

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 hjemmelsgrundlaget 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.