

Den særlige regel i sømandslovens § 57, stk. 1, 5. pkt., om mulighed for at fravige hviletidsreglerne ved et skibs ankomst til og afgang fra havn vil derimod ikke kunne videreføres inden for direktivbestemmelsernes rammer.

Spørgsmålet om behovet for videreførelse af sømandslovens § 57, stk. 2 og 3, vil blive drøftet med erhvervet i forbindelse med udstedelsen af bekendtgørelsen.

Som noget nyt vil der blive gennemført en regel om, at søfarendes hviletid mindst skal være på 77 timer over en given 7-døgn periode. Der etableres endvidere mulighed for ved overenskomstaftaler at fravige hviletidsbestemmelserne for vagtgående søfarende generelt samt for alle søfarende på skibe med korte rejser mod kompensation i form af øget fritid, afspadsering eller lignende. Sådanne aftaler skal godkendes eller registreres i Søfartsstyrelsen og skal respektere de bestemmelser om hviletid for vagtgående søfarende, der findes i STCW-konventionen.

Skibsledelsen vil endvidere få pligt til at registrere de søfarendes vagtplaner til søs og i havn og samlet hviletid pr. døgn. Registrering af hviletiden skal kontrolleres med passende mellemrum.

Fiskeres hviletid og gennemsnitlige arbejdstid

De administrative bestemmelser om fiskeres hviletid vil fra 1. august 2003, hvor direktiv 2000/34/EF træder i kraft, i store træk komme til at svare til de ovenfor nævnte regler for søfarende i handelsflåden. Direktivet stiller ikke krav om registrering af hvile- og arbejdstid, hvilket vil blive afspejlet i udformningen af de nærmere regler. Direktivet nødvendiggør, at reglerne for fiskere ud over hviletidsbestemmelser også indeholder bestemmelser om, at den gennemsnitlige ugentlige arbejdstid ikke må overstige 48 timer over en referenceperiode, som ikke kan overstige 12 måneder. Der er også på fiskeriområdet i særlige situationer mulighed for at fravige de generelle bestemmelser.

Da fiskeriområdet reguleres gennem en ændring af det generelle arbejdstidsdirektiv, der ikke indeholder særlige kontrolregler, bibeholdes den ordening, der gælder for det øvrige arbejdsmarked. Her involveres myndighederne alene i tilfælde af klage. Løbende overvågning af den enkelte fiskers gennemsnitlige ugentlige arbejdstid ville være særdeles vanskelig og ressourcekrævende og ville samtidig i realiteten berøre overenskomstspørgsmål.

I perioden indtil direktivet træder i kraft den 1. august 2003, vil de hidtidige regler blive videreført ved midlertidige administrative bestemmelser.

Til nr. 4

Som en følge af, at skibsføreren i fremtiden også kan være omfattet af hviletidsbestemmelserne, foreslås stk. 1 i lovens § 65 udvidet med henblik på, at rederen kan straffes, hvis denne tilsidesætter sin tilsynspligt i relation til skibsførerens hviletid, jf. forslaget § 1, nr. 2, om indsættelse af et nyt nr. 12 i sømandslovens § 49.

Skibsføreren har i medfør af lovens § 66, nr. 2, litra a, pligt til at sikre, at besætningen overholder reglerne om hviletid. I den kommende bekendtgørelse om hviletid for søfarende vil det fremgå, at rederen skal sikre, at skibsføreren har mulighed for at opfylde de forpligtelser, der påhviler denne, jf. § 12 i rammeaftalen. Princippet i denne bestemmelse svarer til princippet i § 9, 2. pkt., i lov om sikkerhed til søs.

Til nr. 5

Forslaget er en konsekvens af, at hæftestraffe blev afskaffet ved lov nr. 433 af 31. maj 2000 om ændring af straffeloven, som trådte i kraft den 1. juli 2001.

Til § 2

Til nr. 1

Det foreslås, at der indsættes et nyt § 1, stk. 2, i lov om sikkerhed til søs, hvorefter der kan fastsættes regler om, hvilke genstande der skal anses som skibe. Sigtet med bestemmelsen er at forbedre de retlige muligheder for at håndhæve loven.

Lovgivningen om sikkerhed til søs indeholder ingen definition af begrebet skib. I almindelighed er der ikke tvivl om, hvilke flydende genstande der er skibe. Som nævnt under de almindelige bemærkninger afsnit 1.6 har afgrænsningen af begrebet skib dog i enkelte tilfælde givet anledning til usikkerhed.

Den foreslåede bestemmelse tilsigter ikke at undtage traditionelle skibe fra lovens anvendelsesområde, men alene at give økonomi- og erhvervsministeren adgang til at præcisere afgrænsningen, hvor denne kan give anledning til tvivl. Den nærmere regulering af kravene til skibe og driften af disse finder sted i administrativt fastsatte forskrifter. Mens eksempelvis tilsynsregler oftest retter sig mod bestemte kategorier af skibe, retter sejlsdorsforskrifter sig mere generelt mod ethvert stort eller lille fartøj, som befinder sig på vandet. Hvor der er behov herfor, vil det i de enkelte administrative forskrifter blive præciseret, hvilke flydende genstande forskriften omfatter.