

om visse aspekter i forbindelse med tilrettelæggelse af arbejdstiden (EF-Tidende 2000 L 195, side 41).

De europæiske skibsredere og transportarbejdernes fagforeninger indgik i september 1998 en rammeaftale 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 minimale 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 (håndhævelsesdirektiv) 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 det hjemmelmæssige grundlag for kontrol med fremmede skibe. Der foreslås 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 og lever i store træk op til de nye EU-regler. På visse punkter, herunder navnlig vedrørende den samlede ugentlige hviletid og fravigelsesmuligheder, samt registrering af arbejds- eller hviletid, er de danske regler ikke tilstrækkeligt dækkende. Med forslaget lægges der op til at erstatte § 57 med 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 af 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 regler i direktiv 1995/21/EF om håndhævelse over for 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 (havnstatskontrol) muliggør, at inspektion – ud over skibets konstruktion og de tekniske indretninger om bord – tillige omfatter en række krav om de søfarendes arbejds- og levevilkår, der følger af ILO-konvention nr. 147. Det drejer sig f.eks. om kostforplejningen, mindstealderen for ansættelse til søs, rederens ansvar i forbindelse med sygdom samt lægeundersøgelser. 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.

Den bestemmelse, som etablerer hjemmel til at gennemføre de tre direktiver, findes i forslaget § 1 samt § 2, nr. 3.

1.3. Ændring af havnstatskontroldirektivet

I december 1999 forliste olietankskibet ERIKA ud for den franske kyst med en ganske betydelig olieforurening til følge. Som opfølgning på ulykken har Europa-Parlamentet og Rådet vedtaget direktiv 2001/