



NOTAT

Høringsnotat vedr. udkast til bekendtgørelse om sikkerhedsskiltning og anden form for signalgivning i handels- og fiskeskibe

Bekendtgørelsen blev sendt i høring den 27. marts 2019 med høringsfrist den 29. april 2019.

I det følgende gennemgås de høringssvar, der indeholder konkrete bemærkninger til bekendtgørelsen. Søfartsstyrelsens kommentarer til de enkelte høringssvar er anført i kursiv. Det bemærkes, at høringssvarene er gengivet i uddrag/hovedtræk. Foruden de ændringer, der fremgår af dette notat, vil der blive foretaget enkelte tekniske korrektioner i bekendtgørelsen. De bemærkninger, der ikke har ført til ændringer ved denne revision af bekendtgørelsen, vil vi tage med i overvejelserne ved senere revisioner af reglerne.

Generelle bemærkninger

Sea Health & Welfare vurderer, at en opdeling af Meddelelser A ikke vil give et bedre overblik for brugerne, herunder skibene. Sea Health & Welfare bemærker, at konsekvensen kan blive, at man ikke får et samlet overblik over hvilke arbejdsmiljøregler, der gælder, og at kravet om at reglerne findes om bord ikke findes i de enkelte bekendtgørelser. Dette manglende overblik gælder både reglerne på dansk, og på engelsk for de skibe, hvor arbejdsprojet er engelsk.

Søfartsstyrelsen skal bemærke, at Meddelelse A rummer 12 af hinanden uafhængige kapitler, der hver omhandler arbejdsmiljø i handelsskibe. På grund af omfanget af Meddelelse A vurderes det uhensigtsmæssigt, at der ved en ændring i én bestemt kapitel enten foretages en ny udstedelse af hele Meddelelse A, eller at der i stedet udstedes en ændringsbekendtgørelse, hvilket kan føre til flere efterfølgende ændringsbekendtgørelser. Det er derfor fortsat Søfartsstyrelsens vurdering, at der ved en opsplætning af Meddelelse A til selvstændige bekendtgørelser gives et bedre overblik over reglerne. Det skal i den forbindelse bemærkes, at bekendtgørelserne, der erstatter dele af Meddelelser A, alle vil få samme undertitel i parentes (Arbejdsmiljø i skibe), således at arbejdsmiljøreglerne for skibe kan identificeres, samtidig med at arbejdsmiljøreglerne vil blive samlet på Søfartsstyrelsens hjemmeside for at sikre overblik.

Søfartsstyrelsen skal derudover bemærke, at der i EU-direktivet, som gennemføres med bekendtgørelsen ikke er et krav om, at reglerne om sikkerhedsskiltning og anden form for signalgivning i handels- og fiskeskibe skal findes om bord. Af hensyn til en tekstnær gennemførelse af EU-reglerne, er dette heller ikke krævet i bekendtgørelsen.

29. april 2019

Vores reference:

Sag nr. 2019003097

SØFARTSSTYRELSEN

Batterivej 7
4220 Korsør

Tlf. +45 72196000

Fax +45 72196001

CVR-nr. 29 83 16 10

EAN-nr. 5798000023000

sfs@dma.dk

www.sofartsstyrelsen.dk

ERHVERVSMINISTERIET

Bemærkninger til udkastets enkelte bestemmelser

Ad § 2, stk. 2:

Sea Health & Welfare efterspørger, hvorvidt ”erhvervsmæssigt arbejde” omfatter en skibsklub, der fx anvender provianteringskran eller en gasgrill om bord. Spørgsmålet er efterfølgende blevet præciseret ved telefonsamtale af 9.5.2019.

Søfartsstyrelsen skal bemærke, at bekendtgørelsen omfatter arbejde, der udføres i forbindelse med erhvervet om bord på et skib. Søfartsstyrelsen vurderer ikke, at der er behov for en præcisering af anvendelsesområdet på nuværende tidspunkt, da det vil kræve en større kortlægning af hele arbejdsmiljøområdet. Søfartsstyrelsen vil tage det med i overvejelserne ved en evt. senere revision.

Ad § 4, nr. 1:

Rigspolitiet efterspørger en forenkling af definitionen på signalgivning i forbindelse med sikkerhed og sundhed.

Søfartsstyrelsen har foretaget en mindre revision af definitionen for at forenkle sproget.

Ad § 6:

Rigspolitiet efterspørger, hvad overordnet ansvar indebærer. Enten er der et ansvar eller der er ikke.

Søfartsstyrelsen har slettet ”overordnede”, så det nu fremgår, at reder og skibsfører har ansvaret for, at der anvendes sikkerhedsskiltning og anden form for signalgivning m.v. i overensstemmelse med bekendtgørelsen.

Ad § 9:

Stk. 1.

Rigspolitiet efterspørger en præcision af, hvad der er strafbelagt.

Søfartsstyrelsen har i straffebestemmelsen indsat de strafbelagte bestemmelser (§§ 6-8).

Stk. 2.

Rigspolitiet efterspørger hvilke slags skader, der menes i nr. 1.

Søfartsstyrelsen skal indledningsvis bemærke, at et af formålene med arbejdsmiljøreglerne er gennem forebyggelse at skabe et værn mod arbejdsulykker og sundhedsskadelige påvirkninger. Dette søges opnået ved at opstille en række beskyttelsesforanstaltninger, der skal sikre, at arbejdet kan udføres sikkerheds- og sundhedsmæssigt fuldt forsvareligt. Liv og helbred er beskyttelsesinteresser i arbejdsmiljøretlig forstand, og det findes derfor at være en alvorlig overtrædelse, når der er påført skade på en person eller fremkaldt fare herfor. Straffelovens almindelige principper, sådan som de kommer til udtryk i straffelovens 10. kapitel, finder samtidig anvendelse.

Reglerne om sikkerhedsskiltning og anden form for signalgivning er tillige gældende på land. Der henvises i den forbindelse derfor til lignende regelsæt, der er gældende på land.

Stk. 3.

Rigspolitiet efterspørger, hvordan den skærpede bøde ved opnået eller tilsigtet økonomisk fordel skal beregnes, herunder om der menes fordobling.

Søfartsstyrelsen skal indledningsvis bemærke, at bøderne bør understrege den betydelige samfundsmæssige interesse i at forebygge risiko for ulykker og arbejdsbetingede lidelser gennem overholdelse af arbejdsmiljøreglerne.

Bødeniveauet for overtrædelser af arbejdsmiljø- og sikkerhedsbestemmelser til søs bør følge bødeniveauet for arbejdsulykker til lands, jf. Folketingstidende 1992-1993, Tillæg A, s. 361 (forslag til lov om ændring af lov om skibes sikkerhed m.v. – forløberen til lov om sikkerhed til søs).

Søfartsstyrelsen skal samtidig oplyse, at søfarende og fiskere i forbindelse med deres uddannelse gennemgår en sikkerhedsuddannelse, og at der ikke foreligger administrativ praksis eller retspraksis om straf- eller bødeudmåling på området.

Bemærkninger til bilaget

Ad bilag 1, punkt 4:

Sea Health & Welfare vurderer, at der i tabellen fjernes nogle streger, eller at rød/grøn gentages.

Søfartsstyrelsen har gentaget rød/grøn i tabellen.

Ad bilag 2:

Punkt 3.1.

Sea Health & Welfare oplyser, at der mangler 3 piktogrammer.

Søfartsstyrelsen takker for opmærksomheden. Dette er nu rettet.

Punkt 3.2.

Sea Health & Welfare efterspørger, hvad der må anvendes ved arbejde med epoxy og kræftfremkaldende stoffer, herunder asbest, når skiltet ”giv agt” ikke længere må anvendes til advarsel mod farlige kemiske stoffer. Sea Health & Welfare oplyser samtidig, at ved arbejde med epoxy skal området være afspærret og skiltet i hele udhærdningstiden.

Søfartsstyrelsen skal bemærke, at advarselsskiltet ”giv agt” udelukkende må anvendes til at angive oplagring af farlige stoffer eller blandinger. Søfartsstyrelsen har i forbindelse med spørgsmålet rådspurgt sig hos Arbejdstilsynet, der har gennemført direktivet på land, om deres fortolkning.

Søfartsstyrelsen skal henviser til bilag 3, punkt 1, hvorefter ”beholdere, der anvendes på arbejdsstedet, og som indeholder farlige stoffer eller blandinger, som er klassificeret som farlige i henhold til ... CLP-forordningen, og beholdere, der anvendes til oplagring af sådanne farlige stoffer eller blandinger, samt synlige rørsystemer, der indeholder eller leder sådanne farlige stoffer og blandinger, skal mærkes med de relevante farepiktogrammer i overensstemmelse med nævnte forordning.”

CLP-forordningen er således udgangspunktet. Det er dog muligt at erstatte CLP-mærkningen med et advarselsskilt fra bekendtgørelsens bilag 2 med samme piktogram eller symbol, hvis der findes et advarselsskilt med samme piktogram eller symbol.

Hvis der ikke findes et tilsvarende skilt i bilag 2, har virksomheden kun mulighed for at mærke efter CLP-forordningen. Det drejer sig om kræftfremkaldende effekter (GHS08) og irriterende/sensibiliserende effekter (GHS07), da udråbstegnet efter den seneste direktivændring som ovenfor nævnt udelukkende må anvendes ved oplagring.

Sea Health & Welfare oplyser, at afstanden mellem piktogrammerne og teksten er for stor.

Søfartsstyrelsen takker for opmærksomheden. Dette er nu rettet.

Ad bilag 9, punkt 3:

Sea Health & Welfare efterspørger, om det er overvejet at have et tegn for ”sat fast” ved fortøjning, og angiver at dette gøres ved at danne et ”kryds (X)” med armene i hovedhøjde med knyttede næver.

Søfartsstyrelsen skal bemærke, at der er tale om en direkte gennemførelse af et EU-direktiv. Det vurderes ikke hensigtsmæssigt at sætte yderligere krav, end hvad direktivet foreskriver af hensyn til en tekstnær gennemførelse af EU-reglerne og for ikke at have et særkrav i forhold til andre EU-lande.