

Sikkerhed til søs

Betænkning fra udvalget, der blev nedsat til at udarbejde en indstilling vedrørende overtagelse af skibstilsynet

Indhold

| | |
|---|----|
| Forord | 5 |
| Indledning | 6 |
| Aftaler om overtagelse af skibstilsynet | 9 |
| Udvalgets kommissorium | 12 |
| Den eksisterende ordning | 13 |
| Lovgivning | 13 |
| Administration | 14 |
| Det færøske skibstilsyn | 14 |
| Fyrtjeneste, afmærkning og vejrtjeneste | 15 |
| Den færøske Sjóvinnufyrisiting | 16 |
| <i>Kortfattet historisk beskrivelse</i> | 16 |
| Administrationens struktur og organisering | 17 |
| Sjóvinnufyrisitings opgaver | 18 |
| <i>Søfartsadministrationen</i> | 18 |
| <i>Den Færøske Skibsregistrering</i> | 18 |
| <i>Administration af registreringen</i> | 19 |
| <i>Fartøjsregistret</i> | 20 |
| <i>Den Færøske Internationale Skibsregistrering (FAS)</i> | 20 |
| <i>Selskabsregistreringen</i> | 21 |
| <i>Ansatte</i> | 21 |
| <i>Økonomiske forhold</i> | 21 |
| Samarbejdsaftaler | 23 |
| Nautiske uddannelser | 24 |
| <i>Sømandsskolen i Torshavn</i> | 25 |
| <i>Sømandsskolen i Klaksvik</i> | 25 |
| <i>Maskinmesterskolen i Torshavn</i> | 25 |
| <i>Sikkerhedscentret for søfarende</i> | 25 |
| <i>Brandskolen ved Áir</i> | 26 |
| <i>Den færøske skibsflåde</i> | 26 |
| Klassifikation af skibe | 28 |
| Samarbejde mellem myndigheder og klassifikationselskaber | 28 |

| | |
|---|----|
| Undersøgelser af ulykker til søs | 30 |
| Island og Danmark | 31 |
| Et færøsk undersøgelsessystem | 32 |
| Island | 35 |
| Den islandske skibsflåde | 35 |
| Skibstilsynet | 35 |
| Søfartsinstitutionens organisering | 36 |
| Økonomi | 38 |
| Internationalt samarbejde | 38 |
| Lov og bekendtgørelser | 39 |
| Danmark | 40 |
| Den danske skibsflåde | 40 |
| Den danske Søfartsstyrelse | 40 |
| Den internationale søfartsorganisation IMO | 42 |
| Indledning | 42 |
| Administrationen | 42 |
| Generalforsamlingen, The Assembly | 42 |
| Rådet, The Council | 43 |
| Arbejdsudvalg | 43 |
| Internationale konventioner | 44 |
| <i>Fra forslag til gældende ret</i> | 44 |
| <i>Udfærdigelse af konventioner i IMO</i> | 45 |
| <i>Ikrafttrædelse</i> | 46 |
| <i>Implementering</i> | 46 |
| Centrale IMO konventionsemner | 47 |
| <i>Sikkerhed til søs</i> | 47 |
| <i>Forebyggelse af forurening af havmiljø, ansvar og skadeserstatning</i> | 48 |
| Regler og indstillinger | 50 |
| Andre former for tjenester til medlemslandene | 50 |
| Havnekontrol | 51 |
| Den Europæiske Union | 52 |
| Den Internationale arbejdsorganisation | 53 |
| Trepartssystemet | 53 |
| Sømænds forhold | 54 |
| Færøerne og ILO | 54 |

| | |
|---|----|
| Færøsk deltagelse i internationalt samarbejde vedrørende sikkerhed til søs | 56 |
| Hjemmel til at forpligte riget internationalt | 56 |
| Det færøske hjemmestyre og internationale konventioner | 56 |
| Overensstemmelse mellem forpligtelser og hjemmel | 57 |
| <i>Fuldmagt</i> | 58 |
| <i>Rammelovgivning</i> | 59 |
| <i>Overtagelse uden betingelser</i> | 60 |
| <i>Overensstemmelse mellem ansvar og forpligtelser</i> | 60 |
| <i>Danmarks stilling</i> | 61 |
| <i>Hong Kong og Macau</i> | 64 |
| | |
| Administration og omkostninger | 66 |
| Organisation af administrationen | 66 |
| Administrative opgaver | 67 |
| Administrationens omfang | 68 |
| <i>Regelværket</i> | 68 |
| <i>Privatisering af synsarbejde</i> | 69 |
| Behov for ansatte og anslåede omkostninger | 70 |
| | |
| Indstilling | 72 |
| | |
| Lov om sikkerhed til søs | |
| | |
| Bemærkninger til loven | |
| Bemærkninger generelt | |
| Bemærkninger til de enkelte paragraffer | |
| Kapitel 1, Lovens anvendelse og forvaltning | |
| Kapitel 2, Skibes bygning og udstyr m.v. | |
| Kapitel 3, Skibstilsyn | |
| Kapitel 4, Klassifikationsselskaber m.v. | |
| Kapitel 5, Ansvar | |
| Kapitel 6, Forholdsregler vedrørende sejladsen | |
| Kapitel 7, Tilbageholdelse og anløbsforbud | |
| Kapitel 8, Tilbageholdelsesnævnet ” <i>Siglingarráðið</i> ” | |
| Kapitel 9, Skibstilsynsrådet ” <i>Samstarvsráðið</i> ” | |
| Kapitel 10, Betaling | |
| Kapitel 11, Strafferegler | |
| Kapitel 12, Ikrafttræden | |
| | |
| Stikordsregister | |

Forord

Udvalget, der blev nedsat til at udarbejde en indstilling om overtagelse af skibstilsynet m.v., afleverer hermed sin redegørelse samt et forslag til lagtingslov om sikkerhed til søs med bemærkninger og redegørelse for generelle problemer af betydning for overtagelse af anliggendet og organisation af en færøsk administration på området.

Torshavn, august 2000

Ellintur Abrahamsen

Kristin Balle

Finnleif Guttesen

Óli Hammer

Jákup Egholm Hansen

Eyðun Berth Jacobsen

Halgir Winther Poulsen (formand)

Arne Ulstrup

/Heðin Poulsen

Indledning

Udvalget blev nedsat med sålydende brev fra Færøernes lagmand, dateret 30. oktober 1998:

I koalitionsaftalen mellem Fólkaflokkurin, Tjóðveldisflokkurin og Sjálvstýrisflokkurin, dateret den 9. maj 1998, er aftalt, at Skibstilsynet overtages.

Da søfartsanliggender både er særanliggender (uddannelse, kvalifikationskrav, besætning, vagthold til søs, opmåling af skibe, registrering af skibe og generelle besætningsforhold) og fællesanliggender (skibssikkerhedsloven, søregler og skibsfart samt søloven) og under henvisning til koalitionen politiske målsætning skal udover Skibstilsynet overtages internationale søfartsforhold under IMO (International Maritime Organization) og reglerne om skibssikkerhed, søfart og muligvis søloven. Dette betyder således, at alle søfartsanliggender bliver færøske. For at nå dette mål er det nødvendigt at påbegynde arbejdet snarest muligt, og søfartsministeren har besluttet at nedsætte et udvalg med 5 medlemmer bestående af følgende repræsentanter:

- Formand valgt af Fiskeriministeriet
- Et medlem og en suppleant, der repræsenterer Færøernes Rederiforening og Rederiforeningen for Fragtskibe
- Et medlem og en suppleant, der repræsenterer Sømandsforeningerne
- Et medlem og en suppleant, der repræsenterer Søfartsstyrelsen
- Et medlem og en suppleant, der repræsenterer den færøske Sjóvinnufyrising
- Sekretæren nedsættes af Fiskeriministeriet.

Udvalgets kommissorium er at udarbejde en undersøgelse for søfartsministeren af de anliggender, som en færøsk lovgivning skal udfærdiges for, herunder en indstilling vedrørende:

1. Lov om skibssikkerhed, lov om søfart og mærkning, og en færøsk sølov
2. Hvordan forholdene mellem Danmark og Færøerne kan organiseres, således at Færøerne kan opnå selvstændig repræsentation i IMO og rettigheder som selvstændigt medlemsland eller, i en periode, sammen med Danmark.
3. Administration af Skibstilsynet, som lægges sammen med den nuværende Sjóvinnufyrising på Færøerne som afdeling i Fiskeriministeriet.
4. Udvalget bør stræbe efter, at den færøske lovgivning og administration bliver så overskuelig som muligt, herunder at fremsætte forslag om lov og koordinering på tværs af systemet.
5. Undersøgelsen og indstillingen skal afleveres til ministeren senest 1. juli 1999.

I disse forberedelser stiles der imod, at Færøerne får alt ansvar for anliggendet søfart med de forpligtelser, som pålægges i international sammenhæng, for at de nuværende internationale aftaler på området, der gælder for Danmark og Færøerne, i fremtiden skal administreres af de færøske

myndigheder, og i denne forbindelse, at der oprettes direkte relationer mellem IMO og Færøerne, om nødvendigt i en periode via Danmark.

Udvalget kan i samråd med Fiskeriministeriet nedsætte en arbejdsgruppe for at redegøre for relevante tekniske spørgsmål.

Disse medlemmer blev udpeget:

Halgir Winther Poulsen, formand

På Fiskeriministeriets vegne Kristin Balle

På den færøske Sjóvinnufyrisingens vegne Eyðun Berth Jacobsen

På Rederiforeningen for Fragtskibes vegne Óli Hammer, suppleant Jan Mortensen

På Færøernes Navigatørforenings vegne Ellintur M. Abrahamsen, suppleant Óli Jacobsen, repræsentant for Føroya Fiskimannafelag, den Færøske Sømandsforening.

På den Færøske Rederiforenings vegne Jákup Egholm, suppleant Jógvan Norðbú.

På Maskinmesterforeningens vegne Finnleif Guttesen, suppleant William Berg, repræsentant for Færøernes Motorpasserforening.

På Søfartsstyrelsens vegne Arne Ulstrup, overskibsinspektør.

Arne Ulstrup har alene ydet udvalget teknisk bistand og råd om, hvorledes en færøsk lovgivning kan udformes, og et færøsk skibstilsyn etableres efter en færøsk overtagelse af skibstilsynsområdet. Betænkningen afspejler således ikke nødvendigvis rigsmyndighedernes opfattelse.

Efter at udvalget var nedsat, blev det første møde afholdt den 3. maj 1999, hvor søfartsminister Jørgen Niclasen og departementschef i Fiskeriministeriet Kaj P. Mortensen redegjorde for hensigten med arbejdet. Der blev henvist til en aftale med den danske regering om overtagelse af skibstilsynet og til koalitionsaftalen mellem Fólkaflokkurin, Tjóðveldisflokkurin og Sjálvstýrisflokkurin af 9. maj 1998, hvori det er aftalt, at skibstilsynet overtages.

Ministeren understregede, at en færøsk lovgivning på området bør bygge på internationale regler, således at sikkerheden ombord på færøske skibe er på samme høje niveau som i nabolandene. Ligeledes ønskede man, at udvalget undersøgte, hvilke muligheder der var for Færøerne at få selvstændigt medlemskab i internationale organisationer på området.

Tilrettelæggelse af arbejdet blev også omtalt.

Der var enighed om, at sagen var særdeles omfattende, og da alle udvalgets medlemmer havde fuldtidsarbejde, ville det blive nødvendigt for udvalget at udpege en sekretær, der var i stand til at arbejde selvstændigt, og der fortrinsvis skulle ansættes med de betingelser, at det var muligt for ham at være på fuldtid, men som samtidig skulle kunne udføre andet arbejde i Fiskeriministeriet. Der var ligeledes enighed om, at arbejdet skulle tilrettelægges på en sådan måde, at en arbejdsgruppe bestående af enkelte af udvalgets medlemmer sammen med sekretæren skulle forestå det daglige arbejde, og at det samlede udvalg skulle afholde møder, når dette skønnedes nødvendigt.

Den 1. august 1999 blev cand. jur. Heðin Poulsen ansat som udvalgets sekretær.

Den 16. og 17. september 1999 arrangerede udvalget et seminar i Torhavn for indbudte fra relevante myndigheder og erhvervslivet. På seminaret holdt Birgit Sølling Olsen, afdelingsleder, og Arne Ulstrup, oversynsmand, begge fra Søfartsstyrelsen, foredrag. 28 institutioner og virksomheder var repræsenteret på seminaret.

Udvalget har afholdt seks møder, og der har ligeledes været afholdt møder med følgende institutioner og virksomheder, der har tilknytning til søfart og skibssikkerhed:

Arbejdstilsynet

Fiskeriministeriet

Fiskeritilsynet

Levnedsmiddelinstitutet

Klassifikationsselskaber

Energiministeriet

Færøernes Navigationskole

Maskinmesterskolen

Skibstilsynet, den færøske afdeling

Forsikringselskabet Føroyar, Søafdelingen

Undervisnings- og kulturministeriet

Ligeledes har medlemmer af udvalget besøgt den islandske søfartsinstitution og den danske søfartsstyrelse.

Aftaler om overtagelse af skibstilsynet

Den 18. april 1988 nedsatte Landsstyret et udvalg, der skulle udarbejde en betænkning om mulighederne for overtagelse af skibstilsynet, og den 28. april sendte landsstyret en forespørgsel til den danske regering om muligheder for overtagelse af Statens Skibstilsyn som særanliggende ifølge § 2 i Hjemmestyreloven, eller om det udelukkende var muligt at overtage administrationen ifølge § 9. Efter at den nyoprettede Søfartsstyrelse, der nu administrerede området, havde behandlet sagen, svarede statsministeriet i et brev dateret 12. september 1988 følgende:

”Rigsombudsmanden har med skrivelse af 24. Maj 1988 (j.nr. 66-07-1/1988) videresendt en henvendelse af 28. April 1988 fra Færøernes Landsstyre, i hvilken der anmodes om rigsmyndighedernes udtalelse om, hvorvidt skibstilsynet kan overtages som særanliggende efter hjemmestyrelovens § 2, eller om det kun er muligt at overtage administrationen af området i henhold til loven § 9.

Statsministeriet kan bekræfte, at sagsområdet ikke er nævnt i de to lister til hjemmestyreloven, samt at man i årene efter lovens vedtagelse fortolkede loven således, at alene de sagsområder, som udtrykkeligt var nævnt i listerne, kunne overtages som særanliggende i medfør af lovens § 2. I de senere år har Statsministeriet imidlertid fundet det hensigtsmæssigt i et vist omfang at anlægge en bredere fortolkning af hjemmestyrets muligheder for overtagelse. Dette vil således kunne være tilfældet, hvor der er tale om et sagsområde, som er en naturlig bestanddel af en større samling sagsområder, som i øvrigt er færøske særanliggende. Bag denne fortolkning ligger en ”rimelighedsbetragtning” ud fra en helhedsvurdering af hjemmestyreordningen.

Fastlæggelsen af grænserne for en overtagelse i disse tilfælde bør fastlægges efter forhandling mellem Statsministeriet, det pågældende ressourceministerium og hjemmestyret. Med henblik herpå har Statsministeriet indhentet vedlagte udtalelse af 9. August 1988 fra Industriministeriet.

På denne baggrund vil der fra Statsministeriets side intet andet være til hinder for, at hjemmestyret overtager sagsområdet som særanliggende i medfør af hjemmestyrelovens § 2. En sådan overtagelse vil ske med respekt af hjemmestyrelovens § 5, hvorefter de færøske myndigheders kompetence er undergivet den begrænsning, der følger af de til enhver tid bestående traktatmæssige- og andre internationale rettigheder og forpligtelser samt af § 7 vedrørende traktaters og andre internationale overenskomsters forhold til Færøerne.

Statsministeriet er indforstået med, at forhandlinger om en eventuel overtagelse foregår direkte mellem hjemmestyret og Industriministeriet og Søfartsstyrelsen. Man beder dog om at blive orienteret om den mere principielle del af sådanne forhandlinger”.

Følgende uddrag fra Søfartsstyrelsens indstilling omtales ligeledes, da de har betydning for at forstå statsministeriets svar:

”Da en væsentlig del af det nugældende regelgrundlag er baseret på internationale konventioner som f.eks. konventionen om sikkerhed for menneskeliv på søen (SOLAS), der også er gældende for

Færøerne, måtte en overgang af regelfastsættelsen formentlig forudsætte, at de færøske myndigheder afgav en erklæring om, at man inden for lovens område ville implementere de konventionsændringer, som i fremtiden ville træde i kraft også for Færøerne.

En overgang alene af de områder, der i dag varetages af distriktskontoret i Torshavn, vil derimod ikke kunne anbefales hverken fra et praktisk synspunkt eller af hensyn til en rimelig ansvarsfordeling. Der må her lægges vægt på den tætte sammenhæng, der ikke mindst på godkendelsesområdet er mellem de opgaver, der løses i distriktet og de opgaver, der løses centralt.

Såfremt der ikke ønskes en fuldstændig overgang af hele området, vil der kunne tænkes forskellige mellemløsninger, hvor f.eks. regeludfærdigelse forblev fællesanliggende, medens den egentlige administration skete som særanliggende.

Tilrettelæggelse af sådanne mellemløsninger kræver indgående drøftelser for at finde en hensigtsmæssig grænsedragning med en klar og entydig ansvarsfordeling”.

Netop på det tidspunkt, hvor ovennævnte korrespondance fandt sted, gennemgik den danske administration af sikkerhed til søs betydelige forandringer med oprettelsen af Søfartsstyrelsen, der tildeltes det overordnede ansvar for hele området, som på samme tid blev centraliseret. Som en naturlig konsekvens blev en stor del af det arbejde, der hidtil udførtes på Skibstilsynets distriktsafdelinger over hele landet, centraliseret i København. Det samme skete med afdelingen på Færøerne.

I sin betænkning dateret 20. oktober 1988 konkluderer det af landsstyret nedsatte udvalg, at en overtagelse ifølge § 2 i hjemmestyreløven er den rigtige løsning.

Der tilføjes, at ”Udvalget anser, at det har afgørende betydning, at ansvaret for skibstilsynet i forbindelse med overtagelse placeres på Færøerne.

Med ansvaret på Færøerne enten som § 2 eller § 9 løsning, vil omkostningerne ligeledes være på Færøerne, enten direkte (§ 2) eller indirekte som konsulentarbejde (§ 9). Driftsomkostningerne bliver de samme.

Udelukkende at overtage den afdeling, som i dag findes på Færøerne, anses ikke som den rigtige løsning, hverken teknisk eller administrativt.

På den anden side anser udvalget, at ved hjælp af fornuftig økonomisk styring, muligvis med større indtægtsmuligheder, vil en § 2 løsning påvirke den færøske søfart i positiv retning, hvor rigsfællesskabet sikrer færøske internationale rettigheder, mens der på Færøerne bliver muligt at skabe et teknisk og administrativt miljø, der er tilpasset færøske forhold.”

Der skete tilsyneladende ikke mere med spørgsmålet om overtagelse af skibstilsynet, førend landsstyret og den danske regering i forbindelse med forhandlinger om en løsning på banksagen den 10. juni 1998 blev enige om at ”de færøske myndigheder overtager området vedrørende skibstilsynet efter nærmere forhandling mellem den Danske Regering og Færøernes Landsstyre”.

De i aftalen nævnte forhandlinger synes heller ikke at have fundet sted.

Siden 1948 er skibstilsynet blevet behandlet i lagtinget følgende år:

1949 (sag 98), 1958 (sag 6), 1961 (sag 48), 1972 (sag 70), 1973 (sag 28), 1976 (sag 11) og 1983 (sag 86).

Udvalgets kommissorium

Udvalgets kommissorium er ifølge brevet fra lagmanden at udarbejde en undersøgelse af de sagsområder, der skal omfattes af færøsk lovgivning, heriblandt en henstilling om:

- 1 Lov om skibes sikkerhed, lov om skibsfart og mærkning, og om færøsk sølov
- 2 Hvorledes det er muligt at etablere forholdene mellem Danmark og Færøerne, således at Færøerne får selvstændig repræsentation i IMO og rettigheder som selvstændigt medlemsland eller i en periode sammen med Danmark.
- 3 Administration af Skibstilsynet, der lægges sammen med den eksisterende Sjóvinnufyrising som afdeling i Fiskeriministeriet
- 4 Udvalget bør lægge vægt på, at den færøske lovgivning og administrationen bliver så ukompliceret som muligt, herunder at komme med et forslag om lovgivning og koordinering på tværs af systemet.

Idet det tages i betragtning,

- at* tilsagnet fra den danske regering i 1988 om overtagelse henviste til § 2 i hjemmestyreløven, og således omfattede både administration og lovgivningsmagt,
- at* aftalen fra 1998 derfor utvivlsomt bør forstås på denne måde,
- at* i begge tilfælde er forudsætningen for overtagelse, at nærmere forhandlinger om anliggendet finder sted,
- at* det er uklart, hvordan begrebet skibstilsyn skal forstås i moderne lovgivningsmæssig og administrativ sammenhæng, og
- at* spørgsmålet om Færøernes forhold til de internationale maritime organisationer må opfattes som grundlæggende for, hvordan hjemmestyrets lovgivningsmagt kan indrettes,

har udvalget fortolket kommissorium således, at det var af grundlæggende betydning at belyse, hvilke muligheder Færøerne har for at få adgang til internationalt samarbejde på området, og som forberedelse til forhandlinger om overtagelse at udarbejde et forslag til lov om sikkerhed til søs med tilhørende administration.

På den anden side anså udvalget ikke, at lov om mærkning af skibe var presserende, og arbejdet med en færøsk sølov bør ligeledes vente, til spørgsmålet om overtagelse er afgjort.

Den eksisterende ordning

Lovgivning

De mest centrale love, der er gældende vedrørende skibssikkerhed og sikkerhed til søs, er: lov nr. 118 af 28.03.1951 om forholdsregler til skibsfartens betryggelse, som ændret med bekendtgørelse nr. 583 af 30.06.1994, og lov om skibes sikkerhed nr. 98 af 12.03.1980, som ændret med bekendtgørelse nr. 583 af 30.06.1994.

Begge love har form af rammelove, der tildeler vedkommende minister bemyndigelse til at administrere lovene og udstede bekendtgørelser til fastlæggelse af de krav, som lovene stiller til skibssikkerhed henholdsvis sikkerhed til søs. Disse bekendtgørelser offentliggøres løbende i *Meddelelser fra Søfartsstyrelsen*, der udkommer årligt i ny, ajourført udgave.

Som yderligere uddybet andetsteds, er sagsområdet fællesanliggende, og lovgivningshjemlen er således hos de danske myndigheder. Begge love er sat i kraft for Færøerne, og administreres af Søfartsstyrelsen på samme måde, som Søfartsstyrelsen administrerer lovgivningen i Danmark. Der er dog ikke fuldkommen retsenhed mellem Danmark og Færøerne, delvis af den årsag, at lovene ikke har været ajourført på Færøerne, efterhånden som de er forandret i Danmark, og fordi nye bekendtgørelser sendes til vedkommende myndigheder på Færøerne til høring og mulige ændringer, før de bekendtgøres i *Meddelelser fra Søfartsstyrelsen* som gældende for Færøerne.

Forskellen i lovgrundlaget øgedes, da lov om sikkerhed til søs trådte i kraft i Danmark den 01.03.1999, samtidig som begge ovennævnte love blev ophævet for Danmarks vedkommende, men fortsat er gældende på Færøerne.

Den, der vil have indsigt i, hvilke regler er gældende på et bestemt område indenfor lovgivningen om skibssikkerhed m.v., bliver i virkeligheden ikke meget klogere af at læse selve lovene, men bliver nødt til at søge mere nøjagtig viden i *Meddelelser fra Søfartsstyrelsen*, hvor de mere detaljerede regler bekendtgøres, og som er indrettet på denne måde:

- Meddelelser A: Tværgående regler vedrørende arbejdsmiljø ombord. Er dog ikke gældende for færøske skibe.
- Meddelelser B: Alle passagerskibe i international fart og fragtskibe 500 ton eller større i international fart.
- Meddelelser C: Fragtskibe større end 20 ton, men under 500 ton, i international fart.
- Meddelelser D: Passagerskibe i indenlandsk fart.
- Meddelelser E: Fiskefartøjer 15 meter og større, eller 20 ton og større
- Meddelelser F: Fiskefartøjer og andre skibe til erhvervmæssigt formål under 15 meter, eller under 20 ton.

Meddelelser fra Søfartsstyrelsen er en særdeles omfattende samling regler, der indbefatter alle forhold, som omhandler skibssikkerhed og sikkerhed til søs. Reglerne, der hovedsagelig er baseret

på internationale vedtægter, omfatter forskellige emner helt fra detaljerede regler om udregning af lænsrørets diameter ombord på forskellige skibe, til behandling af blindpassagerer. Det er muligt at se, hvorvidt en bestemt bekendtgørelse er gældende for færøske skibe, da der i sådanne tilfælde i indledningen henvises til, at bekendtgørelsen udstedes, efter at landsstyret har haft den til høring. Der henvises ligeledes til den på Færøerne gældende lov som bekendtgørelsens hjemmel. *Meddelelser fra Søfartsstyrelsen* består af otte ringbind og udgør sammenlagt nogle tusind sider.

Administration

Som anført ovenfor, administreres lovgivningen om skibssikkerhed og sikkerhed til søs af den danske Søfartsstyrelse, der er en selvstændig institution under det danske erhvervsministerium. Søfartsstyrelsen blev oprettet i 1988 i forbindelse med en grundlæggende modernisering og centralisering af de seks statslige søfartsmyndigheder, der i forvejen var beskæftiget med forskellige opgaver på området. Blandt disse opgaver var skibstilsyn, skibsregistrering og nautiske uddannelser. Hovedformålet med sammenlægningen var at rationalisere arbejdsgangen og at effektivisere den offentlige administration. I dag er Søfartsstyrelsen den offentlige myndighed, der under ministerens ansvar administrerer og ajourfører regelværket, samtidig som den er det koordinerende led mellem søfarten og det offentlige.

Det færøske skibstilsyn

Blandt de afdelinger, der varetager det daglige arbejde med tilsyn med skibe og kontrol med, at reglerne om sikkerhed m.v. overholdes, er det færøske skibstilsyn, der består af en afdelingsleder, der samtidig er synsmand, foruden to andre synsfolk, og to halvtidsansatte sekretærer. Det færøske skibstilsyns hovedopgaver kan kort beskrives som følger:

- Regelmæssige syn med periodiske mellemrum, heriblandt syn af sejlads- og redningsudstyr og radiosyn. En del af arbejdet omfatter ligeledes vejledning og oplysninger til mandskabet vedrørende nye krav til rednings- og sikkerhedsudstyr. Kravene til arbejdsmiljøet ombord på færøske skibe er ikke de samme, der er gældende i Danmark, og der arbejdes med at forbedre søfolkenes bevidsthed på dette område.
- Andre syn, herunder syn af ombygning, syn i forbindelse med særlige kampagner, syn i forbindelse med kontrol af servicestationer for f.eks. redningsbåde og redningsudstyr, og supplerende syn.
- Stabilitetstundersøgelser af skibe større end 5 GT.
- Opmåling af skibe administreres som et overtaget anliggende på det Færøske landsstyres vegne.
- Kontrol med bemanning på handelsskibe.

Desuden varetages administrative opgaver, eksempelvis forberedelse af syn og kommunikation med kunder, fra kontoret, der også er det koordinerende led mellem færøske redere og Søfartsstyrelsen. Siden ændringen i 1988, da Søfartsstyrelsen blev oprettet og administrationen af sikkerhedsanliggender til søs centraliseret, er det færøske skibstilsyns opgaver mere begrænsede end tidligere.

Fyrtjeneste, afmærkning og vejrtjeneste

Fyrtjenesten på Færøerne varetages af *Farvandsvæsenet*, en institution under det danske forsvarsministerium, hvis opgave det er at sikre søfart i dansk, færøsk og grønlandsk farvand. Lovgrundlaget for Farvandsvæsenets virke på Færøerne er § 5a i *Lov om skibsfartens betryggelse*.

På Færøerne driver Farvandsvæsenet en loranstation, en radionavigationsstation (GDPS), 3 store og 24 mindre fyrtårne samt 3 radiofyrtårne. Aktiviteten på Færøerne sorteres under Farvandssikringsafdelingen i København, mens loranstationen tager sig af den daglige drift. Af ansatte på Færøerne er der udover lederen en maskinmester, en lorantekniker, en håndværker til fyrtårne, tre opsynsmænd til fyrtårnene, og tre opsynsmænd til de mindre fyrtårne. Udover fyrtjenesten har Farvandssikringsafdelingen ansvar for opmærkning af sejlruter, listen over fyrtårne og bekendtgørelser i *Efterretninger for søfarende* om forandringer af afmærkninger m.v. Farvandsvæsenet samarbejder med Landsingeniøren, der løser visse opgaver efter nærmere aftale. En ansat hos landsingeniøren har til opgave at assistere kommunerne med de kommunale fyrtårne. *Farvandsvæsenets* driftsomkostninger på Færøerne var i 1999 ca. 5,8 mio. kr. Hvis udgifter til vedligeholdelse og visse udgifter til udbygning medregnes, er beløbet noget højere. Derudover har Farvandsvæsenet ansvaret for søkort over de færøske farvande. Kortene udarbejdes af *Kort- og Matrikelstyrelsen*. Det har dog vist sig at være problematisk at få kortene over de færøske farvande ajourført, og Kort- og Matrikelstyrelsen har i et svar på en forespørgsel fra Skipper- og Navigatørforeningen meddelt, at kort nr. 20 og 80 i fremtiden hverken vil være en del af deres færøske kortserie eller blive ajourført, ligesom forandringer heller ikke vil blive bekendtgjort i de regelmæssige meddelelser om kortforandringer. Det er derfor nødvendigt, at spørgsmålet vedrørende fremtidens kortlægning og ajourføring af færøske søkort afklares, således at der ikke opstår tvivlsspørgsmål på dette område. Vejrmeldingen på Færøerne bestyres af *Danmarks Meteorologiske Institut* (DMI), hvis hovedopgaver er forskning, tilsyn og tjenesteydelser vedrørende vejret, vejrforholdene og havforskning i Danmark, Grønland og på Færøerne. DMI driver seks vejrstationer på Færøerne, hvoraf den ene er radiosondestationen i Torshavn. Undersøgelsernes resultater behandles i København og bekendtgøres på Færøerne som vejrmelding fem gange i døgnet. Derudover bekendtgøres femdages prognoser to gange i døgnet, og særlige vejrberetninger udarbejdes for fly.

Udover de regelmæssige vejrudsigter for farvandene omkring Færøerne, udsendes specielle advarsler over Torshavn radio i tilfælde af dårligt vejr og fare for overisning. DMIs driftsomkostninger for den færøske vejrtjeneste er ca. 3.2 mio. kr., hvoraf ca. 1.4 mio. kr. afholdes på Færøerne, mens ca. 1.8 mio. kr. afholdes i Danmark. Af de samlede omkostninger på 3.2 mio. kr. er ca. 1.8 mio. kr. anslåede lønudgifter.

Den færøske Sjóvinnufyrising

Indledning

Den færøske Sjóvinnufyrising, der organisationsmæssigt er en afdeling i Fiskeriministeriet, har til opgave at administrere den færøske søfartslovgivning, d.v.s. bemandingsloven, sømandsloven, mønstringsloven, skibsregistreringsloven og loven om det færøske internationale skibsregister, FAS.

Den færøske Sjóvinnufyrising har ydermere til opgave sammen med repræsentanter for søfarterhvervet at tage stilling til danske love og bekendtgørelser vedrørende sikkerhed til søs, der efter planen skal træde i kraft på Færøerne.

Den færøske registreringsmyndighed, der hører under Sjóvinnufyrising, har til opgave at administrere Skibsregistret og aktieselskabsregistret.

Kortfattet historisk beskrivelse

I forbindelse med forberedelserne til Færøernes ratificering af IMO konventionen om uddannelse og vagthold på handelsskibe, STCW-78, var det nødvendigt at tilpasse gældende love og udfærdige nye lagtingslove indenfor dette område.

I 1984 trådte lagtingsloven om søfartsuddannelse i kraft, og i 1992 også lagtingsloven om maskinmesteruddannelse og andre maskin- og eltekniske uddannelser. Derudover skete der ændringer i bemandingsloven. I 1988 blev bemandingsloven tilpasset STCW-konventionens krav.

Den del, der vedrørte sønæringsbeviser, blev fjernet og indsat i en ny lagtingslov fra 1988 om sønæring, der senere er trådt ud af kraft og koordineret med bemandingsloven fra 1998.

Mønstringsloven blev ligeledes ændret i 1988, hvorefter det var kaptajnen, der fik ansvaret for at påmønstre besætningen. Samtidig blev sømandsloven fra 1967 ændret. Den ændrede lov trådte i kraft den 1. oktober 1993 med bekendtgørelse.

Den 17. januar 1991 blev STCW-konventionen bekendtgjort i "Kunngerðarblaði B" (færøsk Lovtidende). Forinden var det bekendtgjort i "Lovtidende C", at Færøerne havde ratificeret konventionen. Konventionen trådte i kraft for Færøerne den 18. september 1990.

Med de forpligtelser og det ansvar, disse love medførte, blev kravene til den færøske Sjóvinnufyrising større. Dette var allerede klart i forbindelse med udarbejdelse af bemandings- og søfartsloven i 1988. Der blev sigtet mod at samle visse opgaver, der dels sorterede under Landfogeden, dels under Undervisningsdirektoratet, og dels under søfartsadministrationen i Landsstyret, sammen i en administration. De nautiske uddannelser og maskinskoleuddannelserne var dog ikke omfattet af denne plan.

Den 1. januar 1994 blev den færøske Sjóvinnufyrising oprettet. Sjóvinnufyrising sorterer under den tidligere landsadministration som en selvstændig institution under den landsstyremand, der bl.a. administrerede søfart. Sjóvinnufyrising refererede til afdelingen for fiskeri i Landsstyret. Enkelte afgørelser vedrørende bemandingsloven træffes af Sjóvinnufyrisingens leder.

Da skibsregistreringen blev overført fra landfogeden til Sjóvinnufyrising den 1. januar 1994, fulgte aktieselskabsregistreringen med. Landfogeden havde i mange år administreret disse registre. Samtidig med at administrationen af aktieselskaber m.v. kom til at sortere under de færøske myndigheder, trådte den nye selskabslovgivning i kraft.

Efter at loven om Færøernes styrelsesordning trådte i kraft i 1995, og der blev foretaget ændringer i landsadministrationen i tidsrummet 1996-98, blev Sjóvinnufyrising organiseret som en afdeling i Fiskeriministeriet. Ændringen trådte endeligt i kraft foråret 1999, da Fiskeriministeriets afdelinger blev samlet under et. Selv om loven om Færøernes styrelsesordning trådte i kraft og der blev foretaget ændringer i landsadministrationen, medførte dette ikke ændringer i Sjóvinnufyrisingens opgaver.

STCW-78 konventionen blev senest ændret i 1995. Dette medførte visse ændringer i bemandings- og sømandsloven i 1998. Sønæringsloven blev ophævet, og lovens bestemmelser blev delvis overført til bemandingsloven, dels fastsat i bekendtgørelse. I sømandsloven blev hvilereglene ændret i overensstemmelse med STCW-konventionens bestemmelser.

I 1995 blev en ny international konvention om søfart, uddannelse og vagthold ombord på fiskefartøjer, STCW-F-95, vedtaget i IMO. Konventionens form var den samme som STCW-78 konventionens, men kravene lempedes en del. Pga. manglende tilslutning blandt IMOs medlemslande er konventionen endnu ikke trådt i kraft internationalt. Den færøske lovgivning opfylder konventionens krav, da der blev taget højde for dette i forbindelse med udarbejdelse af bemandingsloven i 1998.

Administrationens struktur og organisering

Som anført ovenfor er den færøske Sjóvinnufyrising organiseret som en afdeling under Fiskeriministeriet. Strukturæssigt er Sjóvinnufyrising ligestillet med Løngarantifonden, Fiskeritilsynet, Vagt- og Bjærgningstjenesten samt Fiskerikontoret.

Diagram oversættes ikke

Sjóvinnufyrisingu opgaver

Søfartsstyrelsens opgaver kan hovedsagelig deles op i administration af søfartsanliggender og administration af registrering:

Søfartsadministration

Skibsregistrering

Selskabsregistrering

Sikkerhedscentret for søfarende sorterer også forvaltningsmæssigt og økonomisk under Sjóvinnufyrisingu. Centret har en leder, der samtidig fungerer som kursuslærer. Udover lederen er en lærer tilknyttet centret.

Søfartsadministrationen

Søfartsadministrationens opgaver er direkte konsekvenser af bestemmelser i lagtingslove eller rigslove, der gælder for Færøerne, og som pålægger administrationen at yde tjenester, der imødekommer erhvervets og borgernes behov. De fleste anliggender er særanliggender og omfatter bemandingsloven, mønstringsloven, sømandsloven og de dele af loven om sikkerhed til søs, der er Søfartsstyrelsens og skibstilsynets ansvarsområde ifølge samarbejdsaftalen mellem Færøernes Landsstyre og den danske Søfartsstyrelse. Sjóvinnufyrisingu fører tilsyn med samtlige søfarts- og besætningsforhold, herunder søfartscertifikater, kompetencekrav, sikkerhedskurser, besætningsbestemmelser, undtagelser fra krav i bemandingsloven, mønstringstilsyn og sømandsloven, herunder lægeundersøgelser af søfarende, kost- og helbredsforhold ombord, søfartsbøger, mønstringslister m.v.

Den færøske skibsregistrering

Skibsregistreringen på Færøerne omfatter Færøernes Skibsregistrering (FS), der er den almindelige registrering af færøske skibe, Færøernes Internationale Skibsregistrering (FAS), der registrerer færøske skibe i international søfart, og Fartøjsregistret, der registrerer fartøjer mindre end 5 BT. Man har registreret skibe på Færøerne i hvert fald siden 1893. ”Kgl. Anordning nr. 220 af 16/9 1893 om lempelser i lov om danske skibes registrering m.m. af 1. april 1892 for så vidt angår Færøerne” tildelte Færøernes landfoged hjemmel til at registrere skibe, der hørte til på Færøerne. Også sysselmændene udenfor Torshavn havde til en vis grad hjemmel til at registrere skibe. Pga. 2. verdenskrig bliver den færøske skibsregistrering med § 11 i ”Midlertidige bestemmelser for Færøerne om visse processuelle og administrative forhold” nr. 13 fra 17. juni 1940 helt overført fra den danske skibsregistrering i København til skibsregistreringen i Torshavn. Dette betyder en

overførelse af den fulde hjemmel til en skibsregistrering i Torshavn, der imidlertid allerede fungerede ifølge ovennævnte anordning fra 1893.

Denne anordning fra 1893 og ”Midlertidige bestemmelser” fra 1940 var – sammen med nogle danske bekendtgørelser, rundskrivelser og ministerskrivelser fra 1927, 1933, 1947, 1950 og 1954 – lovgrundlaget for den færøske skibsregistrering frem til 1970, da lagtingslov om registrering af skibe nr. 9 fra 5. marts 1970 trådte i kraft.

Med visse ændringer i 1992 var denne lov gældende indtil 1997, da den blev ændret med lagtingslov nr. 75 fra 23. maj 1997. Den betydeligste ændring i forhold til lovene fra 1970 og 1992 var, at der blev skabt hjemmel for lejeregistrering (*bareboat* – registrering) af skibe til og fra Færøerne. En bekendtgørelse om lejeregistrering er udstedt med hjemmel i loven.

På nuværende tidspunkt udføres registreringen manuelt, men i nærmeste fremtid bliver et nyt elektronisk system taget i brug, hvilket betyder, at alle oplysninger om registrerede skibe bliver disponible ved hjælp af computer.

Administration af registreringen

Alle færøske skibe, der er over 20 BT, skal registreres i Skibsregisteret, medens skibe mellem 5 og 20 BT registreres efter ønske.

Certifikater (skibsskøder, pantebreve, skadesløsbreve, udlæg, rådighedsindskrænkninger, lejeaftaler osv.) der registreres, indføres i en dagbog. I Færøernes Skibsregistrering og FAS har hvert enkelt skib et skibsblad. Skibsbladet er delt op i tre dele. 1) hjemler, 2) panterrettigheder og 3) brugsrettigheder og andre rettigheder. Derudover indeholder skibsbladet spalter til beskrivelser af skibet. Alle skibsbladets oplysninger ajourføres, efterhånden som ændringer meddeles.

Følgende oplysninger registreres på skibsbladet:

Kaldesignal

Skibstype

Byggeår, - sted og skibsværft

Navn

Adresse

Havnenummer

Fremdriftskapacitet i KW eller AK

Brutto- og netto tonnage

Længde, bredde og dybde

Ejerforhold

Panterrettigheder

Rådighedsbegrænsninger

Lejeaftaler (hvis skibe lejeregistreres til færøsk flag / fremmed flag)

Når et skib er registreret, udsteder skibsregistreringen et nationalitetsbrev, der skal opbevares ombord.

Skibstilsynet meddeler skibsregistreringen om skibets fremdriftskapacitet og størrelse. I tilfælde af ændringer i oplysninger om skibet, anmodes der om at få skibets nationalitetsbevis til korrektion. Meddelelser om nye registreringer / korrektioner sendes til Søfartsstyrelsen, Skibstilsynet, Radiotilsynet, relevante sysselmandskontorer, Færøernes Kommando samt andre relevante myndigheder.

Fartøjsregistret

Skibsregistreringen forvalter fartøjsregistret, der omfatter fartøjer mindre end 5 BT og fartøjer mindre end 20 BT. Anmeldelse til fartøjsregistret sker hos det sysselkontor, hvor fartøjet skal høre hjemme. I Torshavn sker anmeldelsen til skibsregistret.

Anmeldelse til fartøjsregistret, som skibsregistret modtager, sættes i ringbind i TN-nr. orden. Sysselkontorerne sender en kopi af ”anmeldelse til fartøjsregistret” til skibsregistret, der sættes i ringbind sorteret efter havnenummer i de vedkommende sysler.

Meddelelser om nyregistrering og korrektion i fartøjsregistret sendes til Løngarantifonden, Skibstilsynet, Radiotilsynet, og for Torshavns bådes vedkommende, til Havnekontoret i Torshavn.

Den Færøske Internationale Skibsregistrering (FAS)

Den Færøske Internationale Skibsregistrering (FAS) blev oprettet i 1992 i henhold til lagtingslov nr. 78 fra 10. marts 1992. Med hjemmel i loven kundgøres bekendtgørelse nr. 83 fra 19. maj 1992, hvor mere præcise regler er fastsat vedrørende fremgangsmåder m.v., og bekendtgørelse nr. 36 fra 24. marts 1998 om lejeregistrering af skibe. I FAS registreres færøske skibe, hvis størrelse er 100 BT eller mere. Kun handelsskibe i international søfart omfattes af FAS-registreringen. Der er også mulighed for lejeregistrering i FAS-registreringen.

Det er omkostningsfrit at registrere skibe i den almindelige registrering, hvorimod der afkræves betaling for registrering i FAS. Reder og besætning har skattemæssige fordele af, at skibet er registreret i FAS-registreringen.

Fremgangsmåden er identisk med fremgangsmåden i forbindelse med den almindelige skibsregistrering.

I Færøernes Skibsregistrering, FAS og fartøjsregistret er der udover lederen, der er jurist, ansat en fuldtids sekretær/sagsbehandler.

Selskabsregistreringen

Selskabsregistreringen udfører registrering af aktieselskaber og anpartsselskaber, erhvervsdrivende fonde m.v. De administrative opgaver består i at registrere nye virksomheder eller ændringer i eksisterende virksomheder. Selskabsregistreringen skal føre tilsyn med, at virksomhederne indfrier krav om oprettelse, ledelsesforhold, herunder indsendelse af årsregnskaber og andre obligatoriske oplysninger. Offentligheden kan få oplysninger fra registreringen, hvilket medfører visse indtægter for registreringen.

Ansatte

Der er 7 ansatte i administrationen, sikkerhedscentret undtaget. Udover afdelingslederen består staben af en jurist og 5 sekretærer / sagsbehandlere.

Sagsbehandlerne arbejder indenfor følgende områder:

- søfartsforvaltning, mønstrings- og sømandslov
- bemandingslov, herunder sønæringsbeviser
- skibsregistrering
- selskabsregistrering

Udover at have ansvaret for skibs- og selskabsregistreringen som registrator, beskæftiger juristen sig med anliggender indenfor Søfartsadministrationen efter behov.

Økonomiske forhold

I det følgende fremstilles nogle driftstal for Sjóvinnufyrising i årrækken 1997 til 2000. Sikkerhedscentret er ikke indbefattet i disse tal.

| | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 |
|--------------------------|-------|-------|-------|-------|
| Lønarútreiðslur | 1.804 | 1.887 | 1.979 | 2.002 |
| Aðrar rakstrarútreiðslur | 752 | 1.023 | 2.073 | 1.373 |
| Inntøkur | 1.608 | 2.031 | 1.906 | 1.385 |
| Nettóúrslit/játtan | 949 | 879 | 2.146 | 1.990 |

(Planche oversættes ikke)

Tallene for årene 1997 til 1999 stammer fra regnskaberne, mens tallene for 2000 er på finansloven for Sjóvinnufyrising. Hertil kommer 1,1 mio. kr. til sikkerhedscentret i Klaksvík.

Forøgelsen i udgifterne for 1999 stammer delvis fra flytningen til Fiskeriministeriet og delvis fra øgede lejeudgifter.

Samarbejdsaftaler

Følgende samarbejdsaftaler eksisterer mellem Færøernes landsstyre og den Danske Søfartsstyrelse:

1. Aftale om udførelse af visse opgaver, der enten er færøske særanliggende eller specielle færøske regler, som den Danske Søfartsstyrelse forvalter m.v., dateret 29.05.1992.

Formålet med aftalen er at sikre, at regler, der er fastsat med hjemmel i lagtingslove, samt særregler for færøske skibe, fastsat med hjemmel i dansk lovgivning, er i overensstemmelse med det gældende internationale regelværk.

Hovedindholdet i denne samarbejdsaftale er:

- a) Opmåling af skibe ifølge lagtingslov nr. 90 fra 10.06.1992, som er færøsk særanliggende, men forvaltes af den Danske Søfartsstyrelse.
- b) Sidestillelse af danske og færøske sønæringsbeviser.
- c) Tilsyn med handelsskibes besætning ifølge lagtingslov nr. 63 fra 3. juli 1998, som er færøsk særanliggende. Mens besætningsantal bestemmes af Sjóvinnufyrising, føres tilsynet af skibstilsynet.
- d) Fremgangsmåder til sikring af, at Sjóvinnufyrising får indflydelse på, hvilke tekniske forordninger træder i kraft på Færøerne.
- e) Edb samarbejde.
- f) Nordisk samarbejde.
- g) Arbejdsforhold ombord på skibe, herunder regler om anmeldelse af ulykker.
- h) Samarbejde mellem Arbejdstilsynet og den danske Søfartsstyrelse, bl.a. om sikkerhedsregler i forbindelse med lastning og lodsning.
- i) Internationalt samarbejde, der sikrer landsstyret informationer om arbejdet i IMO m.v. og mulighed for at deltage i dette samarbejde.
- j) Tilsyn med redningsudstyr ombord på skibe mindre end 5 ton.

2. Aftale om sønæringsbeviser, dateret 14.05.1999.

Formålet med aftalen er at fastsætte regler for udskrivning af STCW certifikater på Færøerne på den danske regerings vegne, at tillade tjeneste ombord på danske og færøske skibe med certifikater udskrevet i Danmark og på Færøerne, at aftale fremgangsmåder i forbindelse med færøske myndigheders deltagelse i godkendelse af certifikater udskrevet i andre lande, og at aftale fremgangsmåder vedrørende gensidig oplysning om udskrevne certifikater.

Hovedindholdet i denne samarbejdsaftale er:

- a) STCW påtegning på færøske certifikater. En betingelse for en sådan påtegning er, at den færøske lovgivning stemmer overens med kravene i STCW – konventionen. Derudover kræves der, at certifikatet har påtegningen "KINGDOM OF DENMARK, Faroe Islands".
- b) Betingelsen for, at færøske certifikater sidestilles med danske er, at der foreligger en aftale mellem det danske og det færøske uddannelsessystem om godkendelse af uddannelsesbeviser.

Ligeledes skal sejladstid, eksamensbeviser m.v. svare til de danske, der stemmer overens med STCW kravene, som Danmark via konventioner er forpligtet til at overholde.

- c) Før de danske myndigheder tager stilling til godtagelse af udenlandske certifikater ifølge STCW – konventionen, skal Sjóvinnufyrisiting informeres og have mulighed for at vurdere det materiale, der ligger til grund for godkendelsen.
- d) Begge parter har forpligtet sig til ikke at udskrive certifikater til personer, der i forvejen råder over et certifikat i det andet land. Dog kan et nyt certifikat udstedes i et af landene, imod at certifikatet, der er udstedt i det andet land, indleveres.

Med denne aftale som grundlag udskriver Sjóvinnufyrisiting certifikater på Færøerne.

3. Aftale mellem Undervisnings- og Kulturministeriet og den danske Søfartsstyrelse om godkendelse af eksamensbeviser, dateret 17.05.1999.

I denne aftale stilles krav til undervisningens indhold og kvalitet af de færøske søfartsskoler, se ovenfor under 2. b). Undervisnings- og Kulturministeriet forpligtes til at meddele den danske Søfartsstyrelse nødvendige oplysninger om de forskellige uddannelsers formål og indhold. Den danske Søfartsstyrelse har ligeledes opsyn med uddannelserne.

Derudover samarbejder Sjóvinnufyrisiting med f.eks. sysselmænd vedrørende påmønstringskontrol, kommunelæger og afdelingen for Arbejdsmedicin vedrørende lægeundersøgelser af sømænd. Når der skal tages stilling til, hvorvidt tekniske forordninger skal træde i kraft på Færøerne, skal de til høring hos sømænds- og rederiforeningerne. Normalt får foreningerne en vis tidsfrist til at komme med en udtalelse, inden Sjóvinnufyrisiting træffer en afgørelse.

4. Samarbejdsaftale mellem Arbejdstilsynet og Skibstilsynet (den danske Søfartsstyrelse), dateret 12. december 1995, om tilsyn med opdrætsanlæg, der deler tilsynsopgaverne mellem institutionerne, således at Arbejdstilsynet beskæftiger sig med arbejdsforhold og udstyr til lands, mens Skibstilsynet fører tilsyn med den øvrige sikkerhed.

Nautiske uddannelser

Mens søfartsministeren har det politiske ansvar for udskrivning af sønæringsbeviser, sorterer de nautiske uddannelser under undervisningsministeren. Den ovennævnte aftale mellem Undervisnings- og Kulturministeriet og den danske Søfartsstyrelse om godkendelse af eksamensbeviser, har til hovedformål at sikre den danske regering, der på vegne af det danske rige har ansvaret for overholdelse af internationale krav, en vis indsigt i de færøske nautiske uddannelser. Dette skønnes nødvendigt for at sikre, at uddannelsernes kvalitet svarer til de krav, som eksamensbeviserne garanterer.

På vegne af det færøske hjemmestyre er det søfartsministeren, der overfor den danske regering har ansvaret for, at de sønæringsbeviser, som Sjóvinnufyrisiting udskriver, indfrier de nødvendige krav, bl.a. om uddannelse. På trods af dette har søfartsministeren hverken politisk eller økonomisk

hjemmel til at iværksætte nye undervisningskrav for at indfri mulige nye krav ifølge STCW – konventionen.

Hidtil har kommunikationen mellem Søfartsministeriet og Undervisnings- og Kulturministeriet om disse forhold været uformel, men der er taget skridt til udarbejdelse af en samarbejdsaftale mellem ministerierne for at sikre, at problemer undgås i fremtiden. Det ville være værd at overveje en fælles administration af søfartsanliggender og nautiske uddannelser, så at organisationen blev smidigere og utvivlsomt også ville medføre lavere omkostninger.

Sømandsskolen i Torshavn

På Færøernes Sømandsskole i Torshavn kan man uddanne sig til kystskipper, sætteskipper, og skibsfører. Uddannelserne er indrettet som modulsystem, hvilket indebærer, at eleven skal tage et vist antal moduler for at fortsætte uddannelsen. Som anført ovenfor har den danske Søfartsstyrelse og landsstyret indgået en aftale om at sidestille den danske og den færøske skibsføreruddannelse. Antallet af elever i 1998 var 114. Driftsomkostningerne i 1998 var 8 mio. kr.

Sømandsskolen i Klaksvik

Sømandsskolen i Klaksvik tilbyder uddannelser til kyst- og sætteskipper og skibskok. Derudover har skolen en søfartsskole.

Antallet af elever i 1998 var 10 navigatører, 6 kokke og 10 søfarende eller tilsammen 28. Driftsomkostningerne i 1998 var 2,3 mio. kr.

Maskinmesterskolen i Torshavn

Maskinmesterskolen tilbyder uddannelser til maskinist og maskinmester. Varigheden er henholdsvis 1 og 3 år. Derudover tilbydes der kurser for motorpassere m.v. efter behov. Skolen drives ifølge lagtingslov nr. 50 fra 28. april 1992 om maskinmesteruddannelse og andre maskin- og eluddannelser. Den danske Søfartsstyrelse og landsstyret har indgået en aftale om sidestilling af de danske og de færøske uddannelser.

Elevantallet i 1999 var 81. Driftsomkostningerne i 1999 var 6 mio. kr.

Sikkerhedscentret for søfarende

Sjóvinnufyrising har det økonomiske ansvar for sikkerhedscentret, der arrangerer kurser for søfarende. Undervisnings- og kulturministeriet har ansvaret for kursernes indhold. Det er

obligatorisk for søfarende at deltage i et grundkursus på sikkerhedscentret før de kan stå til søs. Det koster 300 kr. at deltage i grundkurset.

Brandskolen ved Áir

Brandskolen, der er en selvejede institution, er placeret ved Áir. Skolen tilbyder regelmæssigt kurser, der indfrier STCW – konventionens krav for søfarende. Der er mulighed for at tage et grundlæggende brandkursus, der varer 1 dag, et brand- og røgdykkerkursus, der varer 3 dage, og et kursus i at forestå slukning af ildebrand og i at arrangere brandøvelser ombord på skibe. Skolen anvendes hyppigt af søfartsskolerne og maskinmesterskolen. Skolen modtager 300.000 kr årligt i offentlig driftsstøtte, og deltagergebyret er 1200 kr. om dagen. Ca. 300 elever deltager årligt i kurserne på skolen.

Den færøske skibsflåde

Selv om de fleste af skibene er fiskefartøjer, er den færøske skibsflåde temmelig varieret. Fiskefartøjernes antal er ca. 1000. Derudover består flåden af ca. 25 passagerskibe og 16 fragtskibe.

| Skip: | 1996 | | 1997 | | 1998 | | 1999 | |
|--------------------------|------------|---------------|------------|---------------|------------|---------------|------------|---------------|
| | Tal | BRT | Tal | BRT | Tal | BRT | Tal | BRT |
| Fiskiskip | 191 | 54.998 | 187 | 54.297 | 177 | 50.678 | 184 | 60.798 |
| Farmaskip | 16 | 7.487 | 14 | 6.335 | 13 | 6.106 | 15 | 7.179 |
| Ferðamannaskip | 11 | 13.154 | 11 | 13.154 | 11 | 13.154 | 11 | 13.154 |
| Sandbátar | 9 | 2.296 | 9 | 2.166 | 9 | 2.166 | 9 | 2.166 |
| Gass- og tangaskip | 3 | 2.305 | 2 | 1.805 | 2 | 1.805 | 2 | 1.805 |
| Havransóknarskip | 1 | 456 | 1 | 456 | 1 | 456 | 1 | 456 |
| Vaktar- og | | | | | | | | |
| Bjargingarskip | 3 | 1.694 | 4 | 2.064 | 3 | 1.569 | 3 | 1.141 |
| Stuttleikafør | 8 | 699 | 8 | 699 | 8 | 699 | 8 | 699 |
| Onnur skip | 3 | 183 | 3 | 183 | 5 | 752 | 9 | 2.551 |
| Tilsamans | 245 | 83.272 | 239 | 81.159 | 229 | 77.385 | 242 | 89.949 |
| Fiskiskip: | | | | | | | | |
| Stálskip: | Tal | BRT | Tal | BRT | Tal | BRT | Tal | BRT |
| Saltfiska-/flakatrolarar | 6 | 7.065 | 6 | 7.065 | 5 | 6.025 | | |
| Feskiskatrolarar | 54 | 17.774 | 52 | 17.117 | 54 | 17.591 | | |
| Aðrir trolarar | 20 | 11.922 | 19 | 11.289 | 16 | 10.498 | | |
| Íalt | 80 | 36.761 | 77 | 35.471 | 75 | 34.114 | | |
| Linuskip | 19 | 4.345 | 19 | 4.345 | 19 | 4.345 | | |
| Nótaskip | 8 | 7.130 | 7 | 6.414 | 12 | 13.957 | | |
| Frystiskip | 3 | 812 | 1 | 311 | 2 | 876 | | |
| Onnur | 10 | 1.294 | 9 | 1.028 | 14 | 4.452 | | |

| | | | | | | |
|-----------------------|----|--------|----|--------|----|--------|
| Línu-/frystiskip íalt | 40 | 13.581 | 36 | 12.098 | 47 | 23.630 |
|-----------------------|----|--------|----|--------|----|--------|

| | | | | | | |
|---------------|-----|--------|-----|--------|-----|--------|
| Stálskip íalt | 120 | 50.341 | 113 | 47.569 | 122 | 57.744 |
|---------------|-----|--------|-----|--------|-----|--------|

Træskip:

| | | | | | | |
|-------------------|----|-------|----|-------|----|-------|
| Línu- og trolskip | 67 | 3.956 | 64 | 3.110 | 62 | 3.055 |
|-------------------|----|-------|----|-------|----|-------|

| | | | | | | |
|-----------------------|------------|---------------|------------|---------------|------------|---------------|
| Fiskiskip íalt | 187 | 54.297 | 177 | 50.679 | 184 | 60.798 |
|-----------------------|------------|---------------|------------|---------------|------------|---------------|

*Viðm.: Uppgerðin er bara fyri fær, størri enn 20 BRT
Kelda: Hagstova Føroya*

Útróðrabátar við fiskiloyvi (1999):

| | |
|------------------|------------|
| < 5 tons | 445 |
| 5 - 10 tons | 98 |
| 10 - 15 tons | 40 |
| 15 -30 tons | 35 |
| 30 - 60 tons | 48 |
| > 60 tons | 112 |
| Tilsamans | 778 |

Kelda: Fiskivinnustovan

Støddarbýtið (i longd) av føroyskum fiskiskipum (juni 2000):

| Longd | Tal |
|-----------------|------------|
| 15 – 24 metrar: | 66 |
| 24 – 45 metrar: | 90 |
| > 45 metrar: | 29 |
| Íalt: | 195 |

Kelda: Føroya Skipaskráseting

(Planche oversættes ikke)

Ifølge en oversigt fra Færøernes Søforsikring (Føroya Sjóvátrygging), er der 114 fiskefartøjer i klasse. Dette vil med andre ord sige, at 81 fiskefartøjer (større end 15 m.) er uklassificeret. Klassifikationselskaberne meddeler, at træskibene i klasse er yderst fåtallige. Dette stemmer overens med tabel 1 ovenfor, der viser 69 træskibe i den færøske fiskeriflåde i 1998. Antallet af uklassificerede fiskefartøje af stål vurderes således til ca. 12.

Klassifikation af skibe

Klassifikationsselskaberne har deres oprindelse tilbage i det 17. århundrede, da skibsfart for alvor begyndte at tage fart. Det ældste endnu eksisterende klassifikationsselskab blev grundlagt i London i 1760. Klassifikationsselskabernes oprindelige formål var at give relevante oplysninger til søforsikringsselskaberne i forbindelse med risikovurderingen af skibe og gods, der skulle forsikres. I vore dage har klassifikationsselskaberne andre opgaver udover tjenesteydelser til forsikringsselskaberne.

Sikker skibsfart er af stor interesse for rederier, finansieringsselskaber, forsikringsselskaber, transportselskaber, de offentlige myndigheder og ikke mindst besætning og passagerer. Navne som Titanic og senere Exxon Valdez, Scandinavian Star og Estonia er tragiske eksempler på, hvor alvorlige ulykker kan opstå i forbindelse med søfart, og hvor stor betydning sikkerheden har. I forbindelse med søfartssikkerhed befinder klassifikationsselskaberne sig i en særlig situation, især fordi størstedelen af selskaberne arbejder over hele verden og har alle skibstyper blandt deres kunder. Klassifikationsselskaberne er således bedre orienteret end de offentlige myndigheder, hvis aktiviteter finder sted indenfor et bestemt afgrænset geografisk område.

Sum grundlag for sikkerhedsvurdering af skibe har klassifikationsselskaberne fastsat tekniske regler og standarder for skibets forskellige dele, der har betydning for sikkerheden, eksempelvis tegninger, bygning, maskiner, elsystem m.v. Når et skib bliver klassificeret, betyder det, at pågældende klassifikationsselskab yder sikkerhed for, at skibet indfrier selskabets mindstekrav til bygning og udstyr.

At et skib er klassificeret af et bestemt klassifikationsselskab betyder, at skibet overholder de regler for skibsbygning, der garanterer, at skibet indfrier kvalitetskrav, som skibet er bygget til, at maskiner, elsystem og andre installationer indfrier de stillede krav, at skibe vedligeholdes tilfredsstillende for de stillede krav, og at alle større reparationer eller forandringer er foretaget i overensstemmelse med klassens krav.

Klassifikationskravene bygger på regler og krav, der er fastsat i gældende internationale konventioner om sikkerhed til søs.

Tolv af verdens førende klassifikationsselskaber har slået sig sammen i en forening med navnet *International Association of Classification Societies* (IACS) med det formål at forbedre sikkerheden til søs og at bekæmpe havforurening. De klassifikationsselskaber, der er medlemmer i IACS, klassificerer over 40.000 skibe, hvilket svarer til 60% af verdens skibsflåde. IACS samarbejder med IMO, og yder rådgivning i forbindelse med IMOs arbejde med at fastsætte nye sikkerhedskrav m.v. Af de tolv IACS medlemsforeninger er følgende repræsenteret på Færøerne:

- Bureau Veritas (BV)
- Det norske Veritas (DnV)

- Germanischer Lloyd (GL)
- Lloyds Register of Shipping (LR)

Samarbejde mellem myndigheder og klassifikationselskaber

Klassesyn omfatter hovedsagelig skibsskrog, maskineri og elinstallationer, hvorimod eksempelvis krav til besætning, sikkerhedsudstyr, beredskab m.v. (de såkaldte operationelle krav) ikke sorterer under klassifikationselskaber, men under de offentlige myndigheder, på Færøerne den danske Søfartsstyrelse. Almindeligvis går man ud fra, at ca. 80% af synsarbejdet sorterer under klassen, mens de resterende 20% sorterer under myndighederne.

Derfor er det temmelig udbredt, også i de fleste af vore nabolande, at autoriserede klassifikationselskaber får til opgave at udføre synsarbejde for det offentlige, når der er tale om skibe, der er klassificeret. Dette ordnes sædvanligvis med en aftale mellem Søfartsstyrelsen og klassifikationselskaberne, en såkaldt klassifikationsaftale, hvor opgaver, forpligtelser og ansvar er nøje aftalt. Grundreglerne i forbindelse med bemyndigelse til klassifikationselskaber at udføre undersøgelser og syn på vegne af den offentlige søfartsstyrelse er defineret i SOLAS-, MARPOL- og lastelinjekonventionerne og i IMO beslutning A.739 (18) *Guidelines for the Authorization of Organizations acting on behalf of the Administration*.

Selv om Søfartsstyrelsen har bemyndiget klassifikationselskaberne at syne, er de udførte syn administrationens ansvar. Det er ligeledes Søfartsstyrelsen, der har kontrol med, at synsarbejdet, der ifølge aftalen udføres af klassifikationselskaberne, udføres forsvarligt og i overensstemmelse med gældende regler.

En af årsagerne til, at denne type klassifikationsaftaler er så udbredte, er, at man i det offentlige således er fri for at udføre det arbejde, som i stedet udføres af et privat klassifikationselskab, der honoreres for sit arbejde. I sidste instans er det utvivlsomt bekosteligere for rederierne, at klassifikationselskaberne også udfører synsarbejde for det offentlige, der sædvanligvis ikke afkræver fuld betaling for synsarbejde. Det bør dog nævnes, at det almindeligvis er billigere at forsikre et klassificeret skib, end et skib, der ikke er klassificeret, da forsikringselskaberne vurderer, at klassifikationselskabernes krav og kontrol i sig selv udgør en vis sikkerhed.

Undersøgelser af ulykker til søs

I tilfælde af en ulykke ombord på et skib, der forårsager enten personskade eller betydelig skade på skib, fragt eller udstyr, skal der afgives søforklaring ifølge § 301 i søloven. Formålet med søforklaringen, der afgives i retten eller hos visse autoriserede embedsfolk, er at tilvejebringe så fuldstændige oplysninger som muligt om, hvad der faktisk foregik, mens episoden endnu er frisk i erindringen.

Som ordet antyder, er en søforklaring ikke andet end en konstatering af, hvad de personer, der var til stede, da ulykken skete, kan oplyse. Af den grund opnås der sjældent en fuldstændig fremstilling af årsagerne til skaden eller ulykken. De fleste højtudviklede søfartsnationer har derfor regler for undersøgelser af ulykker til søs for at finde rede på, hvordan ulykken skete, hvad årsagen var, hvordan det i fremtiden er muligt at undgå lignende ulykker, og at indsamle og registrere oplysninger om ulykker. Normalt offentliggøres oplysningerne efter undersøgelsen for at advare søfarende og tilvejebringe materiale til ændringer af love og bekendtgørelser.

I havretskonventionen fra 1982 er der i art. 94, stk. 7 pålagt de lande, der har ratificeret konventionen, at undersøge samtlige ulykker på åbent hav og at samarbejde om disse undersøgelser. I en vedtægt fra 1997 har IMO tillige opfordret medlemslandene til at samarbejde om at undersøge og opklare ulykker, der involverer skibe fra flere end et land.

I forbindelse med overtagelse af anliggendet sikkerhed til søs er det nødvendigt at forholde sig til, hvordan denne vigtige offentlige opgave kan løses. På nuværende tidspunkt er der en særlig undersøgelsesafdeling under den Danske Søfartsstyrelse, der undersøger ulykker ombord på færøske skibe. Med hjemmel i lov om sikkerhed til søs, der ikke gælder for Færøerne, fastsætter bekendtgørelse nr. 78 fra 28. januar 2000 reglerne for undersøgelsesafdelingen. Bekendtgørelsen er således ikke formelt i kraft på Færøerne. Det bliver således under alle omstændigheder nødvendigt at bringe orden i disse forhold.

Ifølge bekendtgørelse nr. 713 fra 11. november 1987 om anmeldelse af ulykker til den danske Søfartsstyrelse, der gælder for Færøerne, har kaptajnen pligt til at indberette alle ulykker, der medfører uarbejdsdygtighed mere end en dag, til den danske Søfartsstyrelse. Før 1998 har den danske Søfartsstyrelse ikke ført særskilt statistik over ulykker ombord på færøske skibe, og fra 1998 offentliggøres oplysninger om disse ulykker sammen med ulykker ombord på grønlandske skibe i den danske Søfartsstyrelses årsberetning. Det er derfor ikke muligt uden at undersøge den danske Søfartsstyrelses materiale, at finde statistikker over årsager til ulykker ombord på færøske skibe.

Følgende tal om arbejdsskader for sømænd stammer fra Færøernes Ulykkesforsikring:

Lógarkravn arbeidsskæðatrygging fyri sjómenn 1992 - 1995

| Dekningar | 1992 | 1993 | 1994 | 1995 | Tilsamans |
|-------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|-------------------|
| Dagpeningur | 2.404.896 | 2.906.206 | 1.327.525 | 2.116.898 | 8.755.525 |
| Deyðsendurgjald | 1.716.966 | 776.885 | 1.770.802 | 15.750 | 4.280.403 |
| Avlamisendurgjald | 751.793 | 1.276.615 | 236.212 | 590.930 | 2.855.550 |
| Annað | 235.292 | 196.558 | 135.468 | 315.456 | 882.774 |
| Tilsamans | 5.108.947 | 5.156.264 | 3.470.007 | 3.039.034 | 16.774.252 |

| Tal | 1992 | 1993 | 1994 | 1995 | Tilsamans |
|--------------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| Dagpeningur | 72 | 69 | 55 | 60 | 256 |
| Deyðsendurgjald | 4 | 1 | 5 | 1 | 11 |
| Avlamiðsendurgjald | 13 | 15 | 6 | 9 | 43 |
| Annað | 118 | 100 | 101 | 113 | 432 |
| Tilsamans | 132 | 102 | 107 | 118 | 459 |

(Planche oversættes ikke)

Statistikken indbefatter udelukkende afsluttede sager, hvilket er årsagen til, at de endelige tal for tiden efter 1995 ikke er tilgængelige.

Selv om tallene ikke registrerer årsag til ulykken, gør de det muligt at danne sig et billede af ulykkernes natur. Dagpenge udbetales for første gang 15 dage efter ulykken. Det er således udelukkende ulykker, der medfører uarbejdsdygtighed længere end 14 dage, der er med i statistikken. Antallet af erstatninger i forbindelse med dødsfald stemmer overens med antallet af ulykker med døden til følge det pågældende år. Erstatning for invaliditet tildeles udelukkende for invaliditet højere end 15%. Under ”andet” rubriceres erstatning for mindre skader, behandlinger, rejseudgifter m.v.

Island og Danmark

I Island har man en særlig lov om undersøgelser af ulykker til søs. Ministeren nedsætter et undersøgelsesudvalg med 5 medlemmer fire år ad gangen. Udvalgets medlemmer er eksperter, og udvalget arbejder uafhængigt af regeringsmyndigheder, anklagemyndigheder og domstolene. Udvalget har beføjelser til at undersøge ulykker ombord på islandske skibe og udenlandske skibe i islandsk farvand. Kaptajnen har pligt til at indberette ulykker, og sammen med besætningen at videregive samtlige oplysninger, der har betydning for undersøgelsen. Udvalget skal have adgang til alle certifikater og alle skibsbøger, og kan tilbageholde skibet, hvis dette skønnes nødvendigt som led i undersøgelsesarbejdet.

Formålet med undersøgelsen er først og fremmest at finde frem til ulykkens årsag for at forebygge gentagelser af lignende ulykker. Det er direkte anført i loven, at formålet ikke er at placere ansvar eller at foranstalte straf. Ved undersøgelsens afslutning afgiver udvalget beretning, og en gang om året udgives der en rapport, der omhandler indtrufne ulykker og undersøgelsesresultater.

I Danmark er det som anført ovenfor en afdeling i Søfartsstyrelsen, der har ansvaret for undersøgelsesarbejdet. Selv om afdelingen har eksisteret i 10 år, er den relevante bekendtgørelse først udstedt i år. Bekendtgørelsen fastslår, at ulykker, dødsfald og havforurening i forbindelse med tankning ombord på danske skibe skal undersøges. Undersøgelsesafdelingen arbejder som en selvstændig afdeling, uafhængig af det øvrige arbejde i Søfartsstyrelsen, og undersøgelsesernes formål er at tilvejebringe oplysninger om de faktiske forhold i forbindelse med ulykken og at

analysere årsagerne til ulykken. Som i Island er det ikke undersøgelsesernes formål at tage stilling til ansvar i forbindelse med straf og erstatning.

Som assistance har undersøgelsesudvalget otte eksperter, der er udpeget efter forslag fra de organisationer, der er repræsenteret i samarbejdsudvalget. Yderligere kan afdelingen efter behov anvende anden ekspertise. Anmeldelsespligten er omfattende:

”Når et dansk handels- eller fiskeskib er involveret i kollision, påsejling, grundstødning, brand, eksplosion, lækage, slagside, kæntring, når der er sket en anden hændelse med væsentlig materiel skade til følge, eller når der om bord på skibet eller fra dette er indtruffet dødsfald eller alvorlig personulykke, skal Opklaringsenheden straks underrettes herom”

Med hjemmel i loven om sikkerhed til søs er undersøgelsesafdelingen uden retskendelse bemyndiget adgang til alle skibe, hvis arbejdet nødvendiggør dette, samt at udføre alle målinger, tekniske og andre undersøgelser, der er nødvendige for at finde frem til ulykkens årsag. Før en person afhøres og hvis der er tvivl om, hvorvidt der kan være tale om at gøre strafansvar gældende mod vedkommende, skal han oplyses om, at han ikke er forpligtet til at besvare undersøgelsesafdelingens spørgsmål. Afdelingen kan ifølge søloven afkræve søforklaring, hvis dette skønnes nødvendigt. Skibet kan tilbageholdes, hvis undersøgelsen nødvendiggør dette, og det kan ligeledes befales, at ulykkesstedet ikke skal forstyrres før undersøgelsens afslutning. Når undersøgelsen er færdig, udarbejdes der en rapport, der redegør for begivenhederne og så vidt muligt konkluderer om ulykkesårsagen. Rapporten kan også indeholde rådgivning om, hvordan lignende ulykker kan forebygges. Statistikker om ulykker til søs skal offentliggøres årligt.

Et færøsk undersøgelsessystem

Det vigtigste krav til ethvert undersøgelsessystem er, at den nødvendige faglige viden forefindes. Derudover bør der være garanti for, at undersøgelsesarbejdet udføres på en måde, der sikrer et pålideligt resultat, der ikke er påvirket af irrelevante interesser.

Siden begge disse betingelser bør være opfyldt på en gang, er den danske løsning ikke brugbar på Færøerne. Selv om den nødvendige faglige viden er til stede i Sjóvinnufyrising og efter behov kan forstærkes med ekspertise fra udlandet, vil antallet af eksperter i Sjóvinnufyrising aldrig blive så stort, at det bliver muligt at etablere en særskilt, selvstændig undersøgelsesafdeling som en del af Sjóvinnufyrising. De personer, der får ansvaret for undersøgelserne, kan ikke arbejde for meget med andre opgaver i administrationen, da en undersøgelse nemt kan komme til at omfatte det arbejde, Sjóvinnufyrising har udført i forbindelse med godkendelse af et skib, der er involveret i en ulykke. I Danmark, hvor antallet af ansatte i Søfartsstyrelsen er stort, og hvor undersøgelsesafdelingen ikke udfører andet arbejde end undersøgelser af ulykker, har der været røster fremme om det uheldige i, at afdelingen er organiseret som en del af Søfartsstyrelsen, og således ikke kan siges at være helt uafhængig af Søfartsstyrelsen.

Af de muligheder, der kan tænkes at opfylde de nødvendige betingelser i form af sagkundskab og habilitet i forbindelse med undersøgelser af ulykker til søs, nævnes i det følgende de mest indlysende.

Det ville utvivlsomt være muligt at bringe en samarbejdsaftale i stand med den danske eller den islandske undersøgelsesinstitution imod dækning af udgifter. Under normale omstændigheder bliver der sandsynligvis kun tale om få undersøgelser om året, hvilket betyder, at udgifterne af en sådan ordning utvivlsomt kommer til at ligge på et lavere niveau, end hvis en undersøgelsesinstitution blev oprettet på Færøerne.

Ifølge § 311 i søloven er ministeren bemyndiget til, i tilfælde, hvor ulykken er af en sådan art, eller hvor hensynet til sikkerheden taler derfor, at nedsætte et særligt undersøgelsesudvalg til at undersøge en ulykke, hvis hverken søforklaring eller andre undersøgelser har tilvejebragt tilstrækkelig klare oplysninger om årsagerne til ulykken. En dommer udpeges til formand for udvalget, og derudover beskikker ministeren sagkyndige i søfart og tekniske forhold. Når undersøgelsen er afsluttet, fremlægger udvalget en forklaring om ulykkesårsagen med mulige forslag til forbedringer, der kan forebygge ulykker og faren for lignende ulykker i fremtiden. Forklaringen kan offentliggøres.

Det er muligvis værd at overveje et færøsk undersøgelsessystem, der bygger på en fremgangsmåde, der beskrives i reglerne i § 311 i søloven.

I tilfælde af en løsning, der ikke er baseret på et permanent undersøgelsesudvalg, der på eget initiativ påbegynder undersøgelse af sager, er det nødvendigt at udarbejde regler for, hvilke ulykker bør undersøges, og hvem der træffer afgørelse om, hvorvidt en undersøgelse skal iværksættes eller ej. Der vil sandsynligvis kun være et fåtal af de ulykker, der hvert år sker ombord på færøske skibe, der vil nødvendiggøre omfattende undersøgelser, men alle uheld og alle ulykker skal under alle omstændigheder registreres og beskrives i et omfang, der gør det muligt at beslutte, hvorvidt yderligere undersøgelser er nødvendige. Den nuværende anmeldelsespligt til Søfartsstyrelsen vil efter overtagelsen ske til Sjóvinnufyrisiting, og det er tilrådeligt at tildele en af de ansatte, fortrinsvis en person med erfaringer indenfor skibstilsyn, ansvaret for at registrere samtlige anmeldelser og umiddelbart efter opsøge ulykkesstedet for at foretage foreløbige undersøgelser. Uanset ulykkens omfang bør en beretning udarbejdes hver gang. Episoden bør ligeledes registreres til senere brug i forbindelse med statistik over ulykker i Sjóvinnufyrisittings årsberetning. Det kan vise sig at have betydning for det forebyggende arbejde, at endog mindre ulykker registreres og beskrives i statistikken, da flere mindre ulykker under lignende forhold kan afsløre mangler ved sikkerhedssystemer, der bør forbedres.

Hvis der er tale om en ulykke eller en alvorlig skade, bør der sammen med lederen for Sjóvinnufyrisiting øjeblikkelig tages stilling til, hvordan undersøgelsen skal udføres.

Undersøgelsens fremgangsmåde bør tilpasses til ulykkens art og omfang, således at den best egnede fremgangsmåde vælges til hvert enkelt tilfælde.

Hvis der er tale om en ulykke med dødsfald til følge eller anden alvorlig ulykke, og årsagerne er svære at fastslå, bør en vidtrækkende undersøgelse med den nødvendige sagkundskab iværksættes hurtigst muligt.

Efter at have besluttet, hvorvidt en sag bør undersøges eller ikke, informeres skibstilsynsrådet, relevante fagforeninger, andre relevante myndigheder og de personer, der var involveret i ulykken.

Island

Den islandske skibsflåde

Den islandske skibsflåde består hovedsagelig af fiskefartøjer og mindre både, idet den kun tæller et fragtskib og få passagerskibe.

Tabellen nedenfor illustrerer, hvor mange skibe er registreret i Island. Skibene kategoriseres i dækskibe og åbne både.

| Skipaslag | 1997 | | 1998 | | 1999 | | Opnir bátar | 7.189 |
|-----------|---------|-------|---------|-------|---------|------|-------------|-------|
| | BT | tal | BT | tal | BT | tal | | |
| Dekkskip | 251.935 | 990 | 242.240 | 978 | 235.259 | 955 | | |
| | 1.534 | 7.101 | 1.506 | 7.147 | 1.396 | | | |
| Ialt | 259.124 | 2524 | 249.341 | 2484 | 242.406 | 2351 | | |

(Planche oversættes ikke)

Som det er tilfældet i de fleste andre lande, arbejder klassifikationsselskaberne i Island også indenfor synsområdet. De store skibe er medlemmer, og bliver synet af klassifikationsselskaberne. I 1999 blev der klassificeret i alt 159 skibe i de fire klassifikationsselskaber, der er repræsenteret i Island, Det Norske Veritas (DnV), Lloyd's Register of Shipping (LR), Bureau Veritas (BV) og Germanischer Lloyd (GL).

Skibstilsynet

I Island gælder lov om skibsregistrering nr. 115 fra 31. december 1985. Denne lov omfatter samtlige islandske skibe, der måler 6 meter eller mere. Disse skibe registreres i Søfartsinstitutionens skibsregister. Registreringen foretages med computer, og er forbundet med resten af Søfartsinstitutionen. Det er således muligt for skibstilsynet at hente oplysninger direkte via computer, og omvendt kan oplysninger fra skibsregistret også hentes direkte til anvendelse andetsteds i Søfartsinstitutionen.

I det islandske skibsregister registrerer man følgende oplysninger:

1. Skibets navn,
2. ejerforhold,
3. skibstype,
4. hjemsted,
5. motorens størrelse og type,

6. skibets størrelse: længde, bredde, dybde, antal ton brutto og netto
7. skibsværft, materiale og byggeår

Alle skibe udstyres med kendingsbogstaver og havnenummer.

Derudover registreres, hvornår skibet sidst blev synet. Disse oplysninger hentes direkte via computer fra den afdeling, der foretager synene.

Da alle skibe skal synes hvert år, har synsoplysninger stor betydning for det islandske Skibstilsyn. I tilfælde af at et skib ikke bliver synet som foreskrevet, har skibstilsynet bemyndigelse til at slette skibet, efter at dets ejer har fået en vis tidsfrist til at bringe forholdene i orden. Det forekommer, at skibe slettes af denne grund. Hvis skibet senere bliver synet og godkendt, kan det genoptages i skibsregistret.

Når skibet er registreret, bliver et måle- og nationalitetsbevis udskrevet med ovennævnte oplysninger. Derefter bliver de registrerede oplysninger sendt til distriktet, hvor skibet har hjemsted. I hvert distrikt føres et særligt register over alle distriktets skibe, hvor ovennævnte oplysninger registreres sammen med mulige panterrettigheder.

Dette er den væsentligste forskel mellem det færøske og det islandske skibsregister. På Færøerne registreres, udover de almindelige oplysninger om skibet, også panterrettigheder og hæftelser. På denne måde er det muligt – som for faste ejendomme i tinglysningen – at få alle oplysninger om et skib, der har betydning for eksempelvis køb og salg. Af samme grund er det ikke muligt på Færøerne, som i Island, at stryge et skib i registret pga. manglende syn.

Søfartsinstitutionens organisering

Siglingarstofnun Íslands (SI), der har hovedsæde i Kópavági i nærheden af Reykjavik, er navnet på den institution, der administrerer det islandske skibstilsyn.

Et offentligt skibstilsyn i Island blev oprettet i 1930. Den 1. oktober 1996 blev skibstilsynet lagt sammen med Fyrtårns- og Havnevæsenet, med navnet *Siglingarstofnun Íslands* under ministeren for samfærdsel og kommunikation.

Søfartsinstitutionen har ca. 90 ansatte, hvoraf de fleste er ansat i hovedsædet. En administrerende direktør er ansat under ministeren, og under den administrerende direktør er der fem afdelinger: Fyrtårnsafdelingen, Havneafdelingen, den Administrative afdeling, Skibsafdelingen og Synsafdelingen.

Den islandske struktur:

(Planche oversættes ikke)

Fyrtårnsafdelingen forvalter samtlige fyrtårne i Island. Alle fyrtårnene er automatiske, og fyrtårnsafdelingens arbejde består hovedsagelig i vedligeholdelse samt at sørge for at have folk på stedet, der giver besked, hvis fyrtårnet ikke fungerer som det skal. Der er 11 årsværk på afdelingen udover folkene på stedet, der modtager vederlag for at holde opsyn med fyrtårnene.

Havneafdelingen udfører forberedelses- og licitationsarbejde for al bygning af havne i Island. Afdelingen udfører også forskellige indtægtsgivende opgaver for private virksomheder samt ikke så få opgaver i udlandet. Det bør nævnes, at afdelingen råder over en velfungerende forsøgsbygning, hvor havneprojekter undersøges som led i forberedelserne før opførelse. Der er 14 ansatte i havneafdelingen.

I den **Administrative afdeling** er der 14 ansatte.

På **Skibsaafdelingen** skal samtlige nybygninger, importerede skibe og væsentligt ombyggede skibe synes og godkendes, før de tages i brug. Der er 8 ansatte i afdelingen.

På **Synsaafdelingen** udføres det synsarbejde, der ikke er uddelegeret til afdelingerne rundt omkring i landet. Island har netop fået medlemskab i Paris MOU, og synsaafdelingens arbejde forøges i den nærmeste fremtid pga. forpligtelsen til at syne udenlandske skibe, som medlemskabet indebærer, det såkaldte Port State Control (PSC).

Udover hovedafdelingen, der har 25 ansatte, er der 7 afdelinger rundt omkring i landet. Der er ca. 20 ansatte i disse afdelinger, der fortrinsvis har ansvaret for synsarbejde af skibe i distriktet. Havnerådet og Søfartsrådet yder ministeren og administrationen rådgivning, i henholdsvis havnespørgsmål og søfartsspørgsmål.

I **Undersøgelles- og udviklingsafdelingen** forskes der i samarbejde med de øvrige afdelinger i nybygninger og forbedringer inden for bygning af havne og sikkerhedsforhold.

Bl.a. arbejdes der i samråd med synsaafdelingen med at udarbejde et veludviklet synssystem, der er baseret på edb, og der om nogle år skal omfatte samtlige islandske skibe.

Yderligere har afdelingen i samarbejde med private meteorologer udarbejdet en velfungerende vejrmelding. Man kan telefonere til vejrmeldingen for at høre vejrudsigen og prognoser, der regelmæssigt ajourføres. Vejrmeldingen har også en hjemmeside på internettet, hvor man kan finde oplysninger og prognoser om vejret (http://www.sigling.is/vedur_sjolag.html). Vejrmeldingen, der er særdeles brugervenlig, er især beregnet til sømænd og deres familier.

Udviklingsafdelingen blev oprettet for at føre tilsyn med de ansattes arbejde samt at sørge for, at opgaverne udføres tilfredsstillende og i overensstemmelse med tidsfristerne. Afdelingen skal også sørge for, at de ansatte får den nødvendige efteruddannelse.

Økonomi

Det er ikke gratis at syne skibe. Der betales årligt et fast beløb for hvert skib, der fastsættes i forhold til skibets størrelse, og derudover betales der, når skibet bliver synet.

Årligt gjald

| | Skipastødd | ÍKR | DKR |
|----------|------------|---------|--------|
| _15 | metrar | 40.000 | 4.150 |
| >15 - 24 | metrar | 65.000 | 6.700 |
| >24 - 45 | - | 75.000 | 7.800 |
| >45 | - | 110.000 | 11.400 |

(Planche oversættes ikke)

Udover indtægter fra syn af skibe har institutionen også indtægter i forbindelse med projektering af havne og andre opgaver, der udføres for andre institutioner og private virksomheder.

I 1999 havde Søfartsinstitutionen en fortjeneste på 14.786.670 dkr, medens bevillingen på finansloven var 47.925.999 dkr, hvilket svarer til en vækst på 3,5 mio. dkr. i forhold til året før.

Ársroknskapur hjá Siglingarstovninum 1999

| Inntøkur (DKR): | Egnar inntøkur | Figgjarlógin | Íalt |
|--------------------------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| Ymiskar inntøkur, undir hesum rentur | 1.363.310 | 419.480 | 1.782.790 |
| Vitar | 1.363.310 | 11.955.180 | 13.318.490 |
| Rannsóknir | | 4.299.670 | 4.299.670 |
| Havnamál og projektering av havnum | 7.131.160 | 1.782.790 | 8.913.950 |
| Skipabyggingar | 629.220 | 4.928.890 | 5.558.110 |
| Skipasýn | 3.355.840 | 8.389.600 | 11.745.440 |
| Havaneftirlit | - | 1.363.310 | 1.363.310 |
| Søla og leiga | 943.830 | - | 943.830 |
| Inntøkur íalt | 14.786.670 | 33.138.920 | 47.925.590 |
| Útreiðslur (DKR): | | | |
| Lønir | | | 28.629.510 |
| Annar kostnaður | | | 16.149.980 |
| Umsiting | | | 2.831.490 |
| Útreiðslur íalt | | | 47.610.980 |
| At flyta til næsta ár | | | 314.610 |
| Íalt | | | 47.925.590 |

(Planche oversættes ikke)

Internationalt samarbejde

Island er ikke medlem af den Europæiske Union (EU), men er i kraft af sit medlemskab i det Europæiske Økonomiske Samarbejde (EØS) forpligtet til at lovfæste forskellige EU vedtægter, deriblandt EU vedtægter om sikkerhed til søs.

Søfartsinstitutionen repræsenterer Island i IMO, IALA (International Association of Lighthouse Authorities) og PIANC (Permanent International Association of Navigation Congresses). Repræsentanter for Søfartsinstitutionen deltager ligeledes i EØS / EU møder, der er relevante for islandske interesser. Derudover varetager Søfartsinstitutionen islandske interesser i Paris MOU samarbejdet. Medlemskabet i Paris MOU stiller store krav til administrationen. Paris MOUs vedtægter pålægger alle medlemslande at syne 25 % af de udenlandske skibe, der anløber deres havne. Omtrent 100 udenlandske skibe bliver årligt synet i islandske havne. Søfartsinstitutionen bruger ca. et årsværk til forbindelsen med de internationale organisationer indenfor skibssikkerhed m.v., som Island er medlem af, og de samlede årlige omkostninger er ca. 2 mio. dkr.

Lov og bekendtgørelser

Lög um eftirlit með skipum (lov om skibstilsyn) fra 1993 er den centrale lov om syn af skibe og sikkerhed til søs. Loven er i høj grad en rammelov, der bemyndiger ministeren til at iværksætte mere præcise vedtægter til implementering af lovens centrale påbud.

Søfartsinstitutionen, der er oprettet ved særlig lov, er ansvarlig for at forvalte loven og udarbejde bekendtgørelser og andre forordninger under ministerens ansvar. Disse bekendtgørelser offentliggøres i Søfartsinstitutionens meddelelsesblad og ajourføres efterhånden som kravene ændres. Internationale konventioner oversættes til islandsk i forbindelse med, at Island ratificerer konventionen.

Udover loven om skibstilsyn forvalter Søfartsinstitutionen bl.a. sømandsloven, lov om skibsregister, lov om syn af skibe, lov om fyrtårne og lov om havneanligger.

Danmark

Som allerede omtalt er de danske myndigheder ansvarlige for skibstilsynet på Færøerne. Danske love og bekendtgørelser sættes normalt i kraft på Færøerne, og administrative beslutninger træffes af Søfartsstyrelsen.

Den danske skibsflåde

Medens fiskefartøjerne udgør den største del af både den færøske og den islandske flåde, er den danske flåde meget mere varieret, hvad skibstyper angår. Beregnet som antal ton udgør de danske fiskefartøjer kun 2 % af den samlede flåde.

Tabellen til højre illustrerer, hvor mange skibe, af størrelsen 20 BT/BRT og større, er registreret i Danmark, og hvilke skibe, den danske flåde består af.

(Planche oversættes ikke)

Den danske Søfartsstyrelse

Søfartsstyrelsen blev oprettet i 1988, da industriministeriets afdelinger, der beskæftigede sig med søfart i videste forstand, blev lagt sammen med søfartsafdelingen og samlet til én afdeling, Søfartsstyrelsen.

Søfartsstyrelsen, der sorterer under erhvervsministeriet, tilgodeser søfartens interesser. Hovedopgaverne er sikkerhed, arbejdsforhold og trivsel ombord, uddannelse og søfartspolitik. Derudover fører Søfartsstyrelsen kontrol med bygning og drift af skibe, samt har ansvaret for fiskefartøjes sikkerhed.

Søfartsstyrelsen udfører både det forberedende arbejde i forbindelse med lovgivning, forskrifter samt fører kontrol med, at forskrifterne overholdes. Endvidere tilgodeser Søfartsstyrelsen de danske interesser på søfartsområdet i internationale organisationer som EU, IMO, ILO, OECD og CSG og deltager også i nordisk samarbejde på søfartsområdet. De love og bekendtgørelser, der administreres af Søfartsstyrelsen, har for en stor del oprindelse i internationale konventioner.

Et af formålene med at samle administrationen af søfart på ét sted, var at få etableret et velfungerende samarbejde mellem de forskellige søfartsvirksomheder og myndighederne, sideløbende med, at man oprettede en institution, hvis hovedopgave det var at virke for sikkerheden og arbejdsforholdene til søs, samtidig med, at der kunne blive ydet en indsats for at forbedre søfartens konkurrenceevner og erhvervsmuligheder.

Udover centraladministrationen sorterer adskillige skibssynsafdelinger rundt omkring i landet under Søfartsstyrelsen. Derudover hører søfartsskolerne under institutionen. Fra 1. januar 2001 vil søfartsskolerne fungere som selvejende institutioner.

Ved årsskiftet 1999 havde Søfartsstyrelsen 673 ansatte, søfartsskolerne iberegnet. Der var 244 ansatte i selve Søfartsstyrelsen og i afdelingerne rundt omkring i landet. For nærværende er man i gang med at ændre strukturen med det formål at organisere Søfartsstyrelsen i større afdelinger, der skal være bedre udrustet til at løse deres særlige opgaver.

Den nuværende struktur er organiseret som følger:

(Diagram oversættes ikke)

Der er ca. 20.000 ansatte i dansk søfart, ombord på skibe og i land. Samtidig spiller rederierne en betydningsfuld rolle i forbindelse med udviklingen af forskellige former for bierhvej på landjorden. Sammenlagt antages skibsfart at beskæftige ca. 45.000 mennesker. Over 90% af indtægterne fra trafikken til søs stammer fra international søfart.

I løbet af de seneste ti år har fiskerierhvervet tilpasset sig i en sådan grad, at antallet af fiskefartøjer er skåret ned i en halvdel. I dag er der ca. 4.000 fiskere i Danmark.

Den internationale søfartsorganisation IMO

Indledning

Den internationale søfartsorganisation ”*International Maritime Organisation*” (IMO) er en særorganisation i de Forenede Nationer, FN. På en international konference i 1948, blev IMO konventionen vedtaget. Denne konvention trådte i kraft i 1958, og året efter mødtes medlemslandene for første gang.

158 medlemslande, der repræsenterer 98% af verdens samlede tonnage har ratificeret IMO konventionen.

Da langt den største del af international transport af gods foregår ad søvejen, opfattes søfart hyppigt som det mest omfattende internationale erhverv. For at sikre dette erhverv fordelagtige vilkår, bør de involverede parter nødvendigvis nå til enighed om, hvordan handelsforholdene organiseres. Endvidere har det stor betydning, at sikkerheden sættes i højsædet og forurening begrænses mest muligt. Det var for at nå disse mål og for at sikre samarbejde mellem søfartsnationer, at IMO blev grundlagt med valgsproget *Safer Shipping and Cleaner Oceans*.

IMO har i de seneste 35 år vedtaget omkring 40 konventioner og flere end 700 beslutninger og anbefalinger vedrørende sikkerhed til søs, forebyggelse af forurening af havmiljøet og andre relevante anliggender.

Administrationen

IMO er en af de mindste organisationer i FN med ca. 300 ansatte fra hele verden. Organisationens vigtigste opgave er at forberede og træffe beslutninger om søfartsmæssige sikkerhedsregler, der sættes i værk enten som bindende internationale konventioner, eller som beslutninger og anbefalinger, der ikke er juridisk bindende for medlemslandene, men som alligevel i høj grad overholdes.

Generalforsamlingen, rådet og rådets arbejdsudvalg udgør organisationen.

Generalforsamlingen, The Assembly

Generalforsamlingen er organisationens øverste organ. På generalforsamlingen, der afholdes hvert andet år, deltager repræsentanter for alle medlemslandene. Generalforsamlingen udnævner rådet og godkender arbejdsprogrammet for de to følgende år. Budgettet skal ligeledes godkendes af generalforsamlingen, der også træffer afgørelser vedrørende fremtidige økonomiske spørgsmål af betydning.

Rådet, The Council

Rådet, der består af 32 medlemmer, udpeget af generalforsamlingen, er den udøvende myndighed. Man har vedtaget at forøge medlemstallet til 40, men denne vedtægt er ikke trådt i kraft endnu. Paragraf 17 i IMO konventionen bestemmer, hvordan medlemmerne udpeges. Otte medlemmer repræsenterer medlemslande med de største interesser i internationale søfartstjenester (*international shipping services*). Otte medlemmer udpeges af medlemslande med de største interesser i international søfart (*international seaborne trade*). De øvrige seksten skal repræsentere de medlemslande, der ikke er udpeget i henhold til ovennævnte betingelser, men har en særlig interesse i transport ad søvejen eller søfart (*maritime transport or navigation*), dog med det forbehold, at alle verdensdele skal være repræsenteret.

Arbejdsudvalg

Under rådet henhører fem arbejdsudvalg, med samtlige medlemslande som medlemmer, forstået på den måde, at de lande, der har interesse og kapacitet, kan deltage i udvalgets arbejde for at øve indflydelse. De fem arbejdsudvalg er:

Udvalget for sikkerhed til søs, Maritime Safety Committee, MSC
Havmiljøudvalget, Marine Environment Protection Committee, MEPC
Det juridiske udvalg, Legal Committee, LC
Det tekniske udvalg, Technical Co-Operation Committee, TCOC
Samarbejdsudvalget, Facilitation Committee, FC

De mest centrale udvalg er udvalget for sikkerhed til søs og havmiljøudvalget. Under disse udvalg er der oprettet arbejdsgrupper, Sub-committees, der beskæftiger sig med særlige opgaver, eksempelvis sikkerhed ombord på fiskefartøjer, forebyggelse af brand og redningsudstyr. Størstedelen af de nye regler og krav udarbejdes i disse arbejdsgrupper, og medlemslandene lægger derfor stor vægt på repræsentation i arbejdsgrupperne under behandlingen af anliggender, der har deres specielle interesse.

Det er ligeledes i disse udvalg og arbejdsgrupper, at internationale konventioner, regler, anbefalinger og standarder behandles og udfærdiges, før de forelægges generalforsamlingen til endelig behandling og godkendelse.

Samarbejdsudvalget har til opgave at koordinere arbejdet og fremme et tæt samarbejde mellem de forskellige udvalg og arbejdsgrupper.

Organisationens hovedsæde er i London.

IMOs struktur

Planche ikke medtaget

Internationale konventioner

Den industrielle revolution i det 18. og 19. århundrede samt de øgede internationale handelsforbindelser med en vækst i transport af både personer og gods som konsekvens, medførte en konstant voksende efterspørgsel efter transportmidler. Blandt følgerne af dette var manglende hensyn til sikkerhed for dem, der bemandede de ofte uforsvarligt lastede skibe. Et navn, der utvivlsomt er kendt i denne forbindelse, er plimsoller, anvendt om et skib eller en båd i meget dårlig stand. Navnet stammer oprindeligt fra Samuel Plimsoll fra Bristol, der levede fra 1824 til 1898. En af hans største bedrifter var at få indført regler om maksimalt tilladt lastning af skibe, til trods for stor modstand fra redere og købmænd.

Med tiden voksede kravene til sikkerhed og acceptable arbejdsforhold, og i slutningen af det 19. århundrede var der røster, der omtalte muligheden for at oprette en institution, der skulle tilgodese disse forhold. Planen blev dog ikke til virkelighed før efter anden verdenskrig.

Det var ofte alvorlige ulykker, der tilskyndede til afholdelse af møder på internationalt plan, hvor udformningen af konventioner om sikkerhed til søs blev omtalt. Eksempelvis var den første SOLAS-konvention, der dog aldrig trådte i kraft, et resultat af Titanics forlis den 14. april 1912. Da IMO påbegyndte sit virke i 1958, fandtes der adskillige vigtige internationale konventioner, bl.a. SOLAS 1948 og MARPOL 1954. IMO overtog ansvaret for disse konventioner, og en af organisationens hovedopgaver er at sørge for, at de ajourføres, og at nye konventioner bliver udfærdiget, efterhånden som behovet opstår. I dag har IMO ansvaret for mere end 40 konventioner om sikkerhed til søs og bekæmpelse af havforurening.

Fra forslag til gældende ret

Beklageligvis er det ofte ulykker eller andre begivenheder, der resulterer i tab af menneskeliv eller andre alvorlige konsekvenser, der er det første skridt imod forbedringer. Det normale forløb fra fremsættelsen af et forslag til sådanne forbedringer til iværksættelse af en ny konvention eller ændring i en allerede eksisterende konvention, til konventionens ikrafttræden som international ret, kan kort belyses som følger:

1. Interne forhandlinger i IMO og mellem medlemslandene for at undersøge, om tilslutningen er stor nok til at kalde sammen til konference for yderligere behandling af emnet og muligvis vedtaget af forbedringer.

2. Efter konferencens forhandlinger udformes og vedtages konventionen (*Adopted by the Conference*).
3. Konventionsteksten afsendes til alle medlemslande til underskrivelse, almindeligvis med en tidsfrist på et år, der er fastsat i konventionen (*Signature*).
4. Det følgende skridt i konventionens udarbejdelse er ratifikationen, der kan foregå på to forskellige måder (*ratification*):
 - a) De lande, der har underskrevet konventionen, ratificerer den i overensstemmelse med de regler, der gælder i de pågældende lande, og er derefter forpligtet til at sætte konventionens krav i kraft som intern ret. Den eksisterende lovgivning tilpasses, hvis den er i strid med konventionen. Efter dette meddeles IMO, at nu er konventionen endegyldigt trådt i kraft i det pågældende land.
 - b) De lande, der ikke har underskrevet konventionen, meddeler IMO, at de har besluttet at vedtage konventionen (*instrument of accession*), samt at de sætter konventionen i kraft som intern ret. Når dette er gjort, underrettes IMO om, at nu er konventionen endegyldigt trådt i kraft i det pågældende land.
5. Ikrafttrædelsen, der er det sidste punkt i udarbejdelsen af konventionen, medfører at konventionen får status af international lov, der forpligter de lande, der har ratificeret den. Kravene til ikrafttrædelse er ikke ens i de forskellige konventioner, men et udbredt krav er, at et vist antal lande ratificerer konventionen, før den træder i kraft (*Entry into force*).

Udfærdigelse af konventioner i IMO

Det er IMOs fem udvalg, der i tæt samarbejde med generalforsamlingen og rådet varetager ajourføring af gældende og udfærdigelse af nye konventioner. Da rådet kun samles til behandling af særlige anliggender, er det udvalgene og arbejdsgrupperne, der udfører det nødvendige forberedende arbejde. Hvis de pågældende udvalg og arbejdsgrupper når til enighed om et forslag, tilsendes det til rådet, og, hvis dette er nødvendigt, til generalforsamlingen, til foreløbig vedtagelse. Hvis det arbejdsudvalg, der står bag forslaget, af rådet eller generalforsamlingen får mandat til at fortsætte arbejdet, går arbejdsudvalget mere grundigt til værks, og når arbejdet er fuldført, afleveres en betænkning med forslag til en ny konvention eller standard til rådet, der forelægger forslaget for generalforsamlingen med anbefaling om at forberede en konference til behandling af forslaget. Udover IMO medlemslandene og relevante interessegrupper inviteres samtlige FNs medlemslande og organisationer til at deltage i konferencen.

Behandlingen af en konvention kan vare i adskillige år, og efter at konventionen er vedtaget går der ofte lang tid før tilstrækkelig mange lande har ratificeret den, så den bliver juridisk bindende. For at undgå denne langsomme proces, er det vedtaget, at når der er tale om ændringer i eksempelvis SOLAS konventionen, får medlemslandene en tidsfrist til at gøre indsigelser, før de automatisk forpligtes (*tacit acceptance*).

Ikrafttrædelse

Som tidligere omtalt, fastsætter en konvention tidspunktet for dens ikrafttrædelse. Betingelserne for ikrafttrædelse varierer alt efter konventionens indhold, men principielt er kravene til ikrafttrædelse strengere, jo mere betydningsfulde emner, konventionen regulerer. Eksempelvis fastsatte SOLAS 1974, at 25 medlemslande, der repræsenterede mindst 50% af verdens samlede tonnage, skulle ratificere konventionen, før den trådte i kraft. Konventionen fra 1969 om måling af tonnage (International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969) bestemte, at 25 medlemslande, der repræsenterede mindst 65% af verdens samlede tonnage, skulle ratificere konventionen, før den trådte i kraft.

Derimod kan konventionens krav til ikrafttrædelse være mildere, når få medlemslande påvirkes eller hvis der er tale om specielle forhold. Eksempelvis trådte konventionen fra 1971 om skadeserstatning i forbindelse med transport af søvejen af atomladninger i kraft 90 dage efter, at den var blevet ratificeret af fem medlemslande. I denne forbindelse bør det bemærkes, at en international konvention udelukkende forpligter de lande, der har ratificeret den.

I tilfælde hvor konventionen sætter grundlæggende og vigtige krav til sikkerhed, er det en fordel, at de ratificeres og implementeres af flest mulige søfartsnationer. Derfor er det af central betydning, at sådanne konventioner træder i kraft, og omfatter så mange lande som muligt. Der går normalt fem år, fra vedtagelsen af en IMO konvention, indtil den træder i kraft.

Implementering

Det er medlemslandene, der har ansvaret for implementeringen af IMO konventioner. Hvad dette angår, har organisationen ingen bemyndigelse.

Medlemslandene sætter indenfor konventionens rammer de nærmere regler i kraft i intern ret, inklusiv eventuelle straffebestemmelser.

Som eksempel kan der henvises til de konventioner, der påbyder, at bestemte certifikater skal forefindes ombord for at sikre, at skibet er synet og indfrier de stillede krav. Normalt godkendes certifikaterne som bevis i andre lande end flagstaten for, at skibet er godkendt til den anvendelse, der er anført i certifikatet, og at besætningen indfrier de stillede krav. Alligevel kan et skib, der formelt indfrier kravene, tilbageholdes, hvis skibet tydeligvis er i værre stand, end anført i certifikaterne.

SOLAS 1974 konventionen fastsætter, at *"the officer carrying out the control shall take such steps as will ensure that the ship shall not sail until it can proceed to sea without danger to the passengers or the crew"*. Disse tiltag kan udføres, hvis *"there are clear grounds for believing that the condition of the ship and its equipment does not correspond substantially with the particulars of that certificate"*.

Sædvanligvis er det myndighederne i skibets flagstat, der er ansvarlige for, at skibscertifikaterne er gyldige, d.v.s. beskriver skibets sande forfatning. Hvis skibet anløber havn i et andet land, havnestaten, er de pårørende myndigheder bemyndiget til at tilbageholde skibet, hvis det viser sig, at certifikaterne ikke stemmer overens med virkeligheden.

Centrale IMO konventionsemner

Sikkerhed til søs

Den første IMO konference blev afholdt i 1960 med emnet sikkerhed til søs. Konferencen vedtog den internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv til søs (SOLAS), der trådte i kraft i 1965, og erstattede en ældre udgave fra 1948. SOLAS 1960 fastsatte krav om en række tiltag til forbedring af sikkerheden i søfarten, fra redningsudstyr og ildslukningsudstyr til transport af farlig fragt.

Da sikkerhed til søs er IMOs hovedformål, har der været adskillige forsøg på at ændre SOLAS 1960 konventionen for at tilpasse den til ændrede forhold. Der er også truffet aftaler om talrige ændringer, som alligevel aldrig er trådt i kraft pga. manglende tilslutning. I 1974 blev der på ny afholdt en konference med det formål at udfærdige en ny SOLAS konvention. Denne konvention, SOLAS 1974, der står ved magt endnu, var en nydannelse forstået på den måde, at den udover at ændre de materielle sikkerhedskrav også indeholdt grundlæggende ændringer i den formelle fremgangsmåde i forbindelse med fremtidige ændringer af konventioner. Ifølge disse nye regler træder konventionsændringer, vedtaget af IMOs søsikkerhedsudvalg, i kraft på den af udvalget fastsatte dato, medmindre et bestemt antal medlemslande protesterer før tidspunktet for ikrafttrædelse.

SOLAS 1974 trådte i kraft 25. maj 1980, og er ændret flere gange siden.

Andre konventioner om sikkerhed til søs er konventionen om lastelinjer fra 1966 (*International Convention on Load Lines*), der fastsætter regler for maksimal ladning.

Det har vist sig at være meget vanskeligt at få aftalt fælles regler for definition af maksimum tonnage. Kort efter stiftelsen påbegyndte IMO dette arbejde, og i 1969 blev den første konvention vedtaget, men da emnet var omstridt, trådte konventionen ikke i kraft før 1982.

På IMO konferencen i 1960 blev en konvention vedtaget om forebyggelse af kollision. Denne konvention trådte aldrig i kraft, og i 1972 blev en ny konvention vedtaget om samme emne (*Convention on International Regulations for Preventing Collisions at Sea COLREG*). Denne konvention trådte i kraft i 1977, og er ændret adskillige gange siden.

Til trods for at fiskerierhvervet er et gammelt erhverv, var det først i 1977, at den første konvention om sikkerhed ombord på fiskefartøjer blev vedtaget, den såkaldte Torremolinos konvention.

Konventionen trådte aldrig i kraft, og i 1993 blev dens krav lempet som led i forsøget på at opnå en bredere tilslutning, hvilket alligevel ikke lykkedes. Der eksisterer således endnu ingen international

regulering af sikkerheden ombord på fiskefartøjer. Torremolinos konventionen er dog trådt i kraft som intern ret i nogle lande, eksempelvis på Færøerne, i Island og i EU landene.

Når alt kommer til alt, har kaptajn og besætning ansvaret for skibet. Nødvendigheden af, at kaptajnen og de, der i øvrigt er ansvarlige for sejladsen, har god uddannelse, er almindeligt anerkendt, men idet udstyret ombord på skibene gradvist er blevet mere avanceret, er uddannelse også nødvendig for den øvrige besætning. Følgelig har IMO lagt stor vægt på, at besætningen får den nødvendige uddannelse. IMO konventionerne indeholdt derfor på et tidlig tidspunkt krav om uddannelse, og i 1978 blev en konvention om uddannelse og andre forhold med betydning for sikker søfart udfærdiget, den såkaldte STCW konvention (*Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers*), der trådte i kraft i april 1984. Konventionen fastsætter internationale minimumsstandarder for uddannelse, vagthold og eksamensbeviser for besætningen. I 1995 blev den første konvention om uddannelse m.v. af besætning ombord på fiskefartøjer udfærdiget, STCW-F konventionen, der endnu ikke er trådt i kraft. Denne konvention, der gælder for fiskefartøjer 24 meter eller længere, er hidtil kun ratificeret af Danmark og Rusland, og er derfor ikke trådt i kraft som international ret endnu, da konventionen skal ratificeres af 15 lande for at træde i kraft. Det færøske lagting besluttede 26. juni 1998 at godkende den danske ratificering af konventionen.

I 1979 vedtog IMO en konvention om søgning efter og redning af skibbrudne (*International Convention on Maritime Search and Rescue*). Formålet med konventionen var at standardisere og koordinere fremgangsmåder i forbindelse med meddelelser og nødopkald fra skibe og folk i havsnød, som allerede anvendtes i de forskellige lande. Konventionen fastsætter også regler for myndighedernes gensidige samarbejde om redning af skibbrudne i nabolande. Konventionen trådte i kraft i 1985 og er siden ændret med ikrafttrædelse fra 1. januar 2000.

Forebyggelse af forurening af havmiljø, ansvar og skadeserstatning

Konventionen fra 1954 om olieforurening (*Oil Pollution Convention*) var den første internationale konvention, der blev udfærdiget for at forebygge olieforurening. Faren for olieforurening er blevet større og større pga. den øgede transport af olie med store tankskibe på verdenshavene, og konventionen er derfor ændret flere gange for at opdatere kravene i overensstemmelse med de ændrede forhold.

I 1969 blev to konventioner vedtaget, om henholdsvis kystlandes ret til at gribe ind i tildragelser i internationalt havområde, hvis der er tale om fare for olieforurening (*International Convention relating to Intervention on the High Seas in Cases of Oil Pollution Casualties*) og om rederens erstatningspligt for skader, forårsaget af olieforurening (*International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage*). Begge konventioner trådte i kraft i 1975.

Der var imidlertid utilfredshed med de begrænsninger, konventionen om erstatningspligt for olieforurening fastsatte i erstatningsbeløbene, der ikke antoges at yde fuld erstatning. På en konference i 1971 blev det derfor vedtaget at oprette en erstatningsfond, der har fungeret siden

1978. Fonden betaler erstatning for skader forårsaget af olieforurening i de tilfælde, hvor konventionen fra 1969 om erstatning for olieforurening er utilstrækkelig. Derudover fordeles de økonomiske byrder ligeligt mellem redere og ejerne af fragten.

Mens de ovennævnte konventioner udelukkende vedrører olieforurening, vedtog IMO i 1969 at arrangere en konference til forberedelse af fyldestgørende internationale aftaler om begrænsning af alle former for miljøforurening fra skibe. Resultatet blev en international konvention om forebyggelse af forurening fra skibe, der blev vedtaget i 1973 (*the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships MARPOL*).

Denne konvention omfatter al slags forurening fra skibe undtagen forurening forårsaget af dumpning, der er reguleret i en særlig konvention. MARPOL konventionen omfatter heller ikke affald, der stammer fra efterforskning efter og produktion af kulbrinter til søs.

MARPOL 1973 trådte aldrig i kraft, og i 1978 blev en protokol til konventionen vedtaget, hvis artikel 1 fastsatte, at MARPOL 1973 og Protokollen fra 1978 skulle "læses og forstås som et og samme dokument". Når der henvises til konventionen, anvendes derfor normalt betegnelsen MARPOL 73/78.

Udover selve konventionen, der fastsætter de overordnede regler, har man vedtaget fem bilag (Annex I-V), der fastsætter nærmere regler og forordninger vedrørende forskellige former for forurening.

Konventionen har en meget bred definition af begrebet skib, nemlig alle typer fartøjer, der færdes til søs, heriblandt flyvebåde, luftpudebåde, undervandsbåde, flydepaller og andre paller, både stationære og transportable (artikel 2.4). Artikel 4 pålægger medlemslandene at forordne straf i tilfælde af overtrædelser af konventionens regler. Ifølge artikel 5 skal alle medlemslande anerkende de certifikater, som et af medlemslandene har udskrevet i overensstemmelse med konventionens krav. I de tilfælde, hvor konventionen bestemmer, at man ombord på skibe skal være i besiddelse af certifikater, der beviser indfrielse af visse krav, har samtlige medlemslande bemyndigelse til at undersøge certifikaternes gyldighed. Hvis der er årsag til at formode, at skib eller udstyr ikke svarer til det, der anføres i certifikatet, kan skibet tilbageholdes.

Artikel 6 påbyder medlemslandene at samarbejde om afsløring af overtrædelse af konventionen samt indfrielse af kravene. Overtrædelser skal anmeldes til flagstaten, der er forpligtet til at undersøge forholdene og, hvis der er årsag til det, gøre ansvar gældende. Artikel 11 påbyder medlemslandene at oplyse IMO om forhold, der har betydning for implementering af konventionen, herunder love og andre forordninger, der er sat i kraft til kravenes indfrielse, udskrift af beviser fra relevante myndigheder, oversigt over havne, der modtager spildolie og andre forurenende materialer, og årlige statistikker over udmåling af straffe for overtrædelse af konventionen. Kravene til konventionens ikrafttrædelse var, at den blev ratificeret af mindst 15 lande, der repræsenterede 50% af verdens samlede fragtskibstonnage. Konventionen trådte i kraft den 2. oktober 1983 med mulighed for forbehold med hensyn til forpligtelse over for bilag III, IV og V. Disse forbehold kan dog senere tilbagekaldes.

De fem bilag er følgende:

Bilag I: Forebyggelse af olieforurening fra skibe. Trådte i kraft 2. oktober 1983.

- Bilag II: Kontrol med forurening forårsaget af miljøforurenende flydende stoffer, der transporteres i bulk. Trådt i kraft 6. april 1987.
- Bilag III: Forebyggelse af forurening fra miljøskadelige stoffer, der transporteres ad søvejen, emballeret eller i container, transporttanke eller jernbanetankvogne. Trådt i kraft 1. juli 1992.
- Bilag IV: Forebyggelse af forurening forårsaget af kloakvand. Endnu ikke trådt i kraft.
- Bilag V: Forebyggelse af forurening forårsaget af affald fra skibe. Trådt i kraft 31. december 1988.

I 1997 blev en ny protokol vedtaget til konventionen om luftforurening med et bilag:

Bilag VI: Regler for kontrol af luftforurening. Endnu ikke trådt i kraft.

Regler og indstillinger

Udover konventioner har IMO vedtaget i hundredvis af regler og indstillinger, der vedrører vigtige forhold i forbindelse med sikkerhed til søs. Selv om disse vedtægter ikke formelt forpligter medlemslandene på samme måde som ratificerede konventioner, har de central betydning både som fortolkninger af konventioner og som vejledninger. Som anført ovenfor går der normalt ca. fem år, fra det tidspunkt en konvention vedtages, til den træder i kraft. Forud for denne periode har der ofte været mangeårige forberedelser. Vedtagelse af regler og indstillinger er derimod ikke så tidskrævende, og da de i lighed med konventionerne sædvanligvis overholdes af medlemslandene, fungerer disse vedtagelser ofte som grundlag for efterfølgende konventioner.

Følgende er eksempler på regler og indstillinger:

International Maritime Dangerous Goods Code (IMDG Code) (vedtaget for første gang i 1965).

International Code of Signals (IMO har siden 1965 haft ansvaret for reglerne).

Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Liquefied Gases in Bulk (1975).

Code for the Construction and Equipment of Mobile Offshore Drilling Units (1979).

Code on Noise Levels on Board Ships (1981).

International Gas Carrier Code (1983).

International Bulk Chemicals Code (1983).

Code of Safety for Diving Systems (1983).

International Safety Management Code, ISM (1993).

Andre former for tjenester til medlemslandene

Efterhånden som antallet af konventioner og andre vedtægter øges, bliver det gradvist sværere for IMOs mindre medlemslande at være på højde med implementeringen af reglerne. Mindre problematisk bliver det ikke af, at mange skibe, der er i dårlig stand og derfor kasseres af

industrilandene, ofte sælges videre til udviklingslande, der forsøger at oparbejde nye erhvervsmuligheder. Et resultat af denne udvikling er ulige konkurrenceforhold mellem en utidssvarende flåde, der sjældent overholder de mest centrale sikkerhedskrav, og moderne skibe, der er bygget i overensstemmelse med IMOs krav.

For at forhindre denne udvikling gør IMO en stor indsats ved at yde rådgivning til de medlemslande, der har problemer med iværksættelse og overholdelse af reglerne. Som led i dette arbejde blev der i 1977 oprettet et udvalg (Technical Co-operation Committee), hvis opgave det var at tilbyde medlemslandene forskellige former for tjenester.

I 1983 oprettede IMO et internationalt universitet, World Maritime University WMU, i Malmø, hvor folk med gode søfarts- eller maskinuddannelser, eller andre relevante uddannelser, fik mulighed for at videreudanne sig indenfor fag som søret, forvaltning, sikkerhed og miljøbeskyttelse. Ca. 1400 studerende fra 135 lande har fået eksamensbevis som henholdsvis Master of Science in Maritime Affairs (MSc) og Postgraduate Diploma in Maritime Affairs, og mange er siden blevet ansat i søfartsadministrationen i deres hjemlande.

Havnekontrol

IMO konventionerne SOLAS, MARPOL, Load Line, STCW og Tonnage samt ILO konvention nr. 147 om mindstekrav til fragtskibe, indeholder alle regler om, at når et skib anløber havn i et land, der har ratificeret konventionerne, har myndighederne bemyndigelse til at undersøge skibet. Yderligere fastsætter de fleste konventioner, at der ikke skal tages større hensyn til skibe fra lande, der ikke har vedtaget konventionerne, end til skibe fra medlemslande.

Med det formål at sikre en identisk kvalitet af kontrollen i europæiske havne, underskrev 14 europæiske lande sammen med Canada en konvention om havnekontrol, *The Paris Memorandum of Understanding on Port State Control, Paris MOU*, der trådte i kraft den 1. juli 1982. Kontrollen indbefatter menneskelivs sikkerhed, forebyggelse af forurening fra skibe og leve- og arbejdsforhold ombord.

Medlemslandene har aftalt at undersøge 25% af de fragt- og passagerskibe, der anløber medlemslandenes havne. Aftalen inkluderer ikke fiskefartøjer. Undersøgelserne er uanmeldte, og alle forhold af betydning for sikkerhed og skibets drift undersøges, herunder også, at samtlige påkrævede certifikater har gyldighed. Et skib, der efter undersøgelsen godkendes, undersøges almindeligvis ikke igen inden for de næste seks måneder.

Undersøgelserne udføres af tilsynsførende, der er godkendt af MOU myndighederne, og samtlige undersøgelser registreres i en database i Haag, hvor MOU har hovedsæde, således at kontrolmyndighederne i alle medlemslande har direkte adgang til oplysningerne. Der udarbejdes en rapport om hver enkelt undersøgelse, hvor samtlige fejl ved skibet, udstyr og dokumenter, der har betydning for sikkerhed, forurening og arbejdsforhold ombord, registreres.

Hvis undersøgelsen viser, at skibet har så alvorlige mangler, at det ikke antages at være sødygtigt, tilbageholdes det, indtil skaderne er repareret. Myndighederne i flagstaten informeres omgående.

Statistikker med alle undersøgelsesresultaterne offentliggøres regelmæssigt, og en gang om året offentliggøres komplette statistikker med oplysninger om antal af undersøgte skibe fra hvert land, undersøgelsesernes antal og resultat, de alvorligste skader og antal af skibe, der er tilbageholdt. Yderligere offentliggøres en oversigt over de lande, hvis skibe er undersøgt i løbet af året, hvor landene står på henholdsvis en hvid, grå eller sort liste, alt efter hvor alvorlige mangler deres skibe har haft.

Eksempelvis var der i årrækken 1997, 1998 og 1999 tilsammen 43 færøske skibe undersøgt med det resultat, at seks skibe blev tilbageholdt for alvorlige mangler, og at Færøerne kom på Paris MOUs grå liste.

Den Europæiske Union

Selv om Færøerne hverken er medlem i EU eller det europæiske økonomiske samarbejde EØS og således ikke er formelt omfattet af EUs regler om sikkerhed til søs og forebyggelse af forurening fra skibe, har disse regler naturligvis stor betydning for færøske fragt- og passagerskibe, der sejler mellem Færøerne og EU havne.

EU tillægger sikkerheds- og miljøanliggender stor betydning. Mange af de vedtægter, der udarbejdes på IMO konferencer, er ikke bindende for medlemslande, men bør opfattes som anbefalinger om forbedringer. Sådanne anbefalinger tillægges ofte bindende virkning i EU medlemslandene.

I et direktiv, der trådte i kraft den 1. juli 1996 har EU fastsat strengere regler for havnekontrol, der bl.a. medfører, at det ikke er tilstrækkeligt at undersøge certifikaterne ombord på skibene, men at der bør føres bedre kontrol end hidtil med skib og udstyr. Derudover er der hjemmel til at forhindre et skib at anløbe havn, hvis det er tilbageholdt i en anden EU havn. Navnene på tilbageholdte skibe offentliggøres ligeledes en gang om måneden.

Den Internationale arbejdsorganisation

FNs arbejdsorganisation, International Labour Organization (ILO), blev grundlagt i 1919 som en af Folkeforbundets særorganisationer. Hovedformålet med ILO er at sikre social retfærdighed, internationalt anerkendte rettigheder for arbejdere samt menneskerettigheder. Dette skulle opnås ved at arbejde for udbredelsen af social sikkerhed og økonomisk velfærd for verdens befolkning ved at sikre anstændige leveforhold, tilfredsstillende vilkår for arbejde og lønninger, og ved at sikre mennesker muligheder for beskæftigelse.

Disse formål blev stadfæstet i Philadelphia deklARATIONEN, der blev godkendt af ILO konferencen i 1944, hvor følgende grundregler blev vedtaget:

- Retten til arbejde for alle,
- Ytringsfrihed og foreningsfrihed er afgørende for fortsat udvikling,
- Fattigdom et sted er en trussel mod fremgang overalt,
- Alle mennesker, uanset hudfarve, religion og køn, har ret til at stræbe efter materiel velfærd og udvikling af frihed og værdighed, efter økonomisk sikkerhed og efter lige muligheder.

I 1946 blev ILO den første særorganisation i FN. Det oprindelige medlemstal var 42 lande, og i 1997 var medlemstallet 174.

Trepartssystemet

Et særligt kendetegn ved ILO er trepartssystemet. Dette betyder, at regeringer, arbejdsgivere og arbejdstagere er ligeligt repræsenteret i medlemslandenes delegationer på ILO møderne. Følgelig har disse tre grupper lige mange stemmer på møder og konferencer. Det erkendes dog, at en vedtægt, der opnås med afstemning, ikke er at foretrække, og man forsøger derfor altid at opnå enighed om de enkelte anliggender for at stå stærke udadtil. Af denne årsag udspilles møderne ofte som forhandlingsmøder, hvor alle deltagere må give efter for at opnå enighed, hvilket normalt også lykkes.

Eksempelvis vedtog man på ILOs årsmøde i 1999 ”*to strengthen tripartism and social dialogue*” for at forbedre samarbejdet mellem de grupper, der bør have fælles interesse i, at forholdene på arbejdsmarkedet er organiseret til fordel for alle parter, nemlig regeringen, arbejdstagere og arbejdsgivere.

De vigtigste redskaber i ILOs arbejde er internationale konventioner, hvor organisationen fremsætter nye krav. Konventionerne skal først og fremmest vedtages på ILO konferencerne, men træder ikke i kraft før de er ratificeret af et vist antal medlemslande. Dette betyder, at mange vedtægter ikke får formel gyldighed som internationale konventioner, fordi de ikke bliver ratificeret af tilstrækkelig mange lande. I hvert tilfælde tager det normalt flere år, før konventionerne træder i kraft.

Andre redskaber er "recommendations", "resolutions" og "conclusions", som dog ikke er juridisk bindende. Under alle omstændigheder anses det for vigtigt, at frem for alt løntagernes foreninger presser deres regeringer til at implementere de forskellige vedtægter, der angår deres interesser.

Sømænds forhold

I 1919 blev det vedtaget at behandle forhold, der vedrørte sømænd på særskilte konferencer, der udelukkende skulle omhandle disse forhold. ILOs første "maritime session" blev afholdt i 1920, og frem til 1996 er der vedtaget 39 konventioner, 29 anbefalinger og en protokol vedrørende sømænd. Dette betyder, at en stor del af ILOs aktiviteter vedrører sømænd.

ILOs opgave er at fastsætte standarder, d.v.s. mindstekrav på virksomhedens forskellige arbejdsområder. Arbejdsområderne er i korthed: generelle krav, uddannelse og øvrige vilkår for søfart, forhold, der vedrører sømænds sikkerhed, helbred og velfærd, kontrol med overholdelse af gældende regler, og social sikkerhed.

De vedtægter, der antages som de mest centrale, blev vedtaget på "maritime sessions" i 1987 og 1996. De vigtigste af disse er konventionerne om arbejdstider og om bemanning af skibe, om retten til hjemsendelse, når sømænd strander i udlandet, og om sømænds velfærd.

Angående fiskerianliggender kan det først og fremmest nævnes, at det i 1996 blev vedtaget, at de regler om sømænds arbejdsforhold, der angår forhold, der ligner fiskeres forhold, også skal være gældende for fiskere, efter nærmere forhandlinger i hvert enkelt land. Denne regel har dog ikke haft en særlig stor praktisk betydning endnu.

Der findes alligevel nogle vedtægter, der specielt vedrører fiskere. Disse er alle af ældre dato, den nyeste stammer fra 1966. Det har været en udbredt opfattelse, at IMO's søfartsafdeling ikke har vist fiskeres forhold nogen betydelig interesse, men her er der forandringer på vej. De senest afholdte konferencer vedrørende fiskere var i 1988 og 1999. Konferencen i december 1999 omhandlede først og fremmest fiskeres helbred og sikkerhed. Der blev udfærdiget yderst betydningsfulde vedtægter om tiltag på disse områder, der utvivlsomt vil fungere som grundlag for et mere foretagsomt arbejde på området i fremtiden.

Færøerne og ILO

Ifølge ILOs vedtægter er det udelukkende stater, der kan opnå medlemskab i organisationen. Det er medlemslandenes regeringer, der udnævner deres ILO repræsentanter. Repræsentanter for arbejdsmarkedet udnævnes som regel af de respektive internationale organisationer. Det er således *International Transport Workers Federation*, ITF, der udnævner størstedelen af sømænds og fiskeres repræsentanter, mens andre mindre internationale organisationer udnævner resten.

I denne forbindelse kan det nævnes, at formanden for Føroya Fiskimannafelag, de færøske fiskeres fagforening, siden 1980 har været formand for ITFs fiskerafdeling, og at han i denne periode på

ILO møder om fiskere har været formand for "Workers Group" og en af næstformændene for "plenum" eller hovedmødet. Da Færøerne ikke har medlemskab i ILO, har hans hjemland været registreret som Faroe Islands/Denmark.

Færøsk deltagelse i internationalt samarbejde vedrørende sikkerhed til søs

En af de opgaver, udvalget fik tildelt, var at undersøge, hvordan forholdene mellem Danmark og Færøerne kunne ordnes, således at Færøerne får selvstændig repræsentation i IMO samt rettigheder som selvstændig medlemsnation, muligvis sammen med Danmark i en periode.

Hjemmel til at forpligte riget internationalt

Som nævnt andetsteds bygger reglerne om sikkerhed til søs og om forebyggelse af havforurening hovedsagelig på internationale konventioner. Siden IMOs oprettelse er disse konventioner blevet forberedt og administreret af IMO. Dog er det ILO, der tager sig af internationale konventioner vedrørende arbejdsmiljø ombord på skibe.

I henhold grundlovens § 19, er det regeringen, der har hjemmel til at forpligte riget i internationale anliggender. En del af denne hjemmel er retten til at underskrive internationale konventioner på kongerigets vegne. Sådanne konventioner er ikke direkte gældende intern ret og træder i kraft som en del af intern ret ved særlig lov eller således, at gældende lovgivning ændres, hvis dette er nødvendigt, for at den opfylder konventionens krav. I henhold til grundloven er den lovgivende magt hos regeringen og folketinget i fællesskab. Derfor sikrer regeringen sig folketingets tilslutning, før den forpligter sig i henhold til internationale konventioner, hvis udførelse kræver folketingets medvirken i forbindelse med ny lovgivning.

Det færøske hjemmestyre og internationale konventioner

I henhold til hjemmestyrelovens § 4, har landsstyret og lagtinget lovgivningskompetencen i særansvar, der er overtaget. I lovens § 5 er dog bestemt, at rigsmyndighederne har afgørelsesretten vedrørende sager, der vedrører kongerigets forhold til andre lande, og at hjemmestyrets hjemmel er begrænset af internationale forpligtelser. Forskellige synspunkter kan gøres gældende vedrørende betydningen af § 5. Det mest vidtgående synspunkt er, at alle internationale konventioner, som Danmark har tilsluttet sig eller vil tilslutte sig i fremtiden, og som har lovform (*self-executing*), automatisk er gældende færøsk ret. Et andet synspunkt er, at § 5 kun skal forstås som en begrænsning af færøsk lovgivningshjemmel, forstået på den måde, at hjemmestyret ikke skal eller bør lovgive i strid med sådanne konventioner. Dertil pålægger § 5 uden tvivl hjemmestyret pligt til – ved den nødvendige lovgivning – at medvirke til, at sådanne konventioner bliver sat i kraft på Færøerne i den udstrækning, de omfatter Færøerne. Hvis hjemmestyret ikke overholder denne forpligtelse, har rigsmyndighederne på den anden side ikke mulighed for at tvinge hjemmestyret til dette uden at tilsidesætte reglerne i hjemmestyrelovens § 4 om lovgivningskompetence i særansvar, der er overtaget. Det ovennævnte vedrører alene

internationale konventioner om forhold, der er dele af områder, der er overdraget som særanliggender.

Det kan nævnes, at den grønlandske hjemmestyreløvs § 10 har en regel, der svarer til § 5, men med det tillæg at regeringen kan pålægge hjemmestyret at gøre de foranstaltninger, der er nødvendige for at overholde forpligtelserne i henhold til § 10.

Medens det således fremdeles er rigsmyndighederne, der her hjemmel til at indgå internationale konventioner, også på områder vedrørende overtagne særanliggender, er det som nævnt ovenfor lagting og landstyre, der har lovgivningskompetencen på disse områder. For at garantere hjemmestyret indflydelse på sådanne konventioner, er der i hjemmestyreløvens § 7 fastsat regler om høring. Den sædvanlige procedure er, at rigsmyndighederne informerer hjemmestyret om de konventioner, Danmark påtænker at deltage i for at undgå protester fra de færøske myndigheder, når konventionerne skal træde i kraft på Færøerne. Hvis beskeden fra Færøerne lyder, at man ikke har tænkt sig at en sådan konvention skal sættes i kraft på Færøerne, tager Danmark almindeligvis, når konvention underskrives, det forbehold at den ikke skal være gældende for Færøerne. Dette kan dog alene gøres ved konventioner, der ikke har forbud imod forbehold. Som eksempel på en konvention, der har forbud imod forbehold, kan nævnes havretskonventionen fra 1982, som Danmark har underskrevet, men endnu ikke stadfæstet efter ønske fra færøsk side, da dette mentes at kunne skade forhandlingerne om afgrænsningen imellem Færøerne og Storbritannien.

Overensstemmelse mellem forpligtelser og hjemmel

Som nævnt ovenfor har det betydning, at der er overensstemmelse mellem de internationale forpligtelser, en regering påtager sig ved aftale med andre lande eller på anden måde, og myndigheden til at iværksætte disse forpligtelser som intern ret.

Spørgsmålet er, hvorledes denne problematik kommer til at se ud, når Færøerne overtager området skibstilsyn og sikkerhed til søs som særanliggender og dermed får fuld lovgivningskompetence på området.

Før dette spørgsmål bliver behandlet og forskellige mulige løsninger nævnes, skal det fremhæves, at landsstyrets stilling er klar. Landsstyret ønsker en overtagelse i henhold til § 2 i hjemmestyreløven og ikke i henhold til § 9. Som bekendt medfører en overtagelse i henhold til § 2, at landstyre og lagting får den fulde lovgivningshjemmel på området, og at rigsmyndighederne overensstemmende hermed mister denne hjemmel.

Fuldmagt

Som nævnt ovenfor blev der den 14. maj 1999 indgået en aftale mellem Færøernes Landsstyre og Søfartsstyrelsen, der hjemlede landstyret (Søfartsadministrationen) at udstede STCW certifikater på nærmere aftalte betingelser.

På internationalt plan er reglerne om uddannelse af sømænd m.v. reguleret i STCW konventionen af 1978 (*International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers*). Denne konvention er ændret flere gange, senest i 1995, da den blev grundlæggende ændret. Bl.a. blev det foreskrevet, at konventionsparterne skulle bevise, at de administrativt og uddannelsesmæssigt er i stand til at håndhæve konventionens krav. Tidligere var sådanne krav ikke gældende, og derfor blev der klaget over, at uddannelsen og derfor også sønæringsbeviserne var af forskellig værdi fra land til land.

Det er den danske regering, der på rigets vegne er konventionspart og derfor forpligtet overfor de andre konventionslande til at iværksætte konventionen som dansk (og færøsk) intern ret. Ved aftalen hjemlede regeringen (Søfartsstyrelsen) landstyret at udstede sønæringsbeviser med samme internationale gyldighed som danske sønæringsbeviser. Samtidig informerede regeringen IMO herom, og de færøske sønæringsbeviser er således internationalt anerkendte. For at understrege, at der i internationale sammenhæng er tale om danske sønæringsbeviser, er det fastsat i aftalen, at betegnelsen skal være "KINGDOM OF DENMARK, Faroe Islands".

Kravene i henhold til STCW konventionen er gennemført som færøsk lovgivning ved disse love med tilhørende bekendtgørelser:

- Lagtingslov nr. 65 af 5. juni 1984 om sømandsuddannelse med senere ændringer
- Lagtingslov nr. 50 af 28. april 1992 om maskinmesteruddannelse m.v. med senere ændringer, og
- Lagtingslov nr. 63 af 3. juli 1998 om bemanning af skibe.

Dertil var det nødvendigt at ændre hvilereglerne i sømandsloven, således at kravene i STCW konventionen kunne opfyldes.

Hvis der med tiden skulle opstå uoverensstemmelser mellem kravene i henhold til gældende lovgivning eller en ændret STCW konvention og kvaliteten af de færøske sønæringsbeviser, får den danske regering som konventionspart problemer i forhold til IMO. Dette kan f.eks. ske, hvis uddannelserne ikke bliver ajourført i henhold til ændrede krav, eller hvis påkrævede efteruddannelser ikke iværksættes. Det samme kan ske, hvis kravene til sejladstid i henhold til STCW konventionen ikke overholdes. I henhold til aftalens art. 4, har Sjóvinnufyrising til at informere Søfartsstyrelsen, hvis betydelige afvigelser opstår mellem de færøske og de danske

regler, men der er øjensynlig ikke aftalt noget om, hvad der skal gøres i sådanne tilfælde. Der er heller ikke i aftalen fastsat nogle opsigelsesregler.

På den anden side udstedes de færøske sønæringsbeviser af Sjóvinnufyrising i henhold til hjemmel (delegation) fra den danske Søfartsstyrelse. Hvis problemerne ikke kan løses på anden måde, har den danske regering således altid mulighed for at trække delegationen tilbage, og på den måde forhindre Sjóvinnufyrising i at udstede færøske sønæringsbeviser med international gyldighed.

Rammelovgivning

En anden fremgangsmåde at garantere regeringens indsigt i og kontrol med, at hjemmestyret opfylder sine forpligtelser i forbindelse med overtagelse, blev benyttet, da folkeskolen blev overtaget i 1979 i henhold til hjemmestyrelovens § 9. Der blev da vedtaget en rigslov, lov. nr. 51 af 14. februar 1979 for Færøerne om folkeskolen. Dette er en rammelov, der fastsætter de grundlæggende krav til organisation og indhold i den færøske folkeskole. I lovens § 7 blev det foreskrevet, at *”Færøernes hjemmestyre fastsætter de nærmere regler om folkeskolen på Færøerne, herunder om folkeskolens formål og styrelse, om undervisningens indhold, omfang og tilrettelæggelse samt om undervisningspligtens opfyldelse.”*

Med denne ordning sikrede regeringen sig, at hjemmestyret ikke kan gå længere end tilladt indenfor de rammer, der var fastsat i loven, som hjemlede overtagelsen. Hvis en færøsk folkeskolelov f.eks. havde fastsat betaling for deltagelse i folkeskoleundervisning eller for undervisningsmateriale, ville dette være i strid med rammelovens § 4 og således ugyldigt.

Med hjemmel i loven blev lagtingslov nr. 21 af 22. marts 1979 om folkeskolen på Færøerne vedtaget.

Hverken først- eller sidstnævnte af disse to løsninger kan siges at gå de færøske ønsker i møde, når det drejer sig om overtagelse af skibstilsynet. M.h.t førstnævnte eksempel, er der i virkeligheden kun tale om administrationsfuldmagt ”forvaltningsdelegation”, baseret på aftale, medens der i sidstnævnte tilfælde er tale om § 9-overtagelse. I begge tilfælde er den færøske lovgivningskompetence på området begrænset, og den øverste lovgivningskompetence er stadig placeret hos regeringen, hvilket ikke stemmer overens med overtagelse i henhold til hjemmestyrelovens § 2.

Overtagelse uden betingelser

Overtagelse af skibstilsynet som særanliggende medfører som nævnt ovenfor, at lovgivningskompetencen overføres til hjemmestyret, medens det stadig bliver regeringen, der har hjemmel og ansvar overfor de internationale organer, først og fremmest IMO, der administrerer disse sager. Derfor kan en løsning, der ikke på en eller anden måde tillader regeringen indsigt i og kontrol med færøsk lovgivning og administration på området efter overtagelse, ikke forventes at være tilfredsstillende for regeringen. Hjemmestyrelovens § 5 om begrænsning af hjemmestyrets hjemmel pga. internationale forpligtelser alene kan ikke antages at bemyndige regeringen til at intervenere i områder, der er overtaget som særanliggende, i tilfælde, hvor hjemmestyret ikke medvirker til, at internationale regler, som regeringen har tilsluttet sig, sættes i kraft på Færøerne.

Overensstemmelse mellem ansvar og forpligtelser

Spørgsmålet er herefter, om der findes nogen løsning på modsætningen mellem rigets internationale forpligtelser og interne bemyndigelser vedrørende et færøsk skibstilsyn med ubegrænset lovgivnings- og administrativ kompetence for hjemmestyret.

Ovenfor er nævnt, at langt den største del af lovgivning og andre regler på området sikkerhed til søs har sin oprindelse i internationale konventioner og vedtagelser, først og fremmest under IMO. IMOs vedtægter er fastsat i konvention af 6. marts 1948 (*Convention on the International Maritime Organization*), som trådte i kraft i 1958. Hovedreglen er, at kun stater kan få medlemskab, men der er dog en undtagelse hertil i henhold til art. 8, der er sålydende:

Any Territory or group of Territories to which the Convention has been made applicable under Article 72, by the Member having responsibility for its international relations or by the United Nations, may become an Associate Member of the Organization by notification in writing given by such Member or by the United Nations, as the case may be, to the Secretary-General of the United Nations.

Art. 72, litra a og b er sålydende:

(a) Members may make a declaration at any time that their participation in the Convention includes all or a group or a single one of the Territories for whose international relations they are responsible.

(b) The Convention does not apply to Territories for whose international relations Members are responsible unless a declaration to that effect has been made on their behalf under the provisions of paragraph (a) of this Article.

Art. 72, litra c og d har ikke betydning i denne forbindelse.

Associeret medlemskab medfører stort set de samme rettigheder og forpligtelser som egentligt medlemskab i henhold til art. 9, der er sålydende:

An Associate Member shall have the rights and obligations of a Member under the Convention except that it shall not have the right to vote or be eligible for membership on the Council and subject to this the word "Member" in the Convention shall be deemed to include Associate Member unless the context otherwise requires.

IMOs vedtægter tillader således medlemskab for andre end stater med rettigheder og forpligtelser, som alene er begrænset vedrørende stemmeret og valgbarhed til det styrende organ. Det skal dog nævnes, at art. 9 også kan fortolkes derhen, at associerede medlemmer ikke har stemmeret overhovedet.

Hovedbetingelsen for færøsk medlemskab i IMO er, at Danmark som medlemsland underretter FNs generalsekretær om, at konventionen, der er godkendt af Danmark på vegne af det danske rige, i fremtiden skal være specielt gældende for Færøerne som associeret medlem. Selvom det ikke direkte er nævnt i konventionen, er det uden tvivl også nødvendigt, at IMO og organisationens medlemmer godkender Færøerne som medlem. Det er lidet sandsynligt, at der skulle opstå problemer vedrørende dette i et tilfælde, hvor medlemsstaten Danmark foreslår og anbefaler for en del af riget, der som Færøerne må antages at have de nødvendige særlige egenskaber for at kunne blive associeret medlem, se nærmere nedenfor vedrørende Hong Kong og Macau. Her skal dog tilføjes, at da Hong Kong og Macau blev associerede medlemmer, som de hidtil eneste, skete dette øjensynlig uden at det var nødvendigt med godkendelse fra de andre medlemsstater. Situationen vedrørende Færøerne er dog noget anderledes, da Færøerne egentlig er repræsenteret i IMO som en del af det danske rige, medens det britiske og portugisiske medlemskab ikke omfattede Hong Kong og Macau, førend de blev associerede medlemmer, i henhold til art. 72 (b).

Danmarks stilling

Hvorvidt Danmark vil medvirke til, at Færøerne får egentlig medlemskab i IMO, er et åbent spørgsmål, og forskellige opfattelser kan forudses.

For taler først og fremmest, at på denne måde kunne Danmark løse problemet vedrørende modsætningen mellem internationale forpligtelser og interne bemyndigelser i forbindelse med, at Færøerne overtager området som særanliggende. Dette er sandsynligvis også den eneste mulige

løsning, hvis reglerne i hjemmestyreløven skal overholdes. Med medlemskab følger, i henhold til art. 9 i IMO konventionen, alle forpligtelser (og alle rettigheder) for almindelige medlemmer, kun med ovennævnte undtagelser. Færøerne ville som medlem have direkte ansvar overfor IMO til at sætte konventions- og andre krav til sikkerhed til søs i kraft som færøsk ret og opretholde disse krav. Samtidig ville Danmark slippe for sine forpligtelser overfor IMO til at påse, at Færøerne som del af det danske rige overholdt sine forpligtelser.

Danmark har tidligere anerkendt Færøernes særstatus i udenrigsanliggender. Hjemmestyreløvens regler om færøsk deltagelse i forhandlinger og aftaler med andre lande om forhold, der er af særlig betydning for Færøerne, er i mange år blevet praktiseret således, at de færøske myndigheder har vide beføjelser, uden at der er blevet lagt vægt på smålige fortolkninger af ordene i de relevante lovtekster.

Det er heller ikke ukendt, at Danmark i internationale forhold har anvendt betegnelser for Færøerne, eller i hvert fald anerkendt, at Færøerne er blevet omtalt med navne, der minder om ordlyden i IMO konventionens art. 72. I Romtraktatens art. 227, der fastsætter traktatens anvendelsesområde, er pkt. 4 sålydende:

The provisions of this Treaty shall apply to the European territories for whose external relations a Member State is responsible.

I pkt. 5 bliver Færøerne omtalt således:

Notwithstanding the preceding paragraph(s): This Treaty shall not apply to the Faroe Islands.

Det blev altså anset at være nødvendigt at have en særlig undtagelse for Færøerne i art. 227, pkt. 4. Dette kunne tyde på, at Færøerne er blevet anset for at være omfattet af begrebet territorium, hvis udenrigsforhold ”a Member State (i dette tilfælde Danmark) is responsible (for) ”.

En anden fortolkning kan dog komme på tale. Art. 227, stk. 5 (a) kan siges at være indsat som en undtagelse fra art. 227, stk. 1 i Romtraktaten, hvor det bestemmes, at ”This Treaty shall apply to... the Kingdom of Denmark...” til stadfæstelse af, at traktaten ikke gælder for den del af det danske kongerige, der hedder Færøerne. Hvis denne fortolkning er rigtig, betyder undtagelsen i stk. 5 (a) alene, at Danmark ved underskrivelsen har taget forbehold for, at traktaten ikke omfatter Færøerne.

Denne fortolkning er dog ikke i fuld overensstemmelse med ordlyden i den erklæring (nr. 25) om varetagelse af de i Romtraktatens artikel 227, stk. 3 og 5 litra a og b nævnte oversøiske territoriers interesser, der blev underskrevet i forbindelse med traktatindgåelsen i Maastricht den 7. februar 1992. Erklæringen indeholder en direkte henvisning til Færøerne (smh.m. artikel 227, stk. 5 litra a)

som et af de territorier, hvis interesser vedkommende medlemslande skal varetage i tilfælde, hvor der foreligger modstrid med fællesskabets interesser.

Danmark har således i EU regi godkendt, at Færøerne anerkendes som et territorium, hvis udenrigsanliggender Danmark har ansvar for. Det skulle derfor ikke medføre nævneværdige problemer for Danmark at anerkende Færøerne på tilsvarende måde i IMO regi.

Det ville også være i god overensstemmelse med den mere progressive fortolkning af hjemmestyreløven, som danske myndigheder har været talsmænd for i de seneste år, at regeringen medvirkede til at få en overtagelse af sagsområdet sikkerhed til søs at virke efter hensigt. Hjemmestyret har tidligere overtaget opmåling og registrering af skibe samt bemandingsforhold. Af de mere betydningsfulde søfartslove udover søloven er der således alene lov om skibes sikkerhed og lov om skibsfartens betryggelse, der ikke er overtaget, og det er netop disse to love, denne sag drejer sig om, da disse love er en del af den nye lov om sikkerhed til søs.

Tilsvarende progressive synspunkter har tidligere været fremført af statsministeriet, særligt når der har været tale om sagsanliggender, der var dele af en større helhed, som f.eks. da navnelovgivningen blev overtaget, og også i forbindelse med overtagelse af skibstilsynet.

Der er på den anden side uden tvivl også forhold, der fra et dansk synspunkt taler imod at medvirke til færøsk medlemskab i IMO.

Det kan næppe bestrides at termen ”territory for whose international relations” som et IMO medlemsland har ansvaret for, i sin oprindelse er nært beslægtet med begrebet ”non-self-governing territory” i kapitel XI i FN’s stiftelsesoverenskomst, der omhandler medlemslandenes forpligtelser overfor territorier, hvis befolkning ikke har opnået fuld selvbestemmelse. Danmark har aldrig overfor FN anerkendt Færøerne som et sådant territorium, og det kan derfor tænkes, at danske myndigheder vil være tilbageholdende med nu at anvende betegnelser om Færøerne, der kan fortolkes i denne retning, og således skabe en international tilværelse for Færøerne, der hidtil ikke har været anerkendt fra dansk side.

En erklæring fra den danske regering i medfør af IMO konventionens art. 72 kan på den anden side formuleres på en sådan måde, at det tilkendegives udtrykkeligt, at en dansk anerkendelse af Færøerne som et særligt territorium alene skal være gældende i IMO regi og ikke kunne fortolkes som nogen ændring af Færøernes statsretlige stilling i andre relationer.

Hong Kong og Macau

Hong Kong, der var engelsk koloni indtil 1997, blev associeret medlem af IMO i 1967. Dette skete på den måde, at den engelske regering meddelte FNs generalsekretær, at engelsk deltagelse i IMO konventionen også skulle omfatte Hong Kong, der samtidig skulle blive "... an Associate Member of the Organisation under Article 9 of the Convention". Det ser ikke ud til, at dette skabte problemer af nogen art, hverken overfor organisationen eller de øvrige medlemmer.

I overenskomsten mellem Storbritannien og Kina fra 1984 om indlemmelse af Hong Kong i Kina fra 1. juli 1997 at regne som særlig administrativ region (Special Administrative Region of the People's Republic of China) aftaltes bl.a. om udenrigsanliggender, at Hong Kong under navnet Hong Kong, Kina, skulle bevare en passende stilling i de internationale organisationer, som Kina var medlem af.

I "grundloven" (the Basic Law) for Hong Kong, der blev vedtaget af den kinesiske folkekongres den 4. april 1990, bestemmes om udenrigsanliggender bl.a., at Hong Kong kunne opretholde og udbygge sine relationer til andre lande indenfor visse områder som f.eks. søfart. Hong Kongs medlemskab i IMO fortsatte, nu under navnet Hong Kong, Kina.

Macau var portugisisk koloni indtil 1999, da området blev tilbageleveret til Kina. I skrivelse af 2. februar 1990 meddelte den portugisiske regering FNs generalsekretær, at overenskomst var indgået i 1987 mellem Portugal og Kina om, at Kina skulle overtage suveræniteten over Macau fra den 20. december 1999 at regne, og at i overensstemmelse med overenskomsten skulle IMO konventionen være gældende for Macau fra den 2. februar 1990 og Macau blive "...an Associate Member of the International Maritime Organisation with effect from the same date". Samtidig bekræftede den kinesiske regering, at Macau som særlig administrativ region i Kina skulle fortsætte som medlem af IMO under navnet Macau, Kina, med den begrundelse, at "it will continue to meet the necessary requirements of an associate member".

Macaus IMO medlemskab, der havde direkte forbindelse med den forestående indlemmelse i Kina, synes heller ikke at have skabt problemer af nogen art.

Uanset hvad man måtte mene om Færøernes mulighed for at opnå medlemskab i IMO sammenlignet med Hong Kongs og Macaus stilling, da de blev medlemmer, er Færøernes aktuelle stilling den, at Færøerne må antages at have større selvbestemmelsesret i det danske rige, end Hong Kong og Macau i det kinesiske. Nogle få eksempler kan nævnes fra Hong Kongs "grundlov", der har status som en af den kinesiske folkekongres vedtaget lov. I lovens indledning understreges, at Hong Kong har været en del af kinesisk territorium i umindelig tid, og at Kina nu genetablerer den fulde suverænitæt over området samt stadfæster den nationale enhed og landets integritet. I lovens

paragraf 1 fastslås, at Hong Kong er en "inalienable part of the People's Republic of China". Det fastslås gentagne gange, at Hong Kongs administrative særstilling er etableret ved delegation. Den kapitalistiske samfundsordning garanteres i 50 år. Den øverste embedsmand, der samtidig er regeringsleder, udpeges af den kinesiske regering, hvilket ligeledes er tilfældet for så vidt angår de andre ledende embedsmænd.

Den for Macau gældende lov, der blev vedtaget af den kinesiske folkekongres den 31. marts 1993, er på alle væsentlige områder identisk med loven for Hong Kong.

Som nævnt ovenfor bekræftede Kina i 1990, at Macau fortsat ville opfylde de nødvendige krav til associeret medlemskab i IMO. Såfremt der hermed sigtes til Macaus forfatningsretlige stilling som administrativt område i Kina, er der ikke meget der tyder på, at Færøerne ikke i rigeligt mål kan sidestilles med Hong Kong og Macau.

Det kan konkluderes, at Hong Kongs og Macaus stilling som associerede medlemmer i IMO efter integrationen i Kina er et fortilfælde, der bør kunne påberåbes for Færøernes vedkommende. Danmark ville endda kunne henvise til, at når disse to områder fortsat har kunnet opretholde deres medlemskab efter integrationen i Kina, må Færøerne kunne opnå medlemskab, uden at det er nødvendigt at argumentere med, at Færøerne er et særligt territorium.

Administration og omkostninger

Om administrationen anføres det i brevet fra Færøernes lagmand, dateret 30. oktober 1998, at udvalget skal udarbejde en indstilling om ”administrationen af Skibstilsynet, der lægges sammen med den nuværende Sjóvinnufyrisiting til en afdeling i Fiskeriministeriet”, og at ”udvalget bør lægge vægt på, at en færøsk lovgivning og administration bliver så enkel som muligt, herunder at stille et forslag om regelværk og tværgående koordination i systemet”.

Organisation af administrationen

Ifølge kommissoriets formulering, er opgaven særdeles klar, hvad angår organisation af administrationen. Administrationen skal koordineres med den nuværende Sjóvinnufyrisiting som en afdeling i Fiskeriministeriet. Udvalget har overvejet, hvorvidt dette er den bedste løsning, i betragtning af, at en fremtidig færøsk administration af sikkerhed til søs på mange måder kan komme i konflikt med de søfarts- og fiskeriinteresser, der i øvrigt varetages af Fiskeriministeriet. På den anden side kommer administrationen af anliggendet sikkerhed til søs også til at varetage opgaver, der nødvendiggør samarbejde med Fiskeriministeriets øvrige afdelinger samt repræsentanter for søfarten, hvilket taler til fordel for forslaget om, at administrationen lægges sammen med den færøske Sjóvinnufyrisiting. Hvorvidt det skal være en afdeling i Fiskeriministeriet, er mere tvivlsomt, når man tænker på de særlige tilsynsopgaver, som administrationen skal varetage. Udvalget anbefaler, at en fremtidig færøsk Sjóvinnufyrisiting, der vil indbefatte den nuværende og den fremtidige administration af anliggendet sikkerhed til søs, organiseres som en selvstændig administration under søfartsministeren, og at dens forpligtelser og hjemler fastsættes i en særlig bekendtgørelse.

Udvalget er af den opfattelse, at meget taler for, at en fremtidig færøsk Sjóvinnufyrisiting organiseres som en selvstændig administrativ enhed under ministeren.

Forvaltningen af så omfattende og vigtige anliggender som sikkerhed til søs og beskyttelse mod havforurening fra skibe er en krævende opgave. Regelværket på begge områder fastsættes i stort omfang af internationale konventioner, der pålægger medlemslandene vidtrækkende forpligtelser. Regelværket og dets administration må nødvendigvis opfylde de internationale krav, for at færøsk søfart ikke skal få et dårligt omdømme med deraf følgende økonomiske og andre konsekvenser. Det er ikke muligt at skabe sikre og menneskelige levevilkår ombord på skibe uden at stille krav. Disse krav medfører udgifter i større eller mindre grad, og det første spørgsmål, der melder sig, er derfor, hvem der skal dække udgifterne. Det faktum, at det er en færøsk Sjóvinnufyrisittings pligt og ret at håndhæve de krav, der stilles af internationale konventioner og lovgivningen, betyder ikke, at det nødvendigvis er det offentlige, der skal betale. Regningen tilsendes som oftest til rederiet, der med tiden kan overføre en del af udgifterne til besætningen, efterhånden som overenskomsterne tillader det. Udgifterne til nye sikkerhedskrav viser sig som oftest med det samme, hvorimod der

almindeligvis går længere tid, før fordelene bliver synlige for besætning og rederi, og i denne periode bliver det Sjóvinnufyrising, der står for skud.

At føre tilsyn med de gældende regler, og at fordre deres overholdelse, kan, omstændighederne taget i betragtning, være endnu mere krævende for den, der har ansvaret. I denne forbindelse burde det være tilstrækkeligt at erindre om de seneste års talrige eksempler på ruteskibe, hvis sejlads blev indstillet, fordi de ikke indfrie de gældende sikkerhedskrav.

Selv om Sjóvinnufyrisingens administration af anliggendet nødvendigvis bør sortere under ministerens ansvar, er det ikke tilrådeligt, at administrationen til daglig oplever politisk indgriben.

Administrative opgaver

Forslaget til lov om sikkerhed til søs er formuleret som en rammelov, der fastsætter hovedkravene, mens ministeren får hjemmel til at fastsætte nøjere regler om, hvordan lovens krav implementeres. Søfartsministeren, der ifølge loven er højeste administrative myndighed, vil højst sandsynligt overlade sin hjemmel til Sjóvinnufyrising at administrere, som bemyndiget i lovens § 2.

Disse hjemler forefindes først og fremmest i lovens kapitel 2, der fastsætter de overordnede krav til bygning af skibe og udstyr m.v., mens Sjóvinnufyrising med hjemmel i loven fastsætter de mere konkrete krav. Denne del af administrationen indbefatter hovedsagelig følgende opgaver:

- Forberedelse og udfærdigelse af love: lov om sikkerhed til søs, bemandingslov, sømandslov, mønstringslov, lov om skibsregistrering og lov om international skibsregistrering.
- Bestemmelse af nærmere regler med hjemmel i lov om sikkerhed til søs, der offentliggøres i *Fráboðanir frá Sjóvinnufyrisingini* i stedet for som nu i *Meddelelser fra Søfartsstyrelsen*.
- Udfærdigelse af bekendtgørelser m.v., der er nødvendige for opretholdelse og ajourføring af den øvrige lovgivning under Sjóvinnufyrising.
- Varetagelse af forholdene til IMO og andre relevante internationale organisationer og institutioner. Uden hensyn til hvordan Færøernes forhold til IMO m.v. organiseres, er det nødvendigt at være orienteret om internationalt samarbejde, da størstedelen af reglerne på området har deres oprindelse i internationale konventioner.

Lovens kapitel 3 omhandler skibstilsyn, der får følgende hovedopgaver:

- Administration og implementering af ovennævnte lovgivning, herunder udskrivning af sønæringsbeviser (STCW – certifikater) og nødvendigt samarbejde med søfartsskolerne i denne forbindelse.
- Syn af skibe, herunder undersøgelser af ulykker til søs m.v.

Administrationens omfang

Der findes utvivlsomt forskellige meninger om, hvorvidt en administrations omfang er (for) stort eller lille, men det er sandsynligvis ikke svært at nå til enighed om, at en administration ikke bør være større end nødvendigt for at evne at løse sine opgaver. Hvis vi ser på de opgaver, en fremtidig færøsk Sjóvinnufyrising kommer til at forvalte, er de særdeles omfattende. Det bliver nødvendigt med et regelmæssigt og vedvarende arbejde med ajourføring af lovgivningen i overensstemmelse med de skiftende krav. Yderligere bliver det nødvendigt at følge med i udviklingen i IMO og andre relevante institutioner. Derudover vil opgaverne i forbindelse med synsarbejdet kræve en indsats.

Regelværket

På nuværende tidspunkt får vi uden betaling det omfattende regelværk, som den danske Søfartsstyrelse udfærdiger og løbende ajourfører. *Meddelelser fra Søfartsstyrelsen* er den danske udgave af de internationale krav, som den danske regering er forpligtet til at opretholde, når det gælder danske og færøske skibe. Hvis området overtages som særanliggende med de rettigheder og forpligtelser, dette medfører, vil pligten til at udarbejde og opretholde tilsvarende regler for den færøske flåde i fremtiden ligge hos os.

Den, der er bekendt med *Meddelelser fra Søfartsstyrelsen*, har ikke svært ved at forestille sig, hvor omfattende et arbejde er forbundet med organisering og ajourføring af et sådant regelværk, der er en konventionsbetinget pligt for de stater, der har ratificeret de konventioner, der gælder på området. Dette er i virkeligheden så godt som alle lande med en søfart af betydning.

Hvis vi ser på forholdene i Island, er situationen den samme. Søfartsinstitutionen udgiver en regelprotokol, hvor gældende internationale konventioner, lovgivning og bekendtgørelser publiceres og ajourføres efter behov. Konventionerne trykkes på engelsk og islandsk. Da Torremolinos konventionen blev vedtaget og bekendtgjort i januar i år i *Regeringstidende*, der svarer til *Færøernes Lovtidende*, var det naturligvis på islandsk.

Selv om Sjóvinnufyrising i forbindelse med udfærdigelse af regler vil få de samme pligter som administrationerne i andre lande, betyder det ikke nødvendigvis, at alt arbejdet skal udføres på ny. Som før anført, bygger størstedelen af reglerne på international ret og ligner derfor i høj grad hinanden fra land til land. Det burde derfor være muligt at indgå en aftale med eksempelvis Danmark og/eller Island om at anvende deres regler som grundlag for det færøske regelværk. En sådan aftale ville også forenkle arbejdet med ajourføring. Regelværket bør med tiden udkomme i en færøsk udgave. Hvor hurtigt dette er muligt, afhænger af, hvor mange penge, der bevilges. I tilfælde af, at et tilstrækkeligt årligt beløb bevilges, kan det grundlæggende oversættelsesarbejde udføres i løbet af få år, mens den nødvendige tilpasning til færøske forhold foretages efter behov. Det ville utvivlsomt være fornuftigt at få aftaler i stand med både de danske og islandske søfartsmyndigheder.

Idet fragt- og passagerskibe udgør langt den største del af den danske flåde og fiskefartøjer kun en lille del, er det danske tilsyn med fiskefartøjer mindre udviklet end tilsynet med de øvrige skibskategorier. I Island er situationen den modsatte, med fiskefartøjer som den største del af flåden.

Med hensyn til den færøske flådes sammensætning ville det være en fordel at anvende det islandske system for fiskefartøjer, da den er særdeles veludviklet og moderne, især når det gælder mindre fartøjer. På den anden side er det danske regelværk for andre skibskategorier bedre udbygget end det islandske, og således bedre egnet som grundlag for et færøsk regelværk for andre skibe end fiskefartøjer.

Det islandske sikkerhedssystem for mindre fiskefartøjer er særlig interessant, når man tænker på, at der næsten intet tilsyn føres med disse både hos os. Hvis dette system blev iværksat på Færøerne med eventuelle tilpasninger, ville det være muligt at udvikle det efterhånden. Man kunne eventuelt indlede arbejdet med et system, hvor den enkelte bådejer indsender en blanket til Sjóvinnufyrising med oplysninger om sikkerheden ombord. Tilsynet kunne organiseres i samarbejde med Fiskeritilsynet, da denne institution på nuværende tidspunkt fører tilsyn med åbne både i henhold til loven om redningsudstyr ombord på åbne både.

Privatisering af synsarbejde

Medens regelværkets udfærdigelse og vedligeholdelse altid vil være det offentliges opgave, har man i de fleste lande overladt større og større dele af synsarbejdet til private virksomheder, først og fremmest de klassifikationselskaber, som det offentlige har godkendt til at tage sig af dette arbejde. Ansvaret vil dog altid ligge hos myndighederne, også ansvaret for den del af syns- og andet tilsynsarbejde, der muligvis bliver privatiseret.

Det offentliges fordele er frem for alt, at Sjóvinnufyrisingens arbejdsbyrde bliver mindre, og at administrationen og den offentlige bevilling kan begrænses tilsvarende. På den anden side kræver klassifikationselskaberne betaling for deres arbejde, men da de fleste større skibe er i klasse, bliver arbejdet ikke tilsvarende større og dyrere, fordi klassen også tager sig af de offentlige synsopgaver ombord på de klassificerede skibe.

I loven er der hjemmel til, at ministeren med nærmere bestemte betingelser kan autorisere klassifikationselskaber og andre virksomheder til at syne skibe på Sjóvinnufyrisingens vegne og med ansvar overfor Sjóvinnufyrising.

Udvalgets vurdering af Sjóvinnufyrisingens behov for ansatte og omkostninger bygger på den forudsætning, at alle passagerskibe undtagen de, der er mindre end 20 ton (P-skibe), alle fragtskibe og fiskefartøjer 45 meter eller længere synes fuldt ud af klassen.

Behov for ansatte og anslåede omkostninger

| | Timer / år |
|--|--------------------|
| Synsarbejde: | |
| 13 passagerskibe > 20 BRT i kystfart | 0 |
| 1 passagerskib > 20 BRT i udenlandsk sejlads | 0 |
| 11 P-skibe, 40 timer / skib / år: | 440 |
| 12 fragtskibe > 500 BRT: | 0 |
| 7 fragtskibe < 500 og > 20 BRT: | 0 |
| 24 fiskefartøjer > 500 BRT og > 45 m.: | 0 |
| 10 fiskefartøjer > 500 BRT og < 45 m. a 18 timer | 180 |
| 150 fiskefartøjer > 20 BRT à 12 timer, 2 syn pr. 5 år: | 750 |
| 60 fiskefartøjer < 20 og > 5 BRT, a 4 timer (et syn hvert andet år): | 120 |
| 500 (anslået) fiskefartøjer / kystfiskefartøjer, Indslusningsordning: | 500 |
| 4 uanmeldte årlige syn af passagerskibe 25 timer / skib: | 100 |
| 10 uanmeldte syn af fiskefartøjer og fragtskibe i klasse, a 25 timer: | 250 |
| I løbet af fem år har myndighederne besøgt samtlige skibe | |
| Uanmeldte syn af uklassificerede skibe, undtagen mindre skibe, 50 skibe a 10 timer: I løbet af fem år har myndighederne besøgt samtlige skibe | 500 |
| Kontrol af klassifikationsselskaberne. | |
| 5 skibe om året a 25 timer: | 125 |
| 2 nye skibe < 24m. og > 15m. om året a 300 timer | 600 |
| 5 importerede skibe a 150 timer om året: | 750 |
| Skibe < 15 meter: | |
| 5 nybygninger om året a 16 timer | 80 |
| 5 importerede skibe om året a 16 timer | 80 |
| Syn af udenlandske skibe: | 100 |
| Rejsetid i forbindelse med syn: | 1.500 timer |
| Tilsammen (afrundet): | 6.000 timer |

Anslåede driftsudgifter:

Søfartsdirektøren

Internationalt samarbejde, 1 ansat

Lovkoncipering, opretholdelse af regelværket,
forberedelse af syn o.a., 3 ansatte

Undersøgelser af ulykkestilfælde, 1 ansat

Anm.: Det antages, at en ad hoc undersøgelseskomité
nedsættes til at undersøge større ulykkestilfælde
med bevilling på finansloven

| | | |
|---|------------------|--------------------------|
| Tilsammen | 2.300.000 | |
| Synsarbejde, 4 ansatte: | | |
| Kontor, 4 ansatte: | | |
| Tilsammen | <u>2.300.000</u> | |
| Samlede lønudgifter: | <u>4.600.000</u> | <u>4.600.000</u> |
| Lejeudgifter 300m ² a 800: | 250.000 | |
| Kontordrift, rejseudgifter og indkøb af udstyr | 2.150.000 | |
| Kursusaktiviteter, indkøb af varer og service, samarbejdsudvalg m.v. | <u>3.000.000</u> | |
| Tilsammen | <u>5.400.000</u> | <u>5.400.000</u> |
| I alt | | <u>10.000.000</u> |

Hvis anliggenderne fyrtjeneste, farvandsafmærkning og vejrtjeneste
overtages, kommer følgende udgifter oveni:

| | | |
|-------------------------|------------------|-----------------------------|
| Fyrtårne og afmærkning: | 5.800.000 | |
| Vejrtjeneste (DMI): | <u>2.200.000</u> | |
| Tilsammen | <u>8.000.000</u> | <u>8.000.000</u> |
| I alt | | kr <u>18.000.000</u> |

Indstilling

Med det formål at iværksætte beslutningerne om overtagelse af skibstilsynet som særanliggende og gennemføre den i denne forbindelse nødvendige lovgivning, indstiller kommissionen:

Der indledes forhandlinger med regeringen om overtagelsen og eventuelle betingelser herfor, således som forudsat i 1988 og 1998. I forbindelse med disse forhandlinger kan landsstyret henvide til kommissionens beretning og lovforslaget som bevis for landsstyrets planer for færøsk lovgivning på området efter overtagelsen.

Der bør tilvejebringes klarhed over, hvorvidt landsstyret ønsker at overtage fyrvæsenet, vejrtjenesten og farvandsopmåling, eller om regeringen kræver, at disse områder overtages sammen med skibstilsynet.

Spørgsmålet om færøsk repræsentation i IMO bør løses i forbindelse med overtagelsen.

Efter forhandlingernes afslutning revideres lovforslaget i det omfang, dette måtte være nødvendigt, med forelæggelse for lagtinget for øje, efter at det har været til høring hos relevante myndigheder, foreninger og repræsentanter for erhvervslivet.

Sagsområdet administreres af Sjóvinnufyrisingin (den færøske Søfartsstyrelse), der etableres som selvstændig administration under landsstyremanden for søfart.

Der indgås aftaler med de danske og islandske søfartsadministrationer om oprettelse og vedligeholdelse af regelværket.