

Lovforslag nr. L 24. Fremsat den 3. oktober 2001 af erhvervsministeren (Ole Stavad)

## Forslag

til

# Lov om ændring af sømandsloven og lov om sikkerhed til søs

(Søfarendes hviletid mv.)

### § 1

I sømandsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 766 af 19. september 1995, som ændret senest ved lov nr. 1088 af 29. december 1999, foretages følgende ændringer:

1. I § 49, nr. 11, ændres »død og« til: »død,«.
2. I § 49 indsættes efter nr. 11 som nyt nummer: »12) § 57 om hviletid, og«.

Nr. 12 bliver herefter nr. 13.

3. § 57 affattes således:

»§ 57. Søfarende skal have regelmæssige, uafbrudte hvileperioder, der er tilstrækkeligt lange til at sikre sundheden og sikkerheden. Erhvervsministeren fastsætter regler om hvile- og arbejdstid. Bestemmelserne om arbejdstid finder ikke anvendelse på handelsskibe.«

4. I § 65 ændres »§ 49, nr. 1« til: »§ 49, nr. 1 og 12«.
5. I § 66, nr. 1, ændres »hæfte« til: »fængsel indtil 4 måneder«.

### § 2

I lov om sikkerhed til søs, jf. lovbekendtgørelse nr. 554 af 21. juni 2000, foretages følgende ændring:

1. I § 3, nr. 4, indsættes efter »pligter i forbindelse med de«: »søfarendes arbejds- og levevilkår om bord, herunder de«.

### § 3

Loven træder i kraft den 30. juni 2002.

### § 4

Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland. § 1 kan sættes i kraft for Grønland med de ændringer, der følger af de særlige grønlandske forhold. § 2 kan ved kongelig anordning sættes i kraft for disse landsdele med de ændringer, der følger af de særlige færøske og grønlandske forhold.

## Bemærkninger til lovforslaget

### Almindelige bemærkninger

#### 1. Indledning

##### 1.1. Lovforslagets formål og indhold

EU har vedtaget tre direktiver, der omhandler arbejds- og hviletid om bord i skibe. Det drejer sig om direktiv 1999/63/EF af 21. juni 1999 om gennemførelse af den aftale om tilrettelæggelse af arbejdstiden for søfarende, som er indgået mellem European Community Shipowners' Association (ESCA) og Federation of Transport Workers' Union (FST), (EF-Tidende 1999 nr. L 167/33), direktiv 1999/95/EF af 13. december 1999 om håndhævelse af bestemmelserne om søfarendes arbejdstid på skibe, der anløber Fællesskabets havne, (EF-Tidende 2000 nr. L 14/29) samt de bestemmelser, der omhandler fiskeres arbejds- og hviletid, i direktiv 2000/34/EF af 22. juni 2000 om ændring af Rådets direktiv 93/104/EF om visse aspekter i forbindelse med tilrettelæggelse af arbejdstiden, for at omfatte sektorer og aktiviteter, der er undtaget af dette direktiv (EF-Tidende 2000 nr. L 195/41).

Med lovforslaget tilvejebringes det fornødne hjemmelsgrundlag til at implementere disse direktivers bestemmelser for så vidt angår søfartsområdet i Danmark.

Samtidigt tydeliggøres de bestemmelser, som danner grundlag for kontrol med de søfarendes arbejds- og levevilkår, som efter EU-bestemmelserne om havnestatskontrol kan omfattes af inspektionen af udenlandske skibe, der anløber danske havne.

Forslaget skaber endvidere grundlaget for, at Danmark kan ratificere ILO-konvention nr. 180 om søfarendes arbejdstid og bemanning af skibe og Protokollen af 1996 til ILO-konvention nr. 147 om minimumsnormer i handelsskibe, 1976.

##### 1.2. Baggrunden for lovforslaget – søfarende og fiskeres hviletid mv.

De europæiske skibsredere og transportarbejdernes fagforeninger indgik i september 1998 en rammeafta-

le om tilrettelæggelse af de søfarendes arbejds- eller hviletid inden for handelsflåden. Rådets direktiv 1999/63/EF af 21. juni 1999 gør denne rammeaftale obligatorisk.

Rammeaftalens væsentligste bestemmelser giver valgfrihed mellem at regulere den søfarendes maksimale arbejdstid eller den samlede hviletid pr. dag og pr. uge. Aftalen giver mulighed for fravigelser fra den maksimale arbejdstid eller samlede hviletid for vagtgående søfarende og for alle søfarende på korte rejser. Rammeaftalen indeholder endvidere bestemmelser om registrering af den søfarendes daglige arbejds- eller hviletid. Disse registreringer skal med passende mellemrum kontrolleres og påtegnes af skibets flagstat.

I henhold til direktiv 1999/95/EF (håndhævelsesdirektivet) skal reglerne om de søfarendes arbejds- eller hviletid kontrolleres såvel på danske skibe som på udenlandske skibe, der anløber danske havne. Kontrollen med skibe, der er registreret i lande uden for EU, skal dog først foretages, når ILO-konvention nr. 180 og Protokollen til ILO-konvention nr. 147 er trådt i kraft internationalt. Da sømandsloven alene gælder for danske skibe, er det fundet hensigtsmæssigt, at kontrollen med udenlandske skibe sker i medfør af lov om sikkerhed til søs, der i forvejen danner hjemmel for kontrol med fremmede skibe. Der er derfor indsat en hjemmel hertil i denne lov.

Direktiv 2000/34/EF af 22. juni 2000 omhandler bl.a. fiskeres daglige og ugentlige arbejds- eller hviletid og følger i øvrigt de samme hovedprincipper, som gælder for de søfarende i handelsflåden. Som noget særligt må den ugentlige arbejdstid for fiskere i gennemsnit ikke overstige 48 timer i en referenceperiode på op til 12 måneder. Direktivet har ingen dokumentations- og kontrolregler.

De gældende danske regler om hviletid til søs findes i sømandslovens § 57. Reglerne omfatter både søfarende i handelsskibe og fiskere. De lever i store træk op til de nye EU-regler, men på visse punkter, navnlig vedrørende den samlede ugentlige hviletid og fravi-

gelsesmuligheder, samt registrering af arbejds- eller hviletid, er de danske regler ikke tilstrækkeligt dækkende. Forslaget indebærer, at § 57 bliver erstattet af en bekendtgørelse, som viderefører den hidtidige regulering af hviletiden med den nødvendige tilpasning til de nye direktiver.

Siden 1995 har man inden for rammerne af det europæiske samarbejde om kontrol af udenlandske skibe (det såkaldte "Paris MOU") gennemført en række såkaldte kampagnesyn. Formålet med disse er at undersøge, om skibene lever op til den internationale regulering på søfartsområdet på specifikt udvalgte områder. I 1997 afholdt Paris MOU således et 3-måneders kampagnesyn på arbejds- og levevilkår i henhold til ILO-konvention nr. 147. Der blev bl.a. fokuseret på forholdene vedrørende opbevaring af fødevarer, kvaliteten af drikkevandet, de sanitære forhold om bord, opvarmning og ventilation af opholdsrum samt standarden af hospitalsrum.

Kampagnen viste, at mere end 25% af de inspicerede skibe havde fejl og mangler på disse områder. På baggrund heraf har man i Paris MOU sidste år udsendt en række retningslinier til brug for inspektioner af disse forhold.

De gældende EU-regler i direktiv 95/21/EF om *håndhævelse overfor skibe, der anløber Fællesskabets havne og sejler i farvande under medlemsstaternes jurisdiktion, af internationale standarder for skibes sikkerhed, forureningsforebyggelse samt for leve- og arbejdsvilkår om bord (havnestatskontrol)* muliggør således, at inspektion - ud over skibets konstruktion og de tekniske indretninger om bord - tillige omfatter en række krav om de søfarendes arbejds- og levevilkår. Det drejer sig f.eks. om kostforplejningen, mindstealderen for ansættelse til søs, rederens ansvar i forbindelse med sygdom, lægeundersøgelser m.v. Forslaget præciserer de regler, der bl.a. danner hjemmelgrundlaget for denne kontrol.

Europa-Kommissionen henstillede i 1998 til medlemslandene at ratificere ILO-konvention nr. 180 og Protokollen af 1996 til ILO-konvention nr. 147 som led i den fremtidige gennemførelse af håndhævelsesdirektivet for tredielands skibe. Rammeaftalen i direktivet om søfarendes arbejdstid bygger på konvention nr. 180. Danmark vil derfor leve op til konventionens krav, når lovforslaget er vedtaget, og de administrative regler for søfarende er udstedt. Herefter vil Danmark kunne ratificere konvention nr. 180 og protokollen til konvention nr. 147.

## 2. Høring

Et udkast til forslaget har været sendt til høring hos de i bilag 1 anførte offentlige og private institutioner.

## 3. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

Sikringen af, at arbejds- og hviletidsreglerne overholdes ligger primært hos arbejdsmarkedsparterne. Søfartsstyrelsen vil herudover føre stikprøvekontrol ved at gennemgå indsendte kopier af de registreringskemaer, der skal føres på skibe i handelsflåden, ligesom stikprøvekontrol om bord på danske skibe vil kunne komme på tale. På udenlandske handelsskibe, der anløber dansk havn, vil kontrol med arbejds- og hviletid indgå som en del af den almindelige havnestatskontrol. Det øgede ressourceforbrug i Søfartsstyrelsen, der skønnes årligt at blive på 2 årsværk, vil blive afholdt inden for Erhvervsministeriets rammer.

## 4. Erhvervsøkonomiske konsekvenser

Spørgsmålet, om de nye regler om hviletid mv. vil medføre merudgifter for søfartserhvervene, afhænger af de overenskomster, som bliver indgået mellem parterne.

Skærpsen af kontrollen med de udenlandske skibe, der anløber danske havne, kan på sigt bedre konkurrencevilkårene for den danske handelsflåde.

## 5. Administrative konsekvenser for erhvervslivet

De nye registreringskrav vil indebære øgede administrative byrder for skibsledelsen. Den nærmere opgørelse heraf vil først kunne foretages, når de nærmere administrative regler efter forhandling med erhvervets parter er udformet. Disse vil blive søgt udformet således, at de administrative byrder begrænses mest muligt. Ordningen vil komme til at omfatte ca. 670 handelsskibe i knap 200 rederier. Det skønnes, at hvert af disse skibe som følge af lovforslaget - afhængig af besætningens størrelse - hver måned skal anvende 1/2 til 1 time på at registrere de søfarendes hviletid om bord. Da der kun er tale om et mindre antal virksomheder, som berøres af lovforslaget, er skønnet baseret på en ekspertvurdering.

Direktivbestemmelserne om fiskernes arbejds- og hviletid indeholder ikke krav om registrering af arbejds- eller hviletid, og de kommende administrative regler forventes ikke at ville medføre øgede administrative byrder for fiskerierhvervet.

## 6. Miljømæssige konsekvenser

Lovforslaget har ikke miljømæssige konsekvenser.

## 7. Forholdet til EU-retten

Lovforslaget har til formål at skabe hjemmel for gennemførelse af direktiverne 1995/21/EF,

1999/63/EF, 1999/95/EF og 2000/34/EF. Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger.

## 8. Vurdering af konsekvenser af lovforslaget

	Positive konsekvenser/ Mindreudgifter (hvis ja, angiv omfang)	Negative konsekvenser/ Merudgifter (hvis ja, angiv omfang)
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og amtskommuner	Ingen	0,7 mio. kr. årligt
Administrative konsekvenser for stat, kommuner og amtskommuner	Ingen	Kontrollen med de nye regler overholdelse vil medføre et forøget personaleforbrug på 2 årsværk i Søfartsstyrelsen
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	På sigt en forbedring af den danske handelsflådes konkurrencevilkår	Spørgsmålet, om de nye hviletidsregler for søfartserhvervene vil medføre merudgifter, afhænger af de kommende overenskomstforhandlinger
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Disse vil først kunne opgøres ved udmøntningen af detailforskrifterne, men skønnes at udgøre ca. ½ til 1 time pr. måned pr. skib i handelsflåden
Miljømæssige konsekvenser	Ingen	Ingen
Forholdet til EU-retten	Lovforslaget har til formål at skabe hjemmel for gennemførelse af direktiverne 1995/21/EF, 1999/63/EF, 1999/95/EF og 2000/34/EF	

## Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

## Til § 1

## Til nr. 1 og 2

Forslaget medfører, at de nye bestemmelser i § 57 om hviletid i fremtiden i visse situationer som noget nyt også vil omfatte skibsførere, der indgår i brovagten. Dette er i overensstemmelse med FN's søfartsorganisations internationale uddannelseskonvention om normer for uddannelse, certificering og vagttjeneste (STCW-konventionen). En vagtgående skibsfører indgår i vagtturnus med en eller flere andre navigatører. Skibsføreren anses også for vagtgående, når den pågældende overtager en anden navigatørs vagt.

Generelt gælder, at skibsføreren i modsætning til andre medlemmer af driftsbesætningen selv tilrettelægger sin arbejds- og hviletid. Skibsføreren indtager her en særstilling og den pågældendes arbejdstid og hviletid er normalt ikke skemasat. Som øverste ansvarlige for sikkerheden om bord vil skibsføreren ofte træde til på broen, når skibet befinder sig i situationer,

hvor særlig opmærksomhed er påkrævet, f.eks. vejrforhold med nedsat sigt, vanskeligt navigerbare eller stærkt trafikerede farvande. Skibsførerens arbejdstid og hvileperioder må derfor kunne indrettes med den nødvendige fleksibilitet, således at den pågældende på den ene side fortsat kan varetage sin funktion, mens den pågældende på den anden side må kunne tilrettelægge arbejdet uden for de situationer, hvor tilstedeværelsen er nødvendig af hensyn til sikkerheden, således at der bliver mulighed for at få den fornødne hvile.

## Til nr. 3

Forslaget fastlægger princippet om, at søfarendes og fiskeres hviletid skal være regelmæssig og bestå af uafbrudte hvileperioder, der er tilstrækkeligt lange til at sikre den enkelte persons sundhed og sikkerhed. Bestemmelsen indeholder derudover en bemyndigelse for erhvervsministeren til at fastsætte nærmere regler om hviletid, samt for så vidt angår fiskere tillige om den gennemsnitlige ugentlige arbejdstid.

Selve implementeringen af de nye direktiver vil primært blive gennemført ved to bekendtgørelser, en for søfarende i handelsflåden og en anden for fiskere.

*Søfarendes hviletid mv.*

I den kommende bekendtgørelse om hviletid for søfarende vil det være muligt at videreføre princippet om alene at regulere hviletiden. Den gældende sømandslovs § 57, stk. 1, 1.-4. punktum, videreføres. En søfarende skal således også i fremtiden have mindst 10 timers hviletid pr. arbejdsdøgn, hvoraf mindst 6 timer i sammenhæng. De 10 timer kan deles i højst 2 hvileperioder, og der må maksimalt være 14 timer mellem hvileperioderne.

Den særlige regel i § 57, stk. 1, om mulighed for at fravige hviletidsreglerne ved et skibs ankomst til og afgang fra havn vil derimod ikke kunne videreføres inden for direktivets rammer.

Som noget nyt vil der blive indført en regel om, at søfarendes hviletid mindst skal være på 77 timer over en given 7-døgns periode. Der åbnes endvidere for, at der ved overenskomstaftaler kan foretages fravigelser fra hviletidsbestemmelserne for vagtgående søfarende og for alle søfarende på skibe med korte rejser, mod at der kompenseres herfor i form af øget fritid, afspadsering eller lignende. Sådanne aftaler skal godkendes eller registreres i Søfartsstyrelsen og skal respektere de bestemmelser om hviletid for vagtgående søfarende, der findes i STCW-konventionen.

Skibsledelsen vil endvidere få pligt til registrering om bord af søfarendes vagtplaner til søs og i havn og samlet hviletid pr. døgn. Registrering af hviletiden skal kontrolleres med passende mellemrum.

*Fiskeres hviletid og gennemsnitlige arbejdstid*

De administrative bestemmelser for fiskeres hviletid vil fra 1. august 2003, hvor direktiv 2000/34/EF træder i kraft, i vid udstrækning komme til at svare til de ovenfor nævnte regler for søfarende i handelsflåden. Direktivet stiller ikke krav om registrering af hvile- og arbejdstid, og man vil følge dette i forbindelse med udformningen af de nærmere regler. Direktivet nødvendiggør, at reglerne for fiskere ud over hviletidsbestemmelser også indeholder bestemmelser om, at den gennemsnitlige ugentlige arbejdstid ikke må overstige 48 timer over en referenceperiode, som ikke kan overstige 12 måneder. Der er også på fiskeriområdet i særlige situationer mulighed for at fravige de generelle bestemmelser.

Da fiskeriområdet reguleres gennem en ændring af det generelle arbejdstidsdirektiv, der ikke indeholder særlige kontrolregler, bibeholdes den ordning, der gælder for det øvrige arbejdsmarked. Her involveres myndighederne kun, når der klages. Løbende overvågning af den enkelte fiskers gennemsnitlige ugentlige arbejdstid ville være særdeles vanskelig og meget

ressourcekrævende. Samtidigt ville man her i realiteten komme tæt ind på overenskomstspørgsmål.

I perioden indtil direktivet træder i kraft den 1. august 2003 vil de hidtidige regler blive videreført ved midlertidige administrative bestemmelser.

*Til nr. 4*

Som en følge af, at skibsføreren i fremtiden også kan være omfattet af hviletidsbestemmelserne, udvides stk. 1 i lovens § 65 således, at rederen kan straffes, hvis vedkommende tilsidesætter sin tilsynspligt efter forslagens § 49, nr. 12, om skibsførerens hviletid.

Skibsføreren har i medfør af lovens § 66, nr. 2, litra a, pligt til at sikre en overholdelse af besætningens hviletid. I den kommende bekendtgørelse om hviletid for søfarende vil det fremgå, at rederen skal sikre, at skibsføreren har mulighed for at opfylde de forpligtelser, der påhviler denne, jf. § 12 i rammeaftalen. Princippet i denne bestemmelse svarer til princippet i § 9, 2. punktum, i lov om sikkerhed til søs.

*Til nr. 5*

Forslaget er en konsekvens af, at straffearten hæfte er blevet afskaffet ved lov nr. 432 af 21. maj 2000, der trådte i kraft den 1. juli 2001.

*Til § 2**Til nr. 1*

Forhold, der har tæt tilknytning til ansættelsesvilkårene, herunder hviletiden, reguleres traditionelt primært i sømandsloven, der imidlertid alene gælder for danske skibe.

I lov om sikkerhed til søs er samlet en række kontrol- og bemyndigelsesbestemmelser, bl.a. hjemmel til at fastsætte regler om skibes bygning, udstyr og drift, herunder til at fastsætte regler om, hvorledes arbejdet om bord skal udføres med henblik på at sikre de søfarendes sikkerhed og sundhed. Det er lov om sikkerhed til søs, som danner hjemmelsgrundlaget for kontrollen med udenlandske skibe, der anløber dansk havn.

Det er fundet hensigtsmæssigt at tydeliggøre en enkelt af lovens bemyndigelsesbestemmelser, idet kontrollen med udenlandske skibe, der anløber dansk havn, også omfatter en række forhold, der for danske skibe er reguleret i sømandsloven. Som eksempel kan nævnes kostforplejningen, mindstealder ved ansættelse til søs samt lægeundersøgelse af søfarende. Den foreslåede ændring har til formål at tydeliggøre, at også sådanne forhold kan kontrolleres på udenlandske skibe, der anløber dansk havn.

## F. t. l. vedr. sømandsloven m.v.

*Til § 3*

Det foreslås, at loven træder i kraft den 30. juni 2002. Datoen er fastsat under hensyntagen til, at direktiv 1999/63/EF og direktiv 1999/95/EF skal være gennemført senest den 30. juni 2002, mens fristen for

direktiv 2000/34/EF er 1. august 2003. Det påtænkes derfor for fiskerne administrativt at videreføre de gældende hviletidsregler i sømandslovens § 57 til 1. august 2003.

**Høringsliste**

Danmarks Rederiforening,  
Rederiforeningen af 1895,  
Rederiforeningen for mindre Skibe,  
Bilfærgernes Rederiforening,  
Danmarks Fiskeriforening,  
Dansk Navigatørforening,  
Maskinmestrenes Forening,  
Radiotelegrafistforeningen af 1917,  
Metal Søfart,  
Specialarbejderforbundet i Danmark,  
Sømændenes Forbund i Danmark,  
Dansk Sø-Restaurations Forening,  
RestaurationsBranchens Forbund,  
Hotel-, Restaurant- og Turisterhvervets  
Arbejdsgiverforening,  
Søfartens Arbejds miljøråd,  
Fiskernes Forbund,  
Fiskeriets Arbejds miljøråd,  
Funktionærernes og Tjenestemændenes  
Fællesforbund,  
Forbundet for offentlige Ansatte,  
Statsansattes Kartel,

Statstjenestemændenes Centralorganisation  
II,  
Dansk Arbejdsgiverforening,  
Landsorganisationen i Danmark,  
Amtsrådsforeningen i Danmark,  
Kommunernes Landsforening,  
Arbejderbevægelsens Erhvervsråd,  
Rigsombudsmanden i Grønland,  
Grønlands Hjemmestyre,  
Rigsombudsmanden på Færøerne,  
Færøernes Landsstyre,  
Arbejdsministeriet,  
Socialministeriet,  
Trafikministeriet,  
Miljø- og Energiministeriet,  
Forsvarsministeriet,  
Indenrigsministeriet,  
Justitsministeriet og  
Finansministeriet.

## Bilag 2

## Lovforslaget sammenholdt med gældende love

## Gældende formulering

§ 49. For skibsføreren gælder med de fornødne lempelser:

- 1) § 4, stk. 2, om lægeundersøgelse,
- 2) § 6, stk. 1, om fratrædelsessted,
- 3) § 7, stk. 1, jf. § 39, om fratrædelse efter 6 måneder, hvis ikke andet er aftalt,
- 4) § 8 om fri hjemrejse efter 6 måneders tjeneste,
- 5) § 14, stk. 1, jf. stk. 3, om ret til at kræve afsked, hvis skibet mister retten til at føre dansk flag,
- 6) § 18 c om søfarendes graviditet og barsel,
- 7) § 18 d om søfarendes ret til tjenestefrihed som følge af tvingende familiemæssige årsager,
- 8) §§ 29 og 30, jf. §§ 35, 40 og 41, om hyre, pleje og fri rejse i tilfælde af sygdom eller legemsskade,
- 9) § 31 om rederens adgang til af staten at få erstattet visse udgifter,
- 10) §§ 32 og 34 om begravelse eller ligbrænding og om behandling af efterladenskaber,
- 11) § 33, stk. 3, jf. §§ 35 og 41, om efterhyre ved død og
- 12) § 61 om erstatning for tab af ejendele.

## Lovforslaget

## § 1

I sømandsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 766 af 19. september 1995, som ændret senest ved lov nr. 1088 af 29. december 1999 foretages følgende ændringer:

1. I § 49, nr. 11 ændres »død og« til: »død,«.

2. I § 49 indsættes efter nr. 11 som nyt nummer:

»12) § 57 om hviletid, og«.

Nr. 12 bliver herefter nr. 13.



*Gældende formulering*

§ 57. En sømand skal have fornøden tid til hvile og søvn. Inden for hvert arbejdsdøgn skal hviletiden være på mindst 10 timer. Hviletiden kan deles i højst to perioder, hvoraf den ene mindst skal være på 6 timer. 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 eller 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.

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

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

§ 66. Medmindre højere straf er forskyldt efter anden lovgivning, straffes skibsføreren eller den, der er trådt i skibsførerens sted,

- 1) med bøde eller hæfte, hvis han
  - a) forsætligt eller groft uagtsomt anvender videregående magtmidler end tilladt efter §§ 62 og 63, stk. 2, eller
  - b) tilsidesætter sine pligter efter § 12, stk. 2 og 3, § 18a, stk. 1-4, § 18b, stk. 4 og 5, §§ 27 og 55,
- 2) med bøde, hvis han
  - a) anvender nogen til arbejde i strid med §§ 4 eller 57, eller
  - b) tilsidesætter sine pligter efter § 32, § 56, stk. 1, 2 og 4, § 60, § 63, stk. 3 og 4, § 64 a, stk. 3, § 64 b, stk. 1, og § 74.

*Lovforslaget*

3. § 57 affattes således:

»§ 57. Søfarende skal have regelmæssige, uafbrudte hvileperioder, der er tilstrækkeligt lange til at sikre sundheden og sikkerheden. Erhvervsministeren fastsætter regler om søfarendes hvile- og arbejdstid. Bestemmelsen om arbejdstid finder ikke anvendelse på handelsskibe.«

4. I § 65 ændres »§ 49, nr. 1,« til: »§ 49, nr. 1 og 12,«.

5. I § 66, nr. 1 ændres »hæfte« til: »fængsel indtil 4 måneder«.

## Gældende formulering

## Lovforslaget

- § 3. Erhvervsministeren kan fastsætte regler om skibes bygning, udstyr og drift, herunder om,
- 1) hvornår og efter hvilke retningslinier et skib skal synes, eftersyn, godkendelse og afprøvning af materiel, krav der skal stilles til skibets stabilitet, lastelinjer og dybgangsmærker, og rederens og skibsførerens pligter i forbindelse hermed,
  - 2) hvilke love, forskrifter, certifikater og skibsbøger, herunder skibsplaner i forbindelse med forebyggelse af forurening fra skibe, samt tilsynsbøger der skal være om bord, og om autorisation, indretning og førelse af bøgerne, samt om, hvilke opslag der skal være anbragt om bord,
  - 3) skibsjournaler i forbindelse med forebyggelse af forurening, herunder om autorisation af journalerne og ansvaret for disses førelse og opbevaring, samt kontrollen hermed,
  - 4) hjælpemidler og materialer, om disses indretning og mærkning, anvendelse, vedligeholdelse og pasning, om sikkerhedsarbejdet, om arbejdsgiverens pligter i forbindelse med de sikkerheds- og sundhedsmæssige forhold, hvorunder arbejde om bord, som ikke er omfattet af lov om arbejdsmiljø, skal udføres,
  - 5) skibets sikkerheds-, brand- og redningstjeneste, sundhedsforholdene og renligheden om bord, sygdomsbehandlingernes sundhedsuddannelse, arbejdsmedicinske undersøgelser, udgifternes afholdelse i forbindelse hermed, samt arbejdsgiverens og arbejdstagerens pligter i denne forbindelse,
  - 6) ansvarsområdet for skibsofficerer og andre om bord, der har ledende stillinger,
  - 7) forebyggelse mod at få blindpassagerer om bord samt behandlingen af blindpassagerer om bord,
  - 8) mærkning, lastning, transport og losning af farligt gods og anden ladning, der kræver særlige foranstaltninger af hensyn til skibets og menneskelivs sikkerhed og beskyttelse af havet mod forurening, og
  - 9) transport af levende dyr.

## § 2

I lov om sikkerhed til søs, jf. lovbekendtgørelse nr. 554 af 21. juni 2000, foretages følgende ændring:

1. I § 3, nr. 4, indsættes efter »pligter i forbindelse med de«: »søfarendes arbejds- og levevilkår om bord, herunder de«.

Til lovforslag nr. L 24. Skriftlig fremsættelse (3. oktober 2001)

**Erhvervsministeren (Ole Stavad) :**

Herved tillader jeg mig for Folketinget at fremsætte:

*Forslag til lov om ændring af sømandsloven og lov om sikkerhed til søs (Søfarendes hviletid mv.)*

(Lovforslag nr. L 24)

Forslaget har til formål at tilvejebringe det fornødne hjemmelsgrundlag til at implementere 3 EU-direktiver inden for søfartsområdet.

Det drejer sig om *direktiv 1999/63/EF af 21. juni 1999* om gennemførelse af den aftale om tilrettelæggelse af arbejdstiden for søfarende, som er indgået mellem de europæiske redere og transportarbejdstagerforeninger, *direktiv 1999/95/EF af 13. december 1999* om håndhævelse af bestemmelserne om søfarendes arbejdstid på skibe,

der anløber Fællesskabets havne, samt de bestemmelser, der omhandler fiskeres arbejds- og hviletid, i *direktiv 2000/34/EF af 22. juni 2000*. Det sidstnævnte direktiv indebærer, at EU's generelle direktiv om tilrettelæggelse af arbejdstiden udvides, således at det kommer til at omfatte en række sektorer, som hidtil har været undtaget.

Lovforslaget skaber endvidere hjemmelsgrundlaget for, at Danmark ratificerer ILO-konvention nr. 180 om søfarendes arbejdstid og bemanning af skibe og Protokollen af 1996 til ILO-konvention nr. 147 om minimumsnormer i handelsskibe, 1976.

Jeg henviser i øvrigt til de bemærkninger, der ledsager lovforslaget, og anbefaler det til Folketingets velvillige behandling.