

**[Industriministeren]**

Lovforslaget indarbejder desuden Sølovsudvalgets betænkning nr. 1215 om befordring af gods. De nuværende regler i den gældende sølovs 5. kapitel ændres og opsplittes i to kapitler, henholdsvis 13. kapitel om stykgodstransport og 14. kapitel om befragtning af skib. Forslaget er forhandlet med de øvrige nordiske lande, der fremsætter tilsvarende lovforslag.

Blandt de nordiske lande har det ligeledes været drøftet at ændre reglerne om befordring af passagerer og rejsegods. I det danske Sølovsudvalg er der således enighed om, at man skal ændre reglerne, så det er muligt at ratificere den såkaldte Athen-konvention fra 1974, som ændret ved protokol af 1990. Da en fuldstændig nordisk gennemarbejdning af passagerbestemmelserne imidlertid tager nogen tid, har man fundet det hensigtsmæssigt allerede på nuværende tidspunkt som et første trin at foretage en enkelt ændring, nemlig en forhøjelse af de beløb, der er maksima for erstatning til passagerer, de såkaldte begrænsningsbeløb. Tilsvarende ændring er vedtaget i Norge, forslag er fremsat i Sverige, og Finland fremsætter forslag i foråret 1994.

De danske regler om registrering af handelskibe er ikke i overensstemmelse med EF-retten. Dette rettes der op på med den nye registreringsbestemmelse i § 2.

Med disse bemærkninger skal jeg anbefale forslaget til en hurtig og velvillig behandling i det høje Ting.

**Industriministeren (Trøjborg):**

Hermed tillader jeg mig for det høje Ting at fremsætte:

*Forslag til lov om ændring af lov om Dansk Internationalt Skibsregister.*

(Lovforslag nr. L 130).

Forslaget fremsættes sammen med forslag til en ny sølov og er en konsekvens af, at der nu åbnes mulighed for at registrere EU-ejede handelsskibe i Dansk Internationalt Skibsregister. Det drejer sig om skibe, der tilhører personer eller selskaber, der ikke opfylder de hidtidige nationalitetsbetingelser i søloven, men som efter traktatens bestemmelser om arbejdskraftens frie bevægelighed, fri etablering og fri udveksling af tjenesteydelser skal sidestilles med danske statsborgere og selskaber.

Med disse bemærkninger skal jeg anbefale forslaget til en hurtig og velvillig behandling i det høje Ting.

**Industriministeren (Trøjborg):**

Hermed tillader jeg mig for det høje Ting at fremsætte:

*Forslag til lov om ændring af sømandsloven og om ændring af lov om skibes sikkerhed m.v. (Lovforslag nr. L 131).*

Rådet har vedtaget et rammedirektiv 89/391/EØF af 12. juni 1989 om iværksættelse af foranstaltninger til forbedring af arbejdstagernes sikkerhed og sundhed under arbejdet. Herefter skal særlig følsomme risikogrupper beskyttes mod farer, som for dem er særlig alvorlige.

Som det 10. særdirektiv til rammedirektivet vedtog Rådet den 19. oktober 1992 direktiv 92/85/EØF om iværksættelse af foranstaltninger til forbedring af sikkerheden og sundheden under arbejdet for arbejdstagere, som er gravide, som lige har født, eller som ammer. Direktivets gennemførelsesfrist er den 19. oktober 1994.

Direktivet er et minimumsdirektiv. Det har til formål at forbedre sikkerheden og sundheden under arbejdets udførelse for arbejdstagere, som er gravide, som lige har født, eller som ammer. For andre arbejdstagere end de søfarende varetager arbejdsministeren gennemførelsen.

Direktivet stiller krav om, at arbejdsgiveren skal sørge for, at der foretages en vurdering af, om en gravid arbejdstager udsættes for risici ved varetagelse af sine arbejdsopgaver. Arbejdsgiveren skal sørge for, at risici elimineres, og om nødvendigt fritage arbejdstageren fra arbejdet. Arbejdstageren bevarer løn eller anden passende ydelse i henhold til national lovgivning eller praksis.

Direktivet opstiller forbud mod afskedigelse på grund af graviditet eller barsel.

Det foreslås, at sømandslovens bestemmelser om ophør af tjenesteforholdet ved opsigelse eller afsked ændres, således at graviditet ikke længere er lovlig opsigelses- eller afskedigelsesgrund. Herudover bemyndiges industriministeren til at fastsætte nærmere regler om søfarendes fratreden af tjenesten om bord på grund af graviditet og barsel. I lighed med den nuværende ordning vil den søfarende efter fratredelsen have krav på hyre fra rederen i to måneder. Medmindre andet følger af overenskomst, vil den søfarende i den øvrige del af orlovsperioden kunne få dagpenge efter de al-