

	Positive konsekvenser/ Mindreudgifter (hvis ja, angiv omfang)	Negative konsekvenser/ Merudgifter (hvis ja, angiv omfang)
Forholdet til EU-retten	Lovforslaget sigter på at skabe hjemmel til, at direktiverne 1999/63/EF, 1999/95/EF, 2000/34/EF om arbejdstid og hviletid for søfarende samt direktiv 2001/96/EF om sikker lastning og losning af bulkskibe kan gennemføres i administrativt fastsatte forskrifter. Forslaget sigter endvidere på at gennemføre dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/106/EF af 19. december 2001 om ændring af Rådets direktiv 95/21/EF om håndhævelse over for skibe, der anløber Fællesskabets havne og sejler i farvande under medlemsstaternes jurisdiktion, af internationale standarder for skibes sikkerhed, for foreningsforebyggelse og for leve- og arbejdsvilkår om bord (havnestatskontrol) ved bestemmelser i lov om sikkerhed til søs samt på at skabe hjemmel til, at de øvrige dele af ændringsdirektivet kan gennemføres i administrativt fastsatte forskrifter.	

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1 og 2

Forslaget medfører, at sømandslovens § 57 om hviletid, jf. forslaget § 1, nr. 3, fremover som noget nyt i visse situationer vil omfatte skibsførere, der indgår i brovagten. Dette er i overensstemmelse med FN's søfartsorganisations (IMO's) 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 har en særstilling, og den pågældendes arbejdstid og hviletid er almindeligvis ikke skemasat. Som øverste ansvarlige for sikkerheden om bord vil skibsføreren ofte træde til på broen, når skibet befinder sig i en situation, hvor særlig opmærksomhed er påkrævet. Det kan eksempelvis være tilfældet ved vejrforhold med nedsat sigt eller ved sejlads i farvande, som er stærkt trafikerede, eller hvori det er vanskeligt at navigere. Skibsførerens arbejdstid og hviletid må derfor kunne indrettes med den nødvendige fleksibilitet. Skibsføreren må på den ene side fortsat kunne varetage sin funktion og på den anden side kunne tilrettelægge arbejdet uden for de situationer, hvor tilstedeværelsen er nødvendig af hen-

syn til sikkerheden, således at der bliver mulighed for at få den fornødne hvile.

Til nr. 3

Forslaget tager sigte på at skabe hjemmel til, at direktiverne 1999/63/EF, 1999/95/EF og 2000/34/EF om arbejdstid og hviletid for søfarende kan gennemføres i dansk ret ved administrativt fastsatte forskrifter.

Den foreslåede bestemmelse fastlægger overordnet princippet om, at søfarendes og fiskeres hviletid skal være regelmæssig og bestå af uafbrudte hvileperioder, der er tilstrækkeligt lange til at sikre den enkeltes sundhed og sikkerhed. Bestemmelsen lægger derudover op til at etablere en bemyndigelse for økonomi- og erhvervsministeren til at fastsætte nærmere regler om hviletid samt med hensyn til fiskere tillige om den gennemsnitlige ugentlige arbejdstid.

Gennemførelsen af de nye direktiver vil ske ved to bekendtgørelser: en for søfarende i handelsflåden og en anden for fiskere.

Søfarendes hviletid m.v.

I den kommende bekendtgørelse om hviletid for søfarende vil det være muligt at videreføre princippet om alene at regulere hviletiden. Efter direktivbestemmelserne skal en søfarende således have mindst 10 timers hviletid pr. arbejdsdøgn, heraf mindst 6 timer i sammenhæng. De 10 timer kan deles i højst to hvileperioder, og der må maksimalt være 14 timer mellem hvileperioderne. Sømandslovens § 57, stk. 1, 1.-4. pkt., vil derfor blive videreført ved den bekendtgørelse, der udstedes i medfør af bestemmelsen.