efter bestemmelsen i persondatalovens § 11, stk.1.

Rederiforeningerne stiller spørgsmål til sigtet med hjemmelsbestemmelsen til at offentliggøre oplysninger om strafbare forhold og personers helbredsmaessige forhold.

Kommentar

Den gældende lov om sikkerhed til søs, som regulerer den nuværende opklaringsenheds arbejde, indeholder en hjemmelsbestemmelse, hvorefter der kan fastsættes regler om, at offentliggjorte søulykkesrapporter kan indeholde oplysninger om personers helbredsmæssige forhold, hvor dette sker for at forebygge fremtidige ulykker eller begrænse disses konsekvenser. Denne bestemmelse er nødvendig, da EU's persondatadirektiv og persondataloven indeholder et almindeligt forbud imod offentliggørelse af helbredsoplysninger. Direktivet giver imidlertid mulighed for, at der af hensyn til beskyttelse af vigtige samfundsmæssige interesser kan ske undtagelser herfra. Bestemmelsen, der fraviger persondatadirektivets og persondatalovens almindelige forbud imod offentliggørelse af helbredsoplysninger, videreføres i lovforslaget.

Havarikommissionen må efter direktivet ikke undlade at foretage en tilbundsgående rapportering, selvom dette medfører, at der vil kunne udledes oplysninger om skyld eller ansvar af undersøgelsesresultaterne. Dette svarer til hidtidig praksis, hvor der er offentliggjort oplysninger, der er relevante for vurderingen af ulykken, selv om det heraf vil kunne udledes, at de involverede må have begået strafbare forhold, eksempelvis hvor det anføres, at en kollision skyldes, at et skib ikke har overholdt sin vigepligt. For så vidt angår denne praksis' forhold til persondataloven er der i lovforslaget indsat en henvisning til den eksisterende bestemmelse i lov om sikkerhed til søs og dennes forarbejder.

Kommissionens arbejde tjener til forebyggelse af ulykker til søs, hvilket er en vigtig samfundsmæssig interesse. For at sikre at disse rapporter får størst mulig udbredelse, vil rapporterne således, som det også sker i dag, blive offentliggjort på internettet. Som noget nyt vil der endvidere ske indberetning til den europæiske ulykkesdatabase.

Når der ses bort fra bestemmelsen ovenfor vedr. offentliggørelse af helbredsoplysninger mv., skal kommissionens arbejde i øvrigt ske i overensstemmelse med de almindelige principper for offentlige myndigheders behandling af personoplysninger, som følger af persondataloven. Denne lovs undtagelsesbestemmelser om varetagelse af vigtige samfundsmæssige hensyn vil også omfatte havarikommissionens arbejde. Dette fremgår nu af lovforslagets bemærkninger.

Det kan bekræftes, at de kommende regler om digital indberetning vil overholde de relevante sikkerhedsforskrifter, som er fastsat i medfør af persondataloven.

De oplysninger, som medlemsstaterne skal indberette til den europæiske ulykkesdatabase i henhold til direktivets bilag, omfatter ikke oplysninger om CPR-numre på tilskadekomne. Ulykkesdatabaseen åbner imidlertid mulighed for medlemsstaterne til at indberette yderligere oplysninger. Efter persondatalovens § 11, stk. 1, kan offentlige myndigheder behandle oplysninger om personnumre med henblik på entydig identifikation eller

som journalnummer. Anvendelse af personnumre i forbindelse med håndtering og indberetning af arbejdsskadesager vil kunne medføre en væsentlig forbedring af mulighederne for at anvende de indberettede oplysninger i det præventive arbejde på især arbejdsmiljøområdet. Søfartsstyrelsen vil derfor i forbindelse med databasens udbygning overveje i fremtiden også at indberette personnumre til den europæiske ulykkesdatabase.

3.12 Undersøgelse af ulykker til søs i Grønland

Grønlands Selvstyre bemærker, at det fremover ikke vil være muligt for Den Maritime Havarikommission at foretage undersøgelser af ulykker til søs, der involverer fritidsfartøjer, der transporterer under 12 personer. Selvstyret henviser til den nuværende ordning, hvorefter opklaringsenheden kan undersøge ulykker med sådanne fritidsfartøjer, hvis der skønnes at være et særligt behov. Selvstyret ønsker at bibeholde og styrke denne ordning, henset til de specielle grønlandske forhold, hvor lystfartøjer benyttes som transportmidler.

Kommentar

Søfartsstyrelsens Opklaringsenhed har tidligere kun undtagelsesvist undersøgt ulykker på fritidsfartøjer, når der har været et særligt behov for dette. Da opklaringsenheden ikke permanent har mandskab i Grønland, er der endvidere indført en ordning, hvorefter Søfartsstyrelsens tilsynsafdeling i Grønland kan indsamle oplysninger og foretage undersøgelser til opklaringsarbejdet. Den Maritime Havarikommission skal kun foretage undersøgelse af ulykker med fritidsfartøjer, hvis det befordrer mere end 12 passagerer i erhvervsøjemed. Dette er i overensstemmelse med EU-direktivet. Det fremgår endvidere af lovforslagets bemærkninger, at hvor der er et særligt behov for undersøgelse af enkelte ulykker på fritidsfartøjer, vil sådanne blive foretaget inden for rammerne af Søfartsstyrelsens almindelige tilsynsarbejde. Søfartsstyrelsen vil i forbindelse med, at der forelægges selvstyret et udkast til kgl. anordning, der sætter loven i kraft for Grønland med de ændringer, som de særlige grønlandske forhold tilsiger, drøfte spørgsmålet om behovet for styrelsens undersøgelse af grønlandske fritidsulykker.

4. Tekniske tilpasninger

Ud over ovenstående er der foretaget ændringer i lovforslaget af teknisk og sproglig karakter, bl.a. som følge af Justitsministeriets lovtekniske gennemgang.

5. Oversigt over hørte myndigheder og organisationer m.v.

Advokatrådet, Beskæftigelsesministeriet, Bilfærgernes Rederiforening, Danmarks Fiskeriforening, Danmarks Rederiforening, Danmarks Statistik, Dansk Sø-Restaurations Forening, Danske Regioner, Datatilsynet, Erhvervs- og Byggestyrelsen, Erhvervs- og Selskabsstyrelsen, Fag og Arbejde, Fagligt Fælles Forbund (3F), Finansministeriet, Finanstilsynet, Fiskeriets Arbejdsmiljøråd, Fiskernes Forbund, Foreningen af Småøernes Færgeselskaber, Forsvarsministeriet, Funktionærernes og Tjenestemæn-

denes Fællesråd, Færøernes Hjemmestyre, Grønlands Selvstyre, HORESTA, Justitsministeriet, Kommunernes Landsforening, Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen, Landsorganisationen i Danmark, Maskinmestrenes Forening, Metal Søfart, Miljøministeriet, Ministeriet for Fødevarer, Landbrug og Fiskeri, Offentligt Ansattes Organisationer, Patent- og Varemærkestyrelsen, Radiotelegrafistforeningen af 1917, Rederiforeningen af 1895, Rederiforeningen for Mindre Skibe, Rigsrevisionen, Sammenslutningen af Mindre Erhvervsfartøjer, Sikkerhedsstyrelsen, Statsministeriet, Statstjenestemændenes Centralorganisation II, Søfartens Arbejdsmiljøråd, Søfartens Ledere – Dansk Navigatørforening, Sølovsudvalget, Transportministeriet og Træskibs Sammenslutningen.

Følgende organisationer, myndigheder m.v. har haft bemærkninger til lovforslaget:

Bilfærgernes Rederiforening
Danmarks Fiskeriforening
Danmarks Rederiforening
Datatilsynet
Fagligt Fælles Forbund
Grønlands Selvstyre
Maskinmestrenes Forening
Rederiforeningen af 1895
Rederiforeningen for mindre skibe
Rigsrevisionen
Søfartens Ledere