

Lovforslag nr. L 48. Fremsat den 30. oktober 1996 af erhvervsministeren (Mimi Jakobsen)

Forslag

til

Lov om ændring af sømandsloven og søloven

(Fratrædelsesgodtgørelse, hviletid og Lugano-konventionen)

§ 1

I sømandsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 766 af 19. september 1995, foretages følgende ændringer:

1. § 42, stk. 2, ophæves og i stedet indsættes:

»Stk. 2. Stk. 1 finder ikke anvendelse, hvis skibsofficeren ved fratrædelsen vil oppebære folkepension.

Stk. 3. Hvis officeren ved fratrædelsen vil oppebære en alderspension fra rederen, og hvis officeren er indtrådt i den pågældende pensionsordning før det fyldte 50. år, bortfalder fratrædelsesgodtgørelsen.

Stk. 4. Stk. 3 finder ikke anvendelse, hvis der den 1. juli 1997 ved kollektiv overenskomst er taget stilling til spørgsmålet om nedsættelse eller bortfald af fratrædelsesgodtgørelsen som følge af alderspension fra rederen.«

Stk. 3 bliver herefter stk. 5.

2. § 57, stk. 1, 2. pkt., ophæves og i stedet indsættes:

»Inden for hvert arbejdsdøgn skal hviletiden være på mindst 10 timer. Hviletiden kan deles i højst 2 perioder, hvoraf den ene skal være på mindst 6 timer.«

3. § 65, stk. 2, affattes således:

»Stk. 2. Der kan pålægges selskaber m.v. (juridiske personer) strafansvar efter reglerne i straffelovens 5. kapitel.«

4. § 70, stk. 2, affattes således:

»Stk. 2. Der kan pålægges selskaber m.v. (juridiske personer) strafansvar efter reglerne i straffelovens 5. kapitel.«

§ 2

I søloven, lov nr. 170 af 16. marts 1994, som ændret ved lov nr. 205 af 29. marts 1995 og lov nr. 394 af 22. maj 1996, foretages følgende ændringer:

1. I § 310, stk. 5, indsættes efter »(EF-doms-konventionen)«: », eller af konventionen af 16. september 1988 om retternes kompetence og om fuldbyrdelse af retsafgørelser i borgerlige sager, herunder handels-sager, og de til denne konvention knyttede protokoller m.v. (Lugano-konventionen m.v.)«.

2. I § 311, stk. 3, ændres »stk. 2 og 3« til: »stk. 2, 3 og 6«.

3. I § 348, stk. 1, ændres »eller« til: »og«.

4. I § 461, 1. pkt., indsættes efter »York-Antwerpen reglerne af 1974,«: »som ændret i 1990,«.

5. § 515 affattes således:

»§ 515. Der kan pålægges selskaber m.v. (juridiske personer) strafansvar efter reglerne i straffelovens 5. kapitel.«

6. I § 519, stk. 1, ændres »nugældende« til: »hidtil gældende«.

§ 3

Loven træder i kraft den 1. februar 1997.

§ 4

Stk. 1. Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland.

Stk. 2. Loven kan ved kongelig anordning sættes i kraft helt eller delvis for Grønland med de ændringer, der følger af de særlige grønlandske forhold.

Stk. 3. § 2 kan ved kongelig anordning sættes i kraft for Færøerne med de ændringer, der følger af de særlige færøske forhold.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

Lovforslaget indeholder ændringer i to love: Sømandsloven og søloven.

For så vidt angår sømandsloven, skal lovforslaget ses i sammenhæng med det samtidig fremsatte forslag om lov om skibes besætning. Det foreslås, at hvileperioden, der samlet skal være på mindst 10 timer, nu kan deles, således at man sikrer, at den søfarende som minimum får 6 timers samlet hvile. Formålet hermed er sammen med ændring af besætningsloven at opfylde de krav, som stilles til Danmark efter den internationale konvention om uddannelse af søfarende, om sønæring og om vagthold (STCW-konventionen). På en IMO-konference i London i 1995 blev der vedtaget væsentlige ændringer i konventionen herunder nye regler om hviletid for vagtgående søfarende. Ændringerne i STCW-konventionen har til formål at forbedre sikkerheden for menneskeliv til søs og formindske risikoen for havmiljøet.

De nye konventionsregler træder i kraft internationalt den 1. februar 1997.

Lovforslaget indeholder endvidere en konsekvensændring af § 42 som følge af, at lov nr. 287 af 24. april 1996 om retsforholdet mellem arbejdsgivere og funktionærer blev ændret fra 1. juli 1996 vedrørende fratrædelsesgodtgørelse til funktionærer.

For så vidt angår søloven, omfatter lovforslaget en konsekvensændring som følge af Danmarks tiltræden af konventionen om retternes kompetence og om fuldbyrdelse af retsafgørelser i borgerlige sager, herunder handelssager (Lugano-konventionen). Desuden foretages der en rettelser i sølovens bestemmelse om almindeligt havari (fælleshavari), som følge af en ændring i 1990 af York-Antwerpen reglerne af 1974, hvortil søloven henviser.

Høring

Forslaget har været sendt til høring hos Dansk Arbejdsgiverforening, Danmarks Rederiforening, Bilfærgernes Rederiforening, Rederiforeningen af 1895, Rederiforeningen for Mindre Skibe, DSB Rederi A/S, Hotel-, Restaurant- & Fritidserhvervenes Ar-

bejdsgiverforening, Amdsrådsforeningen i Danmark, Kommunernes Landsforening, Danmarks Fiskeriforening, Skibsværftsforeningen, Landsorganisationen i Danmark, Dansk Navigatorforening, Radiotelegrafistforeningen af 1917, Maskinmestrenes Forening, Specialarbejderforbundet i Danmark, Sømændenes Forbund i Danmark, Metal-Søfart, Dansk Sø-Restaurations Forening, Restaurations- og Bryggeriarbejderforbundet, Specialarbejderforbundet i Danmark (Hanstholm Afdeling), Fiskernes Forbund, Søsportens Brancheforening, Dansk Sejlunion, Finansrådet, Sølovsudvalget, Statsministeriet, Finansministeriet, Udenrigsministeriet, Justitsministeriet, Miljø- og Energiministeriet, Indenrigsministeriet, Skatteministeriet, Forsvarsministeriet, Trafikministeriet, Arbejdsministeriet og Landbrugs- og Fiskeriministeriet.

De administrative, økonomiske og miljømæssige konsekvenser for staten samt de erhvervsøkonomiske konsekvenser

Forslaget skønnes ikke at ville få økonomiske eller administrative konsekvenser for staten, ligesom det heller ikke har miljømæssige konsekvenser. Det skønnes endelig ikke at have væsentlige erhvervsøkonomiske konsekvenser.

Forholdet til EU-retten

Med hensyn til sømandsloven indeholder forslaget ikke EU-retlige aspekter.

Ændringen af sølovens § 310 er en følge af, at Danmark har tiltrådt Lugano-konventionen, som blev vedtaget på en diplomatkonference mellem EFs og EFTAs medlemslande i 1988.

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Ad nr. 1

Bestemmelsen svarer i princippet til § 2a, stk. 2-4 i lov om retsforhold mellem arbejdsgivere og funktionærer, som ændret ved lov nr. 287 af 24. april 1996. Herefter blev funktionærlovens regler vedrørende

F. t. l. vedr. sømandsloven og søloven

fratrædelsesgodtgørelse ændret fra 1. juli 1996. For at sikre de søfarende samme retstilling foreslås en lignende bestemmelse om fratrædelsesgodtgørelse ved pensionering.

Ad nr. 2

Bestemmelsen har til formål, at Danmark kan opfylde den ændrede STCW-konventions hviletidsregler, hvorved den søfarende sikres mindst 6 timers samlet hvile. Det vil efter forslaget ikke længere være lovligt at dele den i loven foreskrevne hviletid på samlet 10 timer i to gange 5 timer.

Der er i Danmark tradition for, at hviletidsregler til søs er ens for alle mandskabskategorier. Dette princip foreslås fastholdt i forslaget, uanset STCW-konventionens hviletidsregler alene omfatter officerer, som har ansvar for vagten og menige, der deltager i vagten.

Ad nr. 3 og 4

Ved lov nr. 474 af 12. juni 1996 om ændring af straffeloven er der fastsat regler om strafansvar for juridiske personer. Loven trådte i kraft den 1. juli 1996. De ændrede formuleringer af § 65, stk. 2 og § 70, stk. 2 er en konsekvens heraf.

Til § 2

Ad nr. 1

Jurisdiktionsbestemmelsen i sølovens § 310 har til hensigt at sikre muligheden for værneting i Norden i sager vedrørende transport af stykgods, som har tilknytning til et nordisk land. Bestemmelsen modificeres i stk. 5, idet den ikke gælder, såfremt andet følger af EF-domskonventionen.

Forslaget er en enkel konsekvensændring som følge af, at EF-domskonventionens geografiske område er udvidet ved Lugano-konventionen. Lugano-konventionen omhandler ligesom EF-domskonventionen retternes internationale kompetence, gensidig anerkendelse og fuldbyrdelse af retsafgørelser i borgerlige sager, men gælder udover landene i EU også EFTA-landene Norge, Schweiz og Island. Det foreslås, at den gældende modifikation i § 310, stk. 5, vedrørende EF-domskonventionen udvides til også at gælde Lugano-konventionen. Blandt andet som konsekvens heraf accepteres værnetingsaftaler, som skaber værneting i et EU- eller EFTA-land og er omfattet af de to konventioner, uanset de normalt ville kunne tilsidesættes efter § 310, stk. 1. Således vil fx

en aftale om værneting i EU eller EFTA, selvom den begrænser sagsøgerens ret til at rejse sag ved domstolen på det sted, hvor sagsøgte har sit hovedkontor, ikke kunne tilsidesættes.

Lugano-konventionen trådte i kraft for Danmark den 1. marts 1996, jf. Justitsministeriets bekendtgørelse nr. 70 af 12. februar 1996 om anvendelse af lov om EF-domskonventionen m.v. på konventionen af 16. september 1988 om retternes kompetence og om fuldbyrdelse af retsafgørelser i borgerlige sager, herunder handelssager, og de til denne konvention knyttede protokoller m.v. (Lugano-konventionen m.v.). Regler herom er allerede indsat i Retsplejeloven.

Ad nr. 4

Som en direkte følge af bjærgningskonventionen fra 1989, der blev indarbejdet i søloven ved lov nr. 205 af 29. marts 1995, blev der i 1990 foretaget en revision af 1974 York-Antwerpen reglerne om almindeligt havari (fælleshavari). Det foreslås derfor, at der i søloven nu henvises til York-Antwerpen reglerne af 1974, som ændret i 1990.

Bjærgningskonventionen indførte regler om betaling af rederen af det særlige vederlag, der kan komme til udbetaling i forbindelse med bjærgning af fartøj og ladning, der udgør en fare for miljøet. York-Antwerpen reglerne om fordeling mellem skib, fragt og gods af udgifter i forbindelse med skader og tab indeholder en bestemmelse om bjærgelønnens fordeling. I 1990-ændringen fastsættes imidlertid, at det særlige vederlag til bjærgeren ikke fordeles efter reglerne om fælles havari, men alene betales af skibets ejer.

Ad nr. 5

Ved lov nr. 474 af 12. juni 1996 om ændring af straffeloven er der fastsat regler om strafansvar for juridiske personer. Loven trådte i kraft den 1. juli 1996. Den ændrede formulering af § 515 er en konsekvens heraf.

Ad nr. 2, 3 og 6

Der er alene tale om rettelser af skrivefejl.

Til § 3

Loven bør træde i kraft den 1. februar 1997 samtidig med STCW-konventionsændringerne.

Bilag

*I dette bilag er (med mindre skrift)
indsat den gældende formulering af de bestemmelser,
der berøres af lovforslaget*

§ 1

I sømandsloven, jf. lovekendtgørelse nr. 766 af 19. september 1995, foretages følgende ændringer:

1. § 42, stk. 2, ophæves og i stedet indsættes:

»Stk. 2. Stk. 1 finder ikke anvendelse, hvis skibsofficeren ved fratrædelsen vil oppebære folkepension.

Stk. 3. Hvis officeren ved fratrædelsen vil oppebære en alderspension fra rederen, og hvis officeren er indtrådt i den pågældende pensionsordning før det fyldte 50. år, bortfalder fratrædelsesgodtgørelsen.

Stk. 4. Stk. 3 finder ikke anvendelse, hvis der den 1. juli 1997 ved kollektiv overenskomst er taget stilling til spørgsmålet om nedsættelse eller bortfald af fratrædelsesgodtgørelsen som følge af alderspension fra rederen.«

Stk. 3 bliver herefter stk. 5.

§ 42. Opsiges en skibsofficer, der har haft uafbrudt ansættelse i det pågældende rederi i 12, 15 eller 18 år, skal rederen ved officerens fratrædelse betale et beløb svarende til henholdsvis 1, 2 eller 3 måneders hyre.

Stk. 2. Stk. 1 finder ikke anvendelse, hvis skibsofficeren ved fratrædelsen vil oppebære pension fra rederen eller folkepension.

Stk. 3. Stk. 1 gælder også, hvis skibsofficeren afskediges uberettiget.

2. § 57, stk. 1, 2. pkt., ophæves og i stedet indsættes:

»Inden for hvert arbejdsdøgn skal hviletiden være på mindst 10 timer. Hviletiden kan deles i højst 2 perioder, hvoraf den ene skal være på mindst 6 timer.«

§ 57. En sømand skal have fornøden tid til hvile og søvn. Inden for hvert arbejdsdøgn skal hviletiden være på mindst 10 timer, der kan deles i højst 2 perioder. Tiden mellem to på hinanden følgende hvileperioder må ikke overstige 14 timer. Såfremt skibsføreren finder det sikkerhedsmæssigt forsvarligt, kan bestemmelsen dog fraviges ved ankomst til og afgang fra havn.

Stk. 2. På søn- og helligdage må der ikke pålægges en sømand arbejde, som kan udsættes.

Stk. 3. På søn- og helligdage bør der endvidere så vidt muligt gives enhver sømand, som ønsker det, lejlighed til uforstyrret at holde gudstjeneste om bord.

Stk. 4. Efter anmodning fra rederen kan Søfartsstyrelsen tillade, at hviletiden efter stk. 1 beregnes inden for hvert kalenderdøgn.

3. § 65, stk. 2, affattes således:

»Stk. 2. Der kan pålægges selskaber m.v. (juridiske personer) strafansvar efter reglerne i straffelovens 5. kapitel.«

§ 65. Tilsidesætter rederen sine pligter efter § 46, § 49, nr. 1, og § 64 b, stk. 1, straffes han med bøde.

Stk. 2. Er en overtrædelse begået af et selskab, en forening, en selvejende institution, en fond eller lignende, kan der pålægges den juridiske person som sådan bødeansvar. Er overtrædelsen begået af staten, en kommune eller et kommunalt fællesskab, jf. § 60 i lov om kommunerne styrelse, kan der pålægges staten, kommunen eller det kommunale fællesskab bødeansvar.

4. § 70, stk. 2, affattes således:

»Stk. 2. Der kan pålægges selskaber m.v. (juridiske personer) strafansvar efter reglerne i straffelovens 5. kapitel.«

§ 70. I regler, der udstedes i medfør af loven, kan der fastsættes straf af bøde.

Stk. 2. Er en overtrædelse begået af et selskab, en forening, en selvejende institution, en fond eller lignende, kan der pålægges den juridiske person som sådan bødeansvar. Er overtrædelsen begået af staten, en kommune eller et kommunalt fællesskab, jf. § 60 i lov om kommunernes styrelse, kan der pålægges staten, kommunen eller det kommunale fællesskab bødeansvar.

§ 2

I søloven, lov nr. 170 af 16. marts 1994, som ændret ved lov nr. 205 af 29. marts 1995 og lov nr. 394 af 22. maj 1996, foretages følgende ændringer:

1. I § 310, stk. 5, indsættes efter »(EF-domskonventionen)«: », eller af konventionen af 16. september 1988 om retternes kompetence og om fuldbyrdelse af retsafgørelser i borgerlige sager, herunder handelssager, og de til denne konvention knyttede protokoller m.v. (Lugano-konventionen m.v.)«.

Domstole og voldgift

§ 310. Enhver forhåndsaftale, som indskrænker sagsøgerens ret til at få tvist vedrørende transport af stykgods ifølge dette kapitel afgjort ved søgsmål, er ugyldig, for så vidt den begrænser sagsøgerens ret til efter eget valg at rejse sag ved domstol på det sted, hvor

- 1) sagsøgte har sit hovedkontor eller i mangel heraf der, hvor denne har sit almindelige opholdssted,
- 2) transportaftalen blev indgået, forudsat at sagsøgte der har et forretningssted, en filial eller et agentur, hvorigennem aftalen er indgået,
- 3) det aftalte leveringssted efter transportaftalen ligger eller
- 4) det aftalte eller faktiske udleveringssted efter transportaftalen ligger.

Stk. 2. Stk. 1 er ikke til hinder for,

- 1) at en part kan rejse sag ved domstol på det sted, der er angivet i transportaftalen, eller
- 2) at parterne, efter at en tvist er opstået, aftaler, hvordan den skal behandles.

Stk. 3. Hvis et konnossement er udfærdiget ifølge et certeparti, som indeholder bestemmelser om kompetent domstol eller værneting, uden at konnossementet udtrykkeligt angiver, at disse bestemmelser er bindende for indehaveren af konnossementet, kan transportøren ikke påberåbe sig bestemmelserne mod en indehaver af konnossementet, som har erhvervet det i god tro.

Stk. 4. Her i riget kan søgsmål vedrørende aftale om transport af stykgods i fart mellem to stater i alle tilfælde rejses på det sted eller på et af de steder, hvortil sagen har en sådan tilknytning som nævnt i stk. 1, eller på et andet sted her i riget, som parterne har aftalt.

Stk. 5. Stk. 1 og 4 gælder ikke, hvis hverken det aftalte leveringssted eller det aftale eller faktiske udleveringssted efter § 252, stk. 3, ligger i Danmark, Finland, Norge eller Sverige, eller hvis andet følger af konventionen af 27. september 1968 om retternes kompetence og om fuldbyrdelse af retsafgørelser i borgerlige sager, herunder handelssager, med senere ændringer (EF-domskonventionen).

Stk. 6. Bestemmelserne i stk. 1-5 er ikke til hinder for, at der foretages foreløbige retskridt her i riget.

2. I § 311, stk. 3, ændres »stk. 2 og 3« til: »stk. 2, 3 og 6«.

§ 311. Uanset bestemmelsen i § 310, stk. 1, kan parterne skriftligt aftale, at tvister skal afgøres ved voldgift, hvis sagen efter sagsøgerens valg kan rejses, i en af de stater, hvor stedet som nævnt i § 310, stk. 1, ligger.

Stk. 2. Voldgiftsretten skal anvende bestemmelserne i dette kapitel. Bestemmelserne i stk. 1 gælder som en del af voldgiftsaftalen.

Stk. 3. Bestemmelserne i § 310, stk. 2 og 3, gælder tilsvarende.

Stk. 4. Hvis hverken det aftalte leveringssted eller det aftalte eller faktiske udleveringssted ligger i Danmark, Finland, Norge eller Sverige, kan parterne ligeledes aftale, at tvister skal afgøres ved voldgift på andet sted med anvendelse af andre bestemmelser, end hvad der fremgår af stk. 1 og 2.

3. I § 348, stk. 1, ændres »eller« til: »og«.

§ 348. Skal skibet være lasteklart inden et bestemt tidspunkt (kancelleringstid), kan rejsebefragteren hæve befragtningsaftalen, der-

som skibet ikke er lasteklar eller meldt lasteklar inden udløbet af fristen.

Stk. 2. Giver rejsebortfragteren meddelelse om, at skibet vil komme, efter at tiden er løbet ud, og opgiver, hvornår skibet vil være lasteklar, må rejsebortfragteren, såfremt denne vil hæve, gøre dette uden ugrundet ophold. Hæves aftalen ikke, bliver det opgivne tidspunkt nyt annulleringstidspunkt.

4. I § 461, 1. pkt., indsættes efter »York-Antwerpen reglerne af 1974,«: »som ændret i 1990,«.

§ 461. For almindeligt havari (havari grosse, groshavari, fælleshavari), der bæres af skib, fragt eller gods i fællesskab, gælder, hvis ikke andet er aftalt, York-Antwerpen-reglerne af 1974, herunder reglerne om, hvilke skader, tab og omkostninger der skal henregnes til almindeligt havari, og hvorledes dette skal fordeles. Reglerne bekendtgøres ved industri- og samordningsministerens foranstaltning i deres engelske tekst og i dansk oversættelse.

5. § 515 affattes således:

»§ 515. Der kan pålægges selskaber m.v. (juridiske personer) strafansvar efter reglerne i straffelovens 5. kapitel.«

§ 515. Er en overtrædelse begået af et selskab, en forening, en selvejende institution, en fond eller lignende, kan der pålægges den juridiske person som sådan bødeansvar. Er overtrædelsen begået af staten, en kommune eller et kommunalt fællesskab, jf. § 60 i lov om kommunernes styrelse, kan der pålægges staten, kommunen eller det kommunale fællesskab bødeansvar.

6. I § 519, stk. 1, ændres »nugældende« til: »hidtil gældende«.

§ 519. For reglerne i kapitel 13 og 14 om befordring af gods gælder, at aftaler indgået før lovens ikrafttræden følger reglerne i den nugældende sølov, jf. lovbekendtgørelse nr. 653 af 13. oktober 1989.

Stk. 2. Denne lovs regler gælder for forhold, hvor konnossement eller søfragtseddel er udstedt til tredjemand efter denne lovs ikrafttræden, selv om dette er sket i henhold til aftale om godsbefordring, der er indgået før denne lovs ikrafttræden.

Skriftlig fremsættelse (30. oktober 1996)

Erhvervsministeren (Mimi Jakobsen):

Hermed har jeg den ære for det høje Ting at fremsætte:

Forslag til lov om ændring af sømandsloven og søloven. (Fratrædelsesgodtgørelse, hviletid og Lugano-konventionen).

(Lovforslag nr. L 48).

Forslaget om ændring af sømandsloven skal først og fremmest sikre, at Danmark opfylder de nye internationale regler om hviletid for vagtgående søfarende. Hviletidsreglerne træder i kraft internationalt den 1. februar 1997 i konventionen om uddannelse, sønæring og om vagthold (STCW-konventionen). Forslaget fremsættes derfor sammen med forslaget til en ny besætningslov, der også indeholder en gennemførelse af konventionen.

STCW-konventionen omfatter kun de søfarende, der er vagtgående. Derfor vil vi internationalt kun være forpligtet til at skærpe hviletidsbestemmelserne for denne gruppe søfarende. Forslaget går dog videre, således at også de øvrige søfarende på danske skibe får samme rettigheder til hviletid, som de vagtgående søfarende skal have. Det passer med den tradi-

tion, vi har i Danmark for ens hviletidsregler for alle mandskabskategorier.

Der stilles i den gældende sømandslov krav om, at den søfarendes hviletid inden for arbejdsdøgnet skal være på mindst 10 timer, der kan deles i højst 2 perioder. Efter STCW-konventionens regler skal den søfarende også have 10 timers hvile inden for 24 timer, hvoraf der som minimum gives mindst 6 timers samlet hvile. Det er derfor nødvendigt at justere reglen om deling af hviletiden, idet det ikke længere vil være lovligt at dele de 10 timer i samlet 2 gange 5 timer.

Herudover indeholder forslaget ændrede regler om søfarendes fratrædelsesgodtgørelse ved pensionering. Herved sikres de søfarende samme retsstilling som for kort tid siden blev gennemført for funktionærer på landjorden.

Forslaget om ændring af søloven er en følge af Danmarks tiltræden af Lugano-konventionen. Ændringen har betydning for aftaler, som skaber værneting i EU- eller EFTA-lande i sager, der vedrører transport af stykgods.

Med disse bemærkninger og idet jeg iøvrigt henviser til bemærkningerne til lovforslaget, skal jeg hermed anbefale forslaget til en hurtig og velvillig behandling i det høje Ting.