

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 brovagtten. 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.