

søs jf. L 159 fremsat den 15. december 1999 (FT 1999-2000, Tillæg A, s. 4358), blev der indført hjemmel i lov om sikkerhed til søs til at tilbageholde skibe, som sikkerhed for bødekraft i tilfælde af overtrædelse af bestemmelserne om oliejournaler m.v. Med lovforslaget foreslås det at udvide politiets adgang til at tilbageholde skibe til sikring af bødekraft og sagsomkostninger med henblik på at effektivisere bødeopkrævningen.

Navnlig i sager, hvor der er begået overtrædelser om bord på udenlandske skibe, er der en oplagt risiko for, at skibet forsvinder, og at bøden derfor ikke eller kun meget vanskeligt kan inddrives. I disse tilfælde vil en tilbageholdelse af skibet, indtil bøden er betalt, eller der er stillet sikkerhed herfor, være et effektivt middel til at effektivisere sanktioneringen. Uden sikkerhedsstillelse vil det i praksis ofte – navnlig ved udenlandske skibe – ikke være muligt at inddrive de skyldige bøder.

Sigtet med bestemmelsen er således at fremtvinge, at der stilles sikkerhed for bødekraft, før skibet sejler videre. I praksis forventes det at være ganske sjældent, at der ikke vil blive stillet en sådan sikkerhed, således at tilbageholdelse nødvendigvis gøres. Kravet om sikkerhedsstillelse vil primært volde ulempe for den person eller virksomhed, som har interesse i skibets fortsatte sejlads, hvilket ikke nødvendigvis er den samme person eller virksomhed, som strafansvaret retter sig imod. Er et skib lejet ud (tidsbefragtet) vil generne ved tilbageholdelsen således i første række ramme tidsbefragteren, idet skibet ikke vil få lov til at sejle videre, før der er stillet sikkerhed for bøden. I sådanne tilfælde vil tidsbefragteren, såfremt den pågældende har stillet sikkerhed for at fremme skibets hurtige videre-sejlads, formentlig kunne gøre et erstatningsansvar gældende over for det rederi, som er ansvarlig for skibets drift, og mod hvem bødekraften retter sig.

Tilbageholdelse forudsættes at kunne ske, når der er rimelig grund til at antage, at der som led i et skibs drift er sket overtrædelse af lov om sikkerhed til søs, lov om skibes besætning eller af bestemmelser udstedt i medfør af disse love, og tilbageholdelse må anses nødvendig for at sikre det offentliges krav på bøder og sagsomkostninger. Der kan eksempelvis være tale om, at man om bord på skibet benytter for lidt eller ukvalificeret arbejdskraft, at man tilsidesætter bestemmelser om vagthold og udgik, eller at man ser stort på bestemmelserne om hviletid. Også i tilfælde af spiritussejlads vil der kunne ske tilbageholdelse, men det forudsættes dog i disse tilfælde, at bestemmelsen kun anvendes, hvis den skyldige er et besætningsmedlem, som er direkte involveret i skibets navigering (f.eks.

skibsføreren eller en styrmand), men ikke, hvis den skyldige blot indgår i skibets sikkerhedsruller.

Ud over de nævnte tilfælde vedrørende spiritussejlads, forudsættes tilbageholdelse alene anvendt i tilfælde, hvor overtrædelserne er sket i den økonomiske interesse for den, der disponerer over skibet, eller inden for rammerne af rederiets instruktionsbeføjelse, eller hvor der er grundlag for at gøre virksomhedsansvar gældende. Som anført oven for resulterer virksomhedsansvaret i væsentligt højere bøder, end hvis der alene gøres ansvar gældende imod enkeltpersoner.

Tilbageholdelsesindgrebet tænkes således ikke anvendt i tilfælde, hvor besætningen begår overtrædelser, som må betegnes som helt abnorme skridt, som ligger uden for rederiets almindelige virksomhed.

Retsplejelovens bestemmelser om beslaglæggelse til sikkerhed for bødekraft og sagsomkostninger kan ikke anvendes til at beslaglægge skibe ved overtrædelser, som begås af en anden end skibets ejer. Det er derfor hensigtsmæssigt at udvide hjemlen til, at der kan ske tilbageholdelse med henblik på bedre sikring af betaling af bødekraft og sagsomkostninger. I modsætning til hvad der gælder efter retsplejeloven, er det således ikke en betingelse, at den, som kravet om betaling af bøder og sagsomkostninger retter sig imod, er ejer af skibet. Der kan imidlertid alene søges fyldestgørelse i tilbageholdte skibe i det omfang, ejeren hæfter for kravene på bøder og sagsomkostninger.

Med lovforslaget understreges det, at der ses med alvor på alle overtrædelser af lov om sikkerhed til søs og besætningsloven. Med lovforslaget vil samme princip således gøre sig gældende, hvad enten der er tale om overtrædelse af bestemmelserne om oliejournaler m.v. eller om enhver anden overtrædelse af lov om sikkerhed til søs eller besætningsloven. Den foreslåede ændring vedrører alene, hvilke lovovertrædelser der kan begrunde tilbageholdelse af skibe til sikring af bødekraft m.v., ikke den personkreds, som berøres af tilbageholdelsen.

Udover selve udvidelsen af, i hvilke tilfælde der kan ske tilbageholdelse, indeholder den foreslåede bestemmelse alene ændringer af redaktionel karakter. Der henvises i øvrigt til bemærkningerne til ovennævnte lov nr. 316 af 5. maj 2000 jf. L 159 fremsat 15. december 1999 (FT 1999-2000, Tillæg A, s. 4358)

Der påtænkes ikke ændringer i den sædvanlige kompetencefordeling imellem politiet og Søfartsstyrelsen. Ved tilbageholdelse til sikring af bødekraft og sagsomkostninger i sager vedrørende overtrædelse af reglerne om oliejournaler m.v., jf. § 3, nr. 3, i lov om sikkerhed til søs, kan tilbageholdelse således som hid-