



NOTAT

5. januar 2010

Høringsnotat vedrørende forslag til ændring af lov om sikkerhed til søs, sømandsloven og forskellige andre love og om ophævelse af lov om forhyring af skibsmandskab (Gennemførelse af konventionen om søfarendes arbejdsforhold, modernisering af bestemmelser om tilsyn, spiritussejlads i grønlandske farvande m.v.)

1. Lovforslagets baggrund og indhold

Lovforslagets indhold kan deles i 3 hovedkategorier:

- 1) Gennemførelse af ILO-konventionen om søfarendes arbejdsforhold, og EU-direktivet om iværksættelse af den aftale, der er indgået mellem erhvervets parter om konventionen
- 2) Sikkerhed til søs mere generelt samt
- 3) Forbedring af sikkerheden for fiskefartøjer.

Lovforslaget har primært til formål at sikre, at Danmark gennemfører FN's Internationale Arbejdsorganisations (ILO's) konvention om søfarendes arbejdsforhold (MLC), der blev vedtaget på ILO's søfartskonference i 2006.

Lovforslaget har derudover til formål at forenkle og koordinere tilsynet på søfartsområdet i lyset af den nye konvention, ligesom der samtidig gennemføres en række andre ændringer af søfartslovgivningen til forbedring af sikkerheden til søs.

2. Høringsvar og kommentarer hertil

Lovforslaget har været i høring hos følgende organisationer m.v.:

Advokatrådet, Beskæftigelsesministeriet, Bilfærgernes Rederiforening, Danmarks Fiskeriforening, Danmarks Rederiforening, Danmarks Statistik, Dansk Sø-Restaurations Forening, Danske Advokater, Danske Havne, Danske Regioner, Datatilsynet, Erhvervs- og Byggestyrelsen, Erhvervs- og Selskabsstyrelsen, Fag og Arbejde, Fagligt Fælles Forbund (3F), Finansministeriet, Finanstilsynet, Fiskeriets Arbejds miljøråd, Fiskernes Forbund, Færøernes Selvstyre, Forbrugerstyrelsen, Foreningen af Småøernes Færgeselskaber, Forsvarsministeriet, Funktionæernes og Tjenestemændenes Fællesråd, Grønlands Selvstyre, HORESTA, Indenrigs- og Socialministeriet, Justitsministeriet, Kommunernes Landsforening, Konkurrencestyrelsen, Landsorganisationen i Danmark, Maskinmestrenes Forening, Metal Søfart, Ministeriet for Sundhed og Forebyggelse, Offentligt Ansattes Organisationer, Patent- og Varemærkestyrelsen, Radiotele-

grafistforeningen af 1917, Rederiforeningen af 1895, Rederiforeningen for Mindre Skibe, Rigsrevisionen, Sammenslutningen af Mindre Erhvervsfartøjer, Sikkerhedsstyrelsen, Statsministeriet, Statstjenestemændenes Centralorganisation II, Søfartens Arbejds miljøråd, Søfartens Ledere – Dansk Navigatørforening, Sølovsudvalget, Sømændenes Forbund, Transportministeriet, Træskibs Sammenslutningen.

Der er i en række af høringssvarene udtrykt generel støtte til lovforslaget og til processen i forbindelse med udarbejdelsen heraf. Størstedelen af lovforslaget har været drøftet med erhvervets parter forud for den egentlige høring under en såkaldt præhøring. Der er som følge heraf allerede foretaget en række tilpasninger i lovforslaget, før det blev sendt i høring. Lovforslaget har endvidere været i præhøring hos Justitsministeriet.

Hovedparten af de hørte organisationer m.v. har ikke haft bemærkninger til lovforslaget. Dette gælder for: Advokatrådet, Beskæftigelsesministeriet, Danmarks Statistik, Danske Advokater, Danske Havne, Danske Regioner, Erhvervs- og Byggestyrelsen, Fag og Arbejde, Finanstilsynet, Finansministeriet, Fiskernes Forbund, Forbrugerstyrelsen, Foreningen af Småøernes Færgeselskaber, Forsikring og Pension, Funktionærernes og Tjenestemændenes Fællesråd, Færøernes Hjemmestyre, Grønlands Selvstyre, HORESTA, Indenrigs- og Socialministeriet, Kommunernes Landsforening, Konkurrencestyrelsen, Landsorganisationen i Danmark, Maske- og Maskinstrengernes Forening, Ministeriet for Sundhed og Forebyggelse, Offentligt Ansattes Organisationer, Patent- og Varemærkestyrelsen, Radio-telegrafistforeningen af 1917, Rigsrevisionen, Sammenslutningen af Mindre Erhvervsfartøjer, Sikkerhedsstyrelsen, Statsministeriet, Statstjenestemændenes Centralorganisation II, Søfartens Arbejds miljøråd, Sølovsudvalget, Transportministeriet og Træskibs Sammenslutningen.

2.1. Kommentarer til lovforslagets bestemmelser om gennemførelse af konventionen om søfarendes arbejdsforhold

2.1.1. Ændringer i lov om sikkerhed til søs

2.1.1.1. Offentliggørelse af oplysninger

Datatilsynet har i deres høringssvar anført, at der kan stilles spørgsmålstegn ved, om der allerede i dag sker videregivelse af oplysninger om strafbare forhold. Datatilsynet har endvidere anført, at selv om der sker videregivelse af oplysninger om strafbare forhold uden navns nævnelse, er søfartsverden for lille til, at der reelt kan opnås anonymitet.

Kommentar

Datatilsynets høringssvar må forstås således, at man mener, at en hjemmel til videregivelse af oplysninger om strafbare forhold vil indebære en fravigelse af persondatalovens bestemmelser, men at der ikke i dag nødvendigvis sker en sådan fravigelse.

Som et led i ønsket om åbenhed omkring sikkerheden til søs, og om hvem der ikke lever op til reglerne, offentliggør Søfartsstyrelsen allerede i dag

oplysninger om tilbageholdte danske og udenlandske skibe. Der oplyses ikke kun om, at skibet er tilbageholdt, men tillige om baggrunden for tilbageholdelsen. Det vil derfor ofte kunne udledes, at der må være tale om overtrædelse af regler, som er strafsanktionerede. I langt de fleste tilfælde er der tale om skibe, som er ejet af selskaber. I begrænset omfang er der tale om skibe ejet af fysiske personer og dermed oplysninger, der anses som personhenførbare oplysninger efter persondataloven, fordi søfartsverden er så "lille", at alene offentliggørelsen af skibets navn er nok til at identificere ejeren.

Endvidere var der ikke redegjort nærmere i lovforslaget for forholdet til persondataloven og det bagvedliggende EU-direktiv. Efter drøftelser med Datatilsynet er lovforslagets bemærkninger udbygget herom. Det er således præciseret, at forslaget på et enkelt punkt indebærer en fravigelse fra persondataloven. Det drejer sig om videregivelse af oplysninger om overtrædelse af regler, som er strafsanktionerede. Sådant videregivelse er bl.a. nødvendig som følge af konventionen. Selv om der ikke rejses straffesag, falder videregivelse af sådanne oplysninger inden for persondatalovens bestemmelser om videregivelse af oplysninger om strafbare forhold, hvis disse kan henføres til en fysisk person. Hvis et skib er ejet af en fysisk person, anses oplysninger om skibet som personhenførbare oplysninger om ejeren.

2.1.1.2. Tilbageholdelse af skibe og kontrol med udenlandske skibes overholdelse af konventionen

Danmarks Rederiforening, Rederiforeningen for Mindre Skibe, Bilfærgernes Rederiforening og Rederiforeningen af 1895 (i det følgende samlet benævnt rederiforeningerne) har anført, at kontrol, indberetning og tilbageholdelse såvel af danske som udenlandske skibe bør baseres på internationale eller europæiske regler.

Kommentar

Med hjemlen til at kræve indberetning af oplysninger om skibe, der besejler danske farvande, gennemføres dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/17/EF af 23. april 2009 om ændring af direktiv 2002/59/EF om oprettelse af et trafikovervågnings- og trafikinformationssystem for skibsfarten i Fællesskabet. Det udelukkes imidlertid ikke, at der også vil kunne kræves indberetning af oplysninger efter særlige nationale regler.

Der vil, som anført af rederiforeningerne, kunne ske tilbageholdelse i danske havne af udenlandske skibe, der ikke overholder internationale regler. Tilsvarende vil danske skibe kunne blive tilbageholdt i udenlandske havne ved overtrædelse af internationale regler. Danske myndigheder vil også kunne tilbageholde danske skibe i udenlandske havne, hvis de ikke overholder danske regler. Dette er allerede gældende praksis og ændres ikke ved gennemførelsen af konventionen. Der bør derfor ikke i lovforslaget fastsættes regler om, at kontrol, indberetning og tilbageholdelser m.v. alene kan ske på basis af internationale regler.

2.1.2. Ændringer i sømandsloven

2.1.2.1. Ratifikation af konventionen om søfarendes arbejdsforhold

Fagligt Fælles Forbund (3F) har anført, at Danmark ikke kan ratificere konventionen. Forbundet henviser til, at det fremgår af konventionens artikel III, at hvert land, der ratificerer, skal sikre overholdelse af ILO's grundlæggende konventioner, herunder konvention nr. 87 og 98. Forbundet er opmærksom på, at Danmark ikke ved ratifikation af konventionen påtager sig nye forpligtelser. Efter 3F's opfattelse er DIS-lovens § 10 dog helt i strid med de grundlæggende konventioner og har siden vedtagelsen været stærkt kritiseret af ILO herfor.

Kommentar

Som oplyst af 3F, vil konventionen ikke medføre yderligere forpligtelser end dem, som Danmark allerede har gennem sin ratifikation af de to ILO-konventioner nr. 87 og 98 om retten til at organisere sig og føre frie forhandlinger. Dansk ret er efter regeringens opfattelse i overensstemmelse med disse konventioner, hvilket Folketinget er gjort opmærksom på flere gange, senest i 2006 og 2007 i forbindelse med konventionens forhandling og vedtagelse. Artikel III er derfor ikke til hinder for en dansk ratifikation.

2.1.2.2. Begrebet "søfarende"

Søfartens Ledere og CO-Søfart (som repræsenterer Dansk Sø-Restaurations Forening og Metal Søfart) ønsker, at skibsføreren fremover skal have samme rettigheder som andre søfarende og ikke udskilles som en særlig "kategori".

Rederiforeningerne finder det ikke tilstrækkelig tydeligt, hvem der i lovforslaget omfattes af definitionen på søfarende, når det kommer til personer, der ikke normalt har deres arbejde om bord i skibet, f.eks. personale på den hjemlige færgefart og på skibe med korte sørejser.

De ønsker den i forhold til konventionen snævrere afgrænsning af begrebet, men med mulighed for at aftale, at andre persongrupper kan anses som søfarende. Rederiforeningerne har samtidig henvist til den resolutionstekst, der blev vedtaget sammen med konventionen, og som uddyber søfarende-begrebet ("Resolution on definition of Seafarers").

Endelig ønsker rederiforeningerne bekræftelse på, at Søfartsstyrelsens afgørelser vedr. søfarende-begrebet kan indbringes for domstolene.

3F ønsker, at søfarende, der er i virksomhedspraktik til søs efter reglerne i lov om en aktiv beskæftigelsesindsats, skal have de fulde rettigheder som søfarende efter lovforslaget og ikke de begrænsede rettigheder, der normalt følger af virksomhedspraktik.

Kommentar

Begrebet ”søfarende” defineres i lovforslaget på samme måde som i konventionen bortset fra, at ”skibsføreren” ikke direkte omfattes af begrebet. Skibsføreren har en særstilling og særlige rettigheder og pligter efter den gældende lov. Af samme grund har man valgt at bibeholde den gældende lovs systematik, men har i forslaget sikret, at skibsføreren får alle de rettigheder og den beskyttelse, som den ”søfarende” har fået efter konventionen og den europæiske aftale.

Som anbefalet af rederiforeningerne, er der i lovforslagets bemærkninger indsat en henvisning til den resolutionstekst, som blev vedtaget sammen med konventionen (”Resolution on definition of Seafarers”).

Det kan bekræftes, at rederiernes og de søfarendes organisationer ved aftale kan tillægge andre persongrupper end søfarende samme rettigheder, som søfarende har efter loven. Ligeledes kan Søfartsstyrelsens afgørelser om, hvilke personkategorier som skal betragtes som søfarende efter loven – ligesom andre forvaltningsafgørelser – indbringes for domstolene.

3F’s bemærkninger om søfarende, der er i virksomhedspraktik til søs efter reglerne om en aktiv beskæftigelsesindsats, er ikke fulgt, idet dette vil give de pågældende en anden status end det, der følger af loven, jf. § 43 i lov om en aktiv beskæftigelsesindsats. Det er nu præciseret i lovforslagets bemærkninger, at denne gruppe søfarende har de rettigheder og pligter, der følger af lov om en aktiv beskæftigelsesindsats, når de arbejder om bord.

2.1.2.3. Forhyrings- og formidlingstjenester for søfarende

3F ønsker at opretholde det gældende forbud i lov om forhyring af skibsmandskab mod at anvende private vikarbureauer på søfartsområdet.

Søfartens Ledere og CO-Søfart mener, at lovforslagets definitioner af begreberne formidling og forhyring er upræcise. Organisationerne savner endvidere en præcisering i lovforslagets bemærkninger af, at de foreslåede bestemmelser alene har til formål at beskytte den søfarende og ikke må virke begrænsende for den søfarendes mulighed for at søge om ledige jobs i erhvervet, hverken i ind- eller udland.

Rederiforeningerne mener, at der ikke bør pålægges rederier, der benytter udenlandske bureauer, en pligt til at sikre sig en officiel bekræftelse på, at de pågældende tjenester drives i overensstemmelse med konventionens krav.

Kommentar

Forbudet mod privat forhyring og formidling af søfarende i Danmark er ikke tidssvarende, og der er ingen reel begrundelse for et sådant forbud, idet konventionen indeholder en række krav, der sikrer de søfarendes rettigheder ved privat forhyring og formidling. Tilladelse til private forhy-

rings- og formidlingstjenester forudsætter således, at der etableres et system, der sikrer de søfarendes rettigheder.

Begreberne forhyring og formidling er i lyset af høringsvaret fra Søfartens Ledere og CO-Søfart blevet præciseret i lovbemærkningerne.

Internationalt har der været lagt vægt på, at forhyringskontorer ikke udnytter de søfarende. I Danmark vil dette blive sikret med kontrol. En reder, der ønsker at benytte forhyrings- og formidlingstjenester i lande, som har ratificeret konventionen, men som ikke udsteder certifikater eller licenser til den pågældende virksomhed, som sikrer overholdelse af konventionen, vil være nærmest til selv at skulle dokumentere, at forhyringen formidlingen på det konkrete kontor sker i overensstemmelse med konventionens krav. Reglen om, at rederen skal skaffe en officiel bekræftelse herpå, opretholdes derfor.

2.1.2.4 Definition af krigszone

Søfartens Ledere, CO-Søfart og 3F foreslår, at ”krigszone” defineres i sømandsloven.

Søfartens Ledere og CO-Søfart henviser til, at den søfarende under den nuværende lovgivning er henvist til egenhændigt og konkret at foretage den nærmere definition og afgrænsning af begreber som ”krig”, ”krigsfarer” og faretruende situationer, der kan sidestilles hermed, for at vurdere sin eventuelle ret til hjemrejse.

Desuden mener foreningerne, at den søfarende også bør have ret til hjemrejse som alternativ til at sejle i piratruede farvande.

3F anfører som begrundelse for en definition de senere års tiltagende uroligheder samt uerklærede krigslignende tilstande som pirateri og overfald, der finder sted.

Kommentarer

I henhold til den gældende sømandslov har søfarende ret til at fratræde tjenesten på et skib ved krigsfare eller faretruende situationer, der kan sidestilles hermed. For at sætte de søfarende i stand til at afmønstre ved krigsfare har skibsføreren efter loven pligt til at gøre mandskabet bekendt med skibets rejseplan og ændringer heri ved opslag eller på anden måde.

Sømandslovens nuværende regler lever op til konventionen, der ikke indeholder krav om en definition af, hvad der forstås ved en krigszone. Lovens regler omfatter krigsfare i meget bred forstand. Dette følger af lovens bemærkninger om forståelsen af begrebet en krigslignende tilstand. Denne fleksibilitet medfører også, at væbnede piratoverfald kan henføres under den gældende lovs regulering.

Hertil kommer, at rederierne og de søfarendes organisationer med undtagelse af 3F har indgået en særlig aftale, der regulerer søfarendes ret til hjemrejsegaranti fra særlige risikozoner. Aftalen omfatter alle søfarende på danske skibe, dvs. også 3F's medlemmer.

2.1.2.5. Forbud mod at indbringe tvister for fremmede domstole mv.

3F finder, at forslaget til sømandslovens § 64, stk. 2, om, at tvister om afregningen, skibstjenesten, ansættelsesforholdet eller forholdene om bord ikke må indbringes for fremmede domstole, strider mod konventionen. Efter forbundets opfattelse fremgår det af konventionen, at både søfarende og skibsredere har fri adgang til at vælge, hvor vedkommende ønsker en retssag behandlet.

Rederiforeningerne støtter § 64, og at det fortsat vil være afskedigelsesgrund, hvis den søfarende i strid med § 64 indbringer en tvist om tjenesteforholdet for en udenlandsk domstol eller myndighed, med undtagelse af lovlige udenlandsk bemyndiget MLC-havnstatskontrolmyndighed i den havn/det land, skibet anløber.

Rederiforeningerne mener endvidere, at det er den enkelte søfarende, der efter konventionen kan anvende klageproceduren, og forudsætter, at forpligtelsen til at oplyse om kontaktdata vil blive opfyldt i forbindelse med udnyttelsen af bemyndigelsesreglen i § 64, stk. 1, vedrørende klager m.v.

Kommentar

Konventionens afsnit 5, punkt 4, om klage til fremmede myndigheder i forbindelse med havneanløb, angiver, at bestemmelserne om overholdelse og håndhævelse ikke fastlægger retlig kompetence og retligt værneting. Det følger således ikke af konventionen, at der skabes værneting i havnestaten for en retssag til f.eks. afgørelse af ansættelsesmæssige forhold på fremmede skibe. Konventionen er derfor ikke til hinder for, at medlemsstaterne regulerer dette område, som det sker i lovforslaget.

Rederiforeningernes forståelse af § 64 tager ikke fuldt ud højde for konventionens ordlyd. Det vil være i strid med konventionen at forbyde, at uoverensstemmelser om forhold, der er omfattet af konventionen, indbringes for udenlandske administrative myndigheder. Det vil typisk være tale om en klage til den myndighed, der foretager havnstatskontrol, dvs. til skibsinspektøren, der går om bord i skibet.

Det kan bekræftes, at de administrative regler om klageprocedurer, der kan udstedes med hjemmel i forslaget til § 64, stk. 1, vil indeholde regler om kontaktdata.

2.1.2.6. Pligt til at sikre, at skibsføreren har mulighed for at opfylde sine forpligtelser

Søfartens Ledere og CO-Søfart har anført, at det er uklart, hvorledes det sikres, at skibsføreren har mulighed for at opfylde de forpligtelser, der

påhviler denne, og hvorledes det sanktioneres, hvis skibsføreren ikke får mulighed herfor.

Kommentar

Lovforslagets § 2, nr. 28, (forslaget til § 65) er nu præciseret, således at det udtrykkeligt fremgår, at rederen – eller den som har overtaget rederens pligter – kan straffes, hvis den pågældende ikke sikrer, at skibsføreren har mulighed for at opfylde sine forpligtelser.

2.1.2.7. Finansiell sikkerhed for hjemrejseudgifter

Rederiforeningerne ønsker, at der ikke stilles krav om særskilt certifikat for sikkerhedssikkerhedsstillelsen for den søfarendes hjemrejse, men at eksempelvis et P&I Entry Certificate anses som tilstrækkelig sikkerhed.

Kommentar

Kravet om finansiell sikkerhed følger af konventionen. I lovforslaget er der indsat bemyndigelse til, at økonomi- og erhvervsministeren kan fastsætte nærmere regler om bl.a. den finansielle sikkerhed for rejseudgifterne. Søfartserhvervets organisationer, herunder rederiforeningerne, vil blive inddraget i arbejdet med at udarbejde administrative regler om den finansielle sikkerhed. Det afgørende vil være dokumentationens indhold og ikke form. Et P&I-certifikat vil derfor kunne være tilstrækkeligt, afhængigt af indholdet.

Det er præciseret i bemærkningerne, at den finansielle sikkerhedsstillelse skal kunne dokumenteres.

2.1.2.8. Den adresse, som den søfarende har ret til fri hjemrejse til

Rederiforeningerne mener ikke, at lovforslagets anvendelse af begreberne "bopæl" og "hjemsted" er entydige.

De har derfor foreslået, at rederiets forpligtelser vedrørende den søfarendes ret til hjemrejse i disse situationer skal angå hjemrejse til det aftalte *forhyringssted*, som er det sted, hvor ansættelsesaftalen indledes – hvad enten det er den søfarendes bopæl, opholdssted, hjemsted, eller det sted vedkommende i henhold til aftalen ansættes fra.

Kommentar

I den gældende sømandslov er bopæl, hjemsted og forhyringssted kendte begreber, der anvendes i forbindelse med reguleringen af søfarendes ret til hjemrejse. Det er ikke hensigten at ændre forståelsen af disse begreber. Det bemærkes endvidere, at lovens regler om ret til hjemrejse ikke er til hinder for særlig aftale mellem parterne om, at hjemrejse skal ske til et andet sted.

2.1.2.9. Fiskeskibe

Danmarks Fiskeriforening har henvist til, at det fremgår af lovforslagets bemærkninger, at fiskeskibe er undtaget fra de bestemmelser, der angår implementering af konventionen om søfarendes arbejdsforhold.

Kommentarer

ILO's konvention om søfarendes arbejdsforhold fra 2006 og den europæiske aftale omfatter ikke fiskerierhvervet, der derimod er omfattet af en anden, tilsvarende ILO-konvention, der endnu ikke er gennemført i EU-retten.

Det fremgår af lovforslagets bemærkninger, at fiskeskibe vil blive undtaget fra de bestemmelser, der gennemfører konventionen, og som går videre end den hidtidige regulering i sømandsloven. Det vil ske i medfør af bestemmelsen i sømandslovens § 75, hvorefter økonomi- og erhvervsministeren kan fastsætte regler, der fraviger loven for skibe til fiskeri og andet særligt formål.

Som det oplyses i lovforslagets bemærkninger, vil visse principielle lovændringer, der er en grundlæggende forudsætning for lovforslagets opbygning, gælde for fiskeriet. Det drejer sig bl.a. om rederansvaret og det udvidede søfarendebebegreb.

2.1.2.10. Ansvar i tilfælde, hvor rederen ikke samtidig er arbejdsgiver

Rederiforeningerne mener ikke, at det bør være hovedreglen, at certifikatet og overensstemmelseserklæringen i henhold til konventionen skal udstedes til den samme juridiske eller fysiske person som et eventuelt overensstemmelsesdokument i henhold til koden om sikker skibsdrift (ISM-koden). Et sådan sammenfald forudsættes ikke i konventionen.

Kommentarer

Der er efter både konventionen og ISM-koden mulighed for, at ejeren af skibet kan overlade ansvaret for dets drift til andre. Bestemmelsen skal sikre, at den, der reelt driver skibet, er overordnet ansvarlig for, at de søfarendes rettigheder opfyldes, således som det er forudsat i konventionen.

2.1.2.11. Gratis kost om bord

Rederiforeningerne forstår bestemmelsen om gratis kost således, at retten til gratis kost om bord begrænses til søfarende i mønstrede besætninger, dvs. tilfælde, hvor den søfarende normalt bor, opholder sig og indtager alle sine måltider om bord.

Kommentar

Det følger af konventionen og af lovforslaget, at kosten om bord skal være gratis for den søfarende under udmønstringsperioden.

Det er nu præciseret i lovforslagets bemærkninger, at bestemmelsen primært tager sigte på den normale situation, hvor den søfarende bor og får

sine måltider om bord. Hvis den søfarende ikke sover om bord, skal de almindelige måltider, som indtages, mens den søfarende arbejder om bord, være gratis. Der vil i sådanne særlige situationer være mulighed for at aftale, at retten til gratis kost om bord kan opfyldes ved udbetaling af et kostpengebeløb.

Bestemmelsen om gratis kost er ikke begrænset til de situationer, som rederiforeningerne har omtalt.

2.1.2.12. Den maksimale udmønstringsperiode

3F har foreslået, at den maksimale udmønstringsperiode for alle søfarende fastsættes til 6 måneder. Forbundet henviser til, at den nuværende 12 måneders udmønstringsperiode i loven blev indsat ved DIS-lovens indførelse i 1988 som afløsning for en allerede eksisterende 6 måneders udmønstringsperiode. En ændring til 6 måneder vil være en arbejdsmiljøforbedring. 3F mener endvidere, at en udmønstringsperiode på 12 måneder, der kun gælder for udenlandske søfarende, må opfattes som diskrimination.

Kommentar

I henhold til lovforslaget kan den samlede udmønstringsperiode maksimalt være på 12 måneder for en søfarende, uanset bopæl. Det følger af konventionen og af EU-direktivet om den europæiske aftale. Der kan, som det anføres i lovforslagets bemærkninger, aftales en kortere udmønstringsperiode i de kollektive overenskomster eller i den individuelle ansættelseskontrakt.

På denne baggrund kan forbundets ønske om en generel lovbestemt maksimal udmønstringsperiode på 6 måneder for alle søfarende ikke imødekommes.

2.1.2.13. Forbud mod fradrag i hyren til hjemrejseudgifter

3F støtter lovforslagets forbud mod, at den søfarende betaler et forskud til dækning af udgifter til sin hjemrejse.

Der er derimod efter 3F's opfattelse ikke dækning i konventionen for bestemmelserne om, hvornår der må foretages fradrag i den søfarende hyre m.v. for hjemrejseudgifter. Efter deres opfattelse må en eventuel selvbetaling kun finde sted efter påkrav, når hjemsendelsen er overstået – eventuelt ved retlig afgørelse.

Kommentarer

Det følger af konventionen, at rederen ikke må inddrive hjemsendelsesomkostningerne fra den søfarendes løn eller andre rettigheder bortset fra tilfælde, hvor det er konstateret, at den søfarende i henhold til nationale love eller forskrifter eller andre foranstaltninger eller gældende kollektive overenskomster i alvorlig grad har misligholdt sine forpligtelser i henhold til ansættelsen. Denne bestemmelse er videreført i lovforslaget.

Derimod indeholder konventionen ikke et krav om, at en eventuel selvbetaling først må finde sted efter påkrav, når hjemsendelsen er overstået – eventuelt ved retlig afgørelse. På dette tidspunkt vil der kun sjældent eller aldrig være nogen udestående hyre at foretage fradrag i, og en ret til at foretage fradrag ville derfor ikke give mening

Ifølge lovforslaget påhviler søgsmålsbyrden rederen ved uenighed om hjemrejseudgifterne bortset fra tilfælde, hvor der er et klart grundlag for, at der foreligger væsentlig misligholdelse fra den søfarendes side, og den søfarende som følge heraf selv skal bære omkostningerne ved hjemrejsen.

I kravet om, at rederen skal have konstateret, at der foreligger væsentlig misligholdelse, ligger, at rederen skal kunne påvise faktiske omstændigheder, som klart viser, at der foreligger en væsentlig misligholdelse fra den ansattes side.

2.1.2.14. Rederens sygeplejeforpligtelse

Rederiforeningerne har som sådan ikke bemærkninger til udvidelsen af rederens sygeplejeforpligtelse fra 12 til 16 uger. Der efterlyses dog en beskrivelse af konsekvenserne af denne udvidelse i kombination med den ændrede definition af begrebet søfarende.

Kommentar

Det er præciseret i lovforslagets bemærkninger, at rederens sygeplejeforpligtelse principielt omfatter alle, der falder ind under det nye søfarende-begreb.

2.1.2.15. Hyreudbetaling til "autoriseret bank"

Rederiforeningerne har oplyst, at det er sædvanligt, at der i DIS-overenskomster for udenlandske søfarende er bestemmelser om, at hyrebetalinger via bank sker til en "autoriseret bank" i den søfarendes hjemland. Rederiforeningen ønsker en lignende bestemmelse i lovforslaget.

Rederiforeningerne har videre oplyst, at der med autoriseret bank menes en bank, hvortil det er muligt på sædvanlige og rimelige markedsvilkår at overføre penge via en dansk bank. Hvis rederiets danske bankforbindelse eller revisor fraråder overførsler til en bank, der er anvist af den søfarende, bør rederiet kunne bede den søfarende om at anvise en anden bank.

Krav om overførsel bør ske til en bank i den søfarendes hjemland, og overførsel til én navngiven bank burde være tilstrækkeligt. Herfra kan den søfarende efter foreningernes opfattelse selv arrangere overførsel til andre banker. Af samme grund finder rederiforeningerne, at 2 sideløbende træksedler er fuldt ud tilstrækkeligt.

Kommentar

Den forslåede bestemmelse i lovudkastet om udbetaling af hyre lever op til konventionens krav.

Det er dog nu præciseret i lovforslagets bemærkninger, at såfremt det er forbundet med væsentlige problemer at overføre hyren til den søfarendes pengeinstitut, har rederiet ret til at bede den søfarende om at anvise et andet pengeinstitut. Det kan f.eks. være problemer som følge af valutarestriktioner eller andre begrænsninger for hyrens overførsel.

En trækseddel er en stående anvisningsordre eller -anmodning fra den søfarende til rederiet via skibsføreren. Aftalen indebærer, at rederiet månedligt udbetaler et bestemt beløb til en bestemt person eller til indsættelse på en bestemt konto i et pengeinstitut.

Reglen om, at der ikke kan kræves udbetaling af flere end 3 sideløbende træksedler, er en videreførelse af den gældende retstilstand på området. Konventionen omtaler ikke træksedler.

2.1.2.16. Søfarende har ret til 16 ugers hyre under sygdom/sygehyre
Rederiforeningerne henviser til, at konventionen pålægger rederen at betale hyre under sygdom til den søfarende i minimum 16 uger fra uarbejdsdygtigheds indtræden. Foreningerne konstaterer samtidig, at den eksisterende sømandslov opererer med en betalingspligt på maksimum 2 måneder, regnet fra afmønstring, respektive tjenesteforholdets ophør.

Rederiforeningerne anfører derefter, at den udvidelse af sygehyreforpligtelsen fra 2 måneder til 16 uger, der er foreslået i lovforslaget, dels må forudsætte, at der for menige søfarende indføres en bestemmelse svarende til sømandslovens § 40, 1. og 2. pkt., dels at udvidelsen alene indsættes i § 29, stk. 2, og i 1. og 2. pkt. i § 40, men ikke i 3. pkt., som vedrører tilfælde, hvor den pågældende bliver syg på et tidspunkt, hvor vedkommende ikke forretter tjeneste på rederiets skibe.

Kommentar

Med forslaget udvides dækningsperioden for sygehyre fra 2 måneder til 16 uger. Udvidelsen gælder også for rederiansatte søfarende, der bliver syge hjemme.

Rederiforeningernes forslag, om, at retten til sygehyre efter § 40, 3. pkt., ikke udvides til 16 uger, indebærer, at skibsofficerer, som bliver syge i land under ansættelsen kun får ret til sygehyre i 2 måneder.

Konventionen giver ikke mulighed for at sondre mellem, om den søfarende bliver syg i land eller til søs, og rederiforeningernes forslag lever dermed ikke op til konventionens krav.

Rederiforeningerne foreslår endvidere, at de særlige tilbageregningsregler i lovens § 40, som i dag alene gælder for skibsofficererne, også skal gælde for menige søfarende.

Hvis en skibsofficerer opsiges under sygdom, sikrer tilbageregningsreglen, at der fortsat betales løbende sygehyre, hvis opsigelsesvarslet udløber tidligere end 2 måneder (som efter lovforslaget udvides til 16 uger) fra den dato, hvor vedkommende fratrådte tjenesten om bord. I givet fald skal der udbetales sygehyre for den resterende del af de 2 måneder (som efter lovforslaget udvides til 16 uger), hvor skibsofficeren ikke vil modtage sin sædvanlige løn.

Dette princip gælder i dag ikke for menige søfarende, for hvem ansættelsesforholdet kan bringes til ophør uden varsel ved sygdom, som forhindrer dem i at arbejde. Medmindre andet er aftalt, kan ansættelsesforholdet også bringes til ophør uden varsel for menige søfarende, der bliver syge hjemme under ansættelsen. Det kræver dog, at sygdommen har en vis varighed.

Rederiforeningernes forslag indebærer, at tilbageregningsreglen udvides til menige søfarende. Dette vil navnlig have betydning, hvor den menige søfarendes ansættelsesforhold er opretholdt i tiden efter, at den pågældende blev uarbejdsdygtig som følge af sygdom.

Der findes hverken i konventionen eller i EU-reglerne bestemmelser, der er til hinder for, at den særlige tilbageregningsregel for skibsofficerer udvides til også at omfatte menige søfarende, under forudsætning af at de også sikres 16 ugers sygehyre, når de bliver syge hjemme.

2.1.3. Ændringer i besætningsloven

CO-Søfart og Søfartens Ledere har anført, at den foreslåede ændring af besætningslovens § 8, stk. 2, (lovforslagets § 3, nr. 1), der regulerer krav til skibskokke i DIS-skibe, kan indebære en forringelse af uddannelsesniveauet og uddannelseskravene til skibskokkene. CO-Søfart og Søfartens Ledere foretrækker at opretholde den nuværende § 8, stk. 2, men har sammen med rederiforeningerne udarbejdet et alternativt tekstforslag.

Rederiforeningerne har endvidere anført, at der i skibe, hvor besætningen ikke bor, opholder sig og indtager alle måltider om bord, og i skibe, hvorfra der drives restaurationsvirksomhed, ikke bør være foreskrevet en skibskok.

Kommentar

CO-Søfart har sammen med rederiforeningerne udarbejdet et alternativt tekstforslag, som støttes af Søfartens Ledere. Da tekstforslaget er udtryk for et ønske fra erhvervets parter og fortsat vil opfylde formålet med de relevante bestemmelser i konventionen, vil lovforslaget blive ændret i overensstemmelse hermed. Dog foretages mindre lovtekniske ændringer, hvor det bl.a. præciseres, at den krævede sejltid som skibskok, som foreningernes forslag forudsætter, også kan være gennemført efter, at den pågældende har afsluttet sin kokkeuddannelse på en anerkendt skole.

Erhvervets parter vil blive inddraget i udarbejdelsen af retningslinjerne for godkendelse af udenlandske kokkeuddannelser m.v.

Til rederiforeningernes bemærkninger om, hvornår der bør foreskrives en skibskok, bemærkes, at lovforslaget ikke berører dette spørgsmål, og at der således ikke tilsigtes ændringer i de gældende regler eller praksis.

2.2. Kommentarer til lovforslagets bestemmelser om sikkerhed til søs mere generelt

2.2.1. Digital forvaltning

Datatilsynet har peget på, at man forudsætter, at de digitale løsninger, som det vil blive obligatorisk at anvende, er indrettet og opdateres, så de lever op til sikkerhedskravene i persondataloven og databeskyttelsesdirektivet.

Datatilsynet forudsætter endvidere, at den videre kommunikation mellem myndigheden og virksomheden i forbindelse med digital indberetning sker krypteret ved elektronisk fremsendelse af fortrolige og følsomme personoplysninger.

Rederiforeningerne støtter øget digitalisering, men understreger, at rederierne ikke bør påføres omkostninger til indkøb af bestemte programmer m.v. Der bør derfor forud for beslutning om nye digitale indberetningsforpligtelser udarbejdes en specifikation med angivelse af konsekvenserne, og såfremt der skal anvendes specielle programmer, bør disse gratis stilles til rådighed for rederierne.

Erhvervs- og Selskabsstyrelsen har anbefalet, at det sikres, at alle nye indberetningspligter og afrapporteringer i lovforslaget kan forvaltes digitalt.

Kommentar

Forslaget om øget adgang til digital forvaltning skal ses i sammenhæng med L 10 – forslag til lov om ændring af lov om Danmarks Statistik og forskellige andre love. I lighed med de ændringer, som foreslås med L 10, foreslås det også på søfartsområdet at give øget adgang til digital forvaltning.

Derfor indføres der med lovforslaget hjemmel til, at der kan fastsættes krav om anvendelse af bestemte IT-systemer, digitale formater og digital signatur. Dette sker med henblik på at sikre, at Søfartsstyrelsen kan håndtere de modtagne indberetninger. Søfartsstyrelsen vil følge den praksis, der gælder for anden offentlig forvaltning, hvor IT-programmer betales af brugerne. Udgangspunktet vil også være, at den øgede adgang til digitalisering ikke skal være mere byrdefuld for søfartserhvervet end for andre brancher.

2.2.2. Overvågning af danske farvande

Forsvarsministeriet ønsker, at det nævnes i lovforslagets bemærkninger, at SafeSeaNet, som ministeriet (ved Søværnets Operative Kommando) driver, er udviklet og etableret i henhold til EU-direktiv 2002/59/EF af 27. juni 2002 om oprettelse af et trafikovervågnings- og trafikinformationssystem for skibsfarten.

Kommentar

Der er i lovforslagets bemærkninger nu indsat en henvisning til det pågældende EU-direktiv.

2.2.3. Rederiers ansvar for overholdelse af loven (Virksomhedsansvar)

Rederiforeningerne finder, at strafansvaret, når der begås lovovertrædelser på skibene, primært bør gøres gældende overfor de pågældende besætningsmedlemmer. Rederiforeningerne accepterer, at rederierne (via det almindelige virksomhedsansvar) gøres ansvarlige, når personalet i deres landbaserede organisationer begår lovovertrædelse som led i deres arbejde, men mener ikke, at dette bør ske for overtrædelser, som begås af besætningsmedlemmer om bord på skibene (rederiforeningerne bemærkninger til lovforslagets § 1, nr. 6).

Når personer, som er ansat af andre end rederiet, udfører arbejde om bord, accepterer rederiforeningerne dog, at disse personer omfattes af rederiets virksomhedsansvar. Rederiforeningerne tilslutter sig således lovforslagets ændringer vedrørende virksomhedsansvar for besætningsmedlemmer, som er ansat af andre, men lægger stor vægt på, at rederiernes virksomhedsansvar, således som der er redegjort for i lovforslagets bemærkninger, ikke omfatter sådanne selvstændige hjælpevirksomheders personale på land. Man havde dog gerne set, at der tydeligere i bemærkningerne var anført, at der ikke kan anses at være et nært sammenknyttet forhold imellem rederierne og de selvstændige hjælpevirksomheder (rederiforeningerne bemærkninger til lovforslagets § 1, nr. 24.).

Kommentar

Lovforslaget indeholder dels bestemmelser vedr. redernes direkte ansvar i § 1, nr. 6, dels en særregel i § 1, nr. 24, om rederiers strafferetlige virksomhedsansvar, når personer, som arbejder om bord på skibet, er ansat af andre end rederiet.

Den foreslåede bestemmelse i § 1, nr. 6, om rederens direkte ansvar, indebærer navnlig, at rederen ikke blot skal udbedre fejl og mangler, som rederen positivt bliver bekendt med, men tillige generelt skal sikre, at lovens forskrifter vedrørende skibet og dets drift overholdes.

Den gældende lov indeholder i § 32, stk. 9, en bestemmelse, som indebærer, at straffelovens almindelige bestemmelser om virksomhedsansvar også gælder for rederier. Der blev ved en ændring af lov om sikkerhed til søs i 2008 lagt op til en øget anvendelse heraf. Der anvendes derfor alle-

rede i dag virksomhedsansvar, når besætningsmedlemmer som led i deres arbejde for rederiet begår lovovertrædelser om bord. Ofte rejses der tillige straffesag imod de involverede besætningsmedlemmer. Dette er i overensstemmelse med Rigsadvokatens retningslinjer og de almindelige principper, som anvendes i forbindelse med lovovertrædelser, som begås i forbindelse med virksomheders erhvervsdrift. Det følger ligeledes af den gældende lov, at et rederi, som har gjort alt, som er nødvendigt for at sikre et godt og sikkert arbejdsmiljø, ikke kan pålægges virksomhedsansvar, hvis et besætningsmedlem ikke iagttager de sikkerhedsforanstaltninger, der alene tjener til beskyttelsen af den pågældende selv.

Det fremgår udtrykkeligt af lovforslaget, at særreglen om virksomhedsansvar for personer, som er ansat af andre end rederiet, alene omfatter personer, som arbejder om bord på skibet. Det fremgår endvidere af lovforslagets bemærkninger, at spørgsmålet om ansvar for lovovertrædelser, som begås på landjorden af ansatte i de virksomheder, som rederierne samarbejder med, vil skulle afgøres efter de almindelige strafferetlige regler.

2.2.4. Søfartsstyrelsens adgang til forretningslokaler

Rederiforeningerne har anført, at man finder det principielt forkert, at der i stigende omfang gives adgang til virksomheder m.v. uden retskendelse. Der bør altid indhentes forudgående retskendelse, medmindre øjemedet forspildes.

Kommentar

Søfartsstyrelsen skal efter de internationale regler kontrollere rederivirksomhedernes sikkerhedsstyringsystemer. Dette kan kun ske ved kontrolbesøg i rederierne. Søfartsstyrelsens adgang til at gå om bord på skibe foreslås derfor udvidet til også at omfatte adgang til lokaler til lands, hvorfra der udøves erhvervsvirksomhed, som er omfattet af loven.

Et krav om retskendelse som betingelse for adgang kunne principielt sikre, at en domstol på forhånd skulle have accepteret, at Søfartsstyrelsen gives adgang til de rederier, hvor kontrolbesøgene udøves.

Imod at stille krav om retskendelse taler imidlertid, at Søfartsstyrelsens besøg også omfatter rene stikprøvekontroller, hvorfor en domstol, der skal tage stilling til, om der skal udstedes retskendelse eller ej, reelt alene ville skulle tage stilling til, om der blev udøvet erhvervsvirksomhed omfattet af loven fra de pågældende lokaler.

Til støtte for lovforslaget taler også, at der uden for strafferetsplejen – i modsætning til, hvad der efter retsplejeloven gælder ved straffeprocessuelle tvangsindgreb – i almindelighed ikke gælder et krav om forudgående retskendelse ved forvaltningens foretagelse af tvangsindgreb. Dette støttes af både Justitsministeriet og Retssikkerhedskommissionen.

Det foreslås, at forslaget opretholdes, således at Søfartsstyrelsens adgang ikke fordrer forudgående retskendelse, når det drejer sig om adgang til skibe og rederikontorer.

2.2.5. Politiets adgang til at gå om bord på fritidsfartøjer

Justitsministeriet og Rigspolitiet finder det hensigtsmæssigt at der er indsat en hjemmel til, at politiet kan standse fritidsfartøjer med henblik på kontrol, men understreger, at det ikke bør give anledning til, at den hidtidige kontrol skifter karakter.

Kommentar

Politiet foretager i et vist omfang kontrol af fritidsfartøjer, f.eks. med henblik på kontrol af redningsmidler og speedbådsbeviser. Sådanne kontroller har stor lighed med de rutinekontroller ("razziaer"), som foretages af biler efter færdselslovens § 77. Det kan bekræftes, at Justitsministeriets og Rigspolitiets opfattelse af lovforslaget er korrekt.

2.2.6. Ankenævnet for Søfartsforhold

CO-Søfart finder det ikke hensigtsmæssigt, at retssag skal anlægges imod den anden part i sagen i stedet for imod Ankenævnet for Søfartsforhold, hvis en part er utilfreds med en afgørelse fra nævnet.

CO-Søfart har peget på et eksempel, hvor ankenævnet træffer en afgørelse om en besætningsfastsættelse, som giver klageren medhold. Den anden part kan nu indbringe afgørelsen for domstolene ved et sagsanlæg mod den myndighed, hvis oprindelige afgørelse den pågældende part faktisk var enig i.

Kommentar

Det fremgår af lovforslagets bemærkninger, at tvisten i sager vedrørende besætningsfastsættelser ofte reelt består mellem rederiet og de søfarendes faglige organisationer. I sådanne tilfælde vil såvel rederiet som de involverede faglige organisationer og Søfartsstyrelsen være parter i sagen for ankenævnet. Hvis ankenævnets afgørelse indbringes for domstolene, vil Søfartsstyrelsen sikre, at alle de organisationer m.v., som har været parter i sagen for ankenævnet, underrettes om sagsanlægget. Disse vil herefter i overensstemmelse med retsplejelovens almindelige bestemmelser i § 251 kunne indtræde som part i sagen. Det sikres herved, at parterne får mulighed for at varetage deres interesser, også når sagerne indbringes for domstolene.

Det er under hensyn til det af CO-Søfart anførte nu tilføjet i lovbemærkningerne, at Søfartsstyrelsens førelse af retssager om ankenævnskendelser vil ske i samråd med ankenævnet formand.

2.3. Kommentarer til lovforslagets bestemmelser om forbedring af sikkerheden for fiskefartøjer

Danmarks Fiskeriforening har udtrykt generel tilfredshed med at forbedre sikkerheden om bord på fiskefartøjer. Foreningen og Kystfiskerudvalget

(som er et udvalg under Danmarks Fiskeriforening) støtter den foreslåede informationskampagne om sikkerheden på fiskefartøjer og indførelsen af en anmeldelsespligt for værfter ved ombygning af fiskefartøjer. Foreningen og Kystfiskerudvalget har endvidere udtrykt støtte til, at stabiliteten på ældre, mindre fiskefartøjer undersøges, idet foreningen dog har peget på, at det er en forudsætning, at fartøjerne skal leve op til de krav, som de i sin tid blev godkendt efter.

Danmarks Fiskeriforening og Kystfiskerudvalget støtter indførelsen af periodiske syn på mindre fiskefartøjer, men ønsker, at synene skal være gratis.

Danmarks Fiskeriforening støtter ikke krav om fribordsmærker på nye og ombyggede fartøjer. I stedet anbefales, at der indføres krav om, at stabiliteten ikke må forringes i forbindelse med ombygninger.

Danmarks Fiskeriforening og dets Kystfiskerudvalg har herudover peget på, at Fiskerikontrollen ikke bør kontrollere sikkerhedsudstyr til havs, da dette kan kontrolleres i havn. Fiskerikontrollens arbejde skal omhandle regulering af fiskeriet, idet andre opgaver kan give anledning til misforståelser, som indebærer administrative byrder for fiskeriet.

3F finder, at anmeldelsespligten for værfter m.v. bør gælde for alle ombygninger af fiskefartøjer.

Fiskeriets Arbejds miljøråd har foreslået, at man i stedet for en selvstændig erklæring om sikkerhedsforholdene på fiskefartøjer indfører en ekstra rubrik på det skema, som i dag anvendes til egenkontrol.

Kommentar

En række alvorlige ulykker og forlis har vist, at sikkerheden om bord i de mindre danske fiskefartøjer bør forbedres. En væsentlig årsag til forlis og dermed dødsfald er, at skibene er blevet ombygget eller har fået udstyr om bord, som væsentligt forringer skibenes stabilitet, eller at skibene overlastes.

Der foreslås derfor iværksat en række initiativer til forbedring af sikkerheden i form af en "sikkerhedspakke" målrettet mod fiskefartøjer. Enkelte af disse initiativer kræver lovændringer, mens andre kan gennemføres administrativt.

Til bemærkningerne fra Danmarks Fiskeriforening om betaling for syn bemærkes, at de mindre fiskefartøjer i dag ikke er underlagt krav om periodiske syn. For at højne sikkerheden foreslås det, at der indføres krav om syn hvert 5. år på disse fartøjer. Det øgede ressourceforbrug ved dette synsarbejde skal – ligesom det er tilfældet for handelsflåden – dækkes ind via brugerbetaling, hvor der betales for arbejdet med syn af skibene ud fra de almindelige takster for syn af skibe.

Der opkræves i dag en fast, omkostningsbestemt timepris for syn på skibe i handelsflåden. Der betales for syns- og sagsbehandlingstid. Prisen på et syn afhænger således af, hvor lang tid det tager at gennemføre synet og den tilhørende sagsbehandling. Et periodisk syn på et mindre fiskefartøj skønnes gennemsnitligt at ville beløbe sig til ca. 5.000 kr. (dvs. gennemsnitligt ca. 1.000 kr. pr. år, da det periodiske syn kun skal foretages hvert 5. år). Hvis der under synet konstateres mange fejl eller mangler på fartøjet, vil syns- og sagsbehandlingstiden være længere og prisen for synet dermed højere. Hvis ejeren har bragt forholdene i orden inden synet, vil prisen for synet være mindre. For at stille mindre og større fiskefartøjer ens, foreslås det, at brugerbetalingen kommer til at gælde alle fiskefartøjer, dvs. også de større fiskefartøjer, således at de ikke længere er undtaget fra kravet om betaling for periodiske syn. Prisen for et periodisk syn på et stort fiskeskib skønnes gennemsnitligt at ville være ca. 10.000 kr.

Til bemærkningerne om fribordsmærke og Fiskeridirektoratets kontrol af sikkerhedsudstyr bemærkes, at disse forslag ikke kræver lovændringer, men kan gennemføres administrativt. Søfartsstyrelsen vil drøfte med erhvervet, hvorledes disse kan gennemføres med færrest mulige gener for erhvervet.

Kravet om fribordsmærke foreslås indført for på simpel vis at anskueliggøre, hvor meget skibet kan laste uden at overtræde de gældende stabilitetskrav. Fribordsmærket vil således ikke forringe den lasteevne, som et skib allerede er godkendt til, men vil være et enkelt værktøj til at vurdere, om skibet er overlastet. Der skal allerede efter de nugældende regler for fiskefartøjer foretages en ny stabilitetsundersøgelse, hvis en ombygning påvirker skibets stabilitet.

Forslaget om at lade Fiskeridirektoratet kontrollere sikkerhedsudstyret, når direktoratet alligevel er om bord på skibene i forbindelse med fiskerikontrol, skal ses i lyset af, at det i forbindelse med kampagnesyn på de mindre fartøjer ofte er svært at træffe ejeren af fartøjet i havn – og samtidig, at redningsudstyret ofte er taget med hjem for at undgå tyveri m.v. Det har derfor erfaringsmæssigt vist sig vanskeligt at foretage en effektiv kontrol på de mindre fartøjer, når de er i havn. At lade Fiskerikontrollen udøve denne kontrol, når man alligevel er på skibene, giver samtidig en mere effektiv kontrol og bedre udnyttelse af de offentlige myndigheders ressourcer.

Det bemærkes, at et skibs stabilitet som udgangspunkt ikke kræves opgraderet til nye regler, medmindre der foretages en større ombygning, der medfører, at skibet skal leve op til de nye stabilitetsregler.

I relation til bemærkningerne fra 3F om anmeldelsespligten bemærkes, at rederen i dag – som det fremgår af bemærkningerne til lovforslaget – har en forpligtelse til at anmelde visse ombygninger til Søfartsstyrelsen. Lov-

forslagets bemærkninger er nu præciseret, således at anmeldelsespligten for værfterne følger de samme principper, som ligger til grund for rederens anmeldelsespligt, dvs. hvor ombygningen er af større omfang eller har sådanne konsekvenser for skibets stabilitet, at der skal foretages en ny stabilitetsundersøgelse.

Forslaget fra Fiskeriets Arbejds miljøråd om en ekstra rubrik på skemaet til egenkontrol som alternativ til udvikling af et nyt indberetningsskema er imødekommet, idet elementet om en pligtsmæssig indberetning af skibets sikkerhedsmæssige tilstand er taget ud af lovforslaget. Kontrollen af den sikkerhedsmæssige tilstand vil i stedet blive en del af den allerede eksisterende egenkontrol, som skal foretages på skibene.

2.4. Diverse

2.4.1. Revision af ansættelsesretlige regler i sømandsloven, der ikke er konventionsreguleret

Søfartens Ledere og CO-Søfart har henvist til, at den kommende lov om søfarendes ansættelsesforhold fortsat vil være baseret på og udarbejdet med det hovedsigte, at søfarende skibsansættes. I praksis ansættes hovedparten af de søfarende i dag som rederiansatte, hvorfor lovens opbygning og indhold ikke findes at være tidssvarende.

Som et eksempel fremhæves, at en korrekt udfyldt hyrekontrakt i mange tilfælde ikke kan danne et fyldestgørende grundlag for underretning af den søfarende om de samlede ansættelsesvilkår, idet kontrakten savner detaljerede oplysninger om vilkårene for ansættelsen, når den søfarende periodevis ikke udfører arbejde om bord på skibet. Der henvises endvidere til, at en reders overtrædelse af forpligtelsen til at underrette den søfarende om vilkårene for ansættelsen efter sømandsloven straffes med bøde, mens der efter de gældende regler for landjorden betales en godtgørelse på op til 20 ugers løn til medarbejderen.

Organisationerne ønsker endvidere, at de søfarende, i forbindelse med ændringen af sømandsloven, sikres samme rettigheder som gælder efter funktionærloven vedrørende minimumserstatning, samt at opsigelsen sker så betids, at fratræden med det for en ansættelsesperiode givne varsel kan ske inden periodens udløb.

Kommentar

Lovforslaget har primært til formål at danne grundlag for en dansk ratifikation af ILO's konvention om søfarendes arbejdsforhold fra 2006 og at implementere EU-direktivet, der med de sociale parters aftale gennemfører væsentlige dele af konventionen som EU-ret.

Organisationernes ønsker vedrører forhold af ansættelsesretlig karakter og falder uden for konventionens og direktivets regulering.

En imødekommelse vil føre til en forrykkelse af balancen på det ansættelsesretlige område på væsentlige områder.

Spørgsmålet om anvendelse af hyrekontrakt som ansættelsesbevis vil blive inddraget i den kommende revision af de administrative regler om skriftlige ansættelsesbeviser for søfarende. Søfartserhvervet vil blive inddraget i dette arbejde.

2.4.2. Lovens ikrafttræden

Rederiforeningerne har anført, at de af lovens bestemmelser, der gennemfører konventionen om søfarendes arbejdsforhold, af konkurrencehensyn først bør sættes i kraft samtidig med konventionens ikrafttræden.

Kommentar

Det bekræftes, at det er hensigten, at de bestemmelser, der gennemfører konventionen, vil blive sat i kraft, således at rederierne først pålægges nye forpligtelser, når konventionen træder i kraft. Lovforslagets øvrige elementer kan sættes i kraft uafhængigt af konventionen.

2.4.3. Økonomiske og administrative konsekvenser m.v.

Erhvervs- og Selskabsstyrelsen vurderer, at lovforslaget samlet vil have erhvervsøkonomiske konsekvenser for søfarten, der beløber sig til 24,8 millioner kr. i omstillingsomkostninger samt 9,5 millioner kr. i løbende udgifter. Det er dog også Erhvervs- og Selskabsstyrelsens vurdering, at den foreslåede regulering kan have positive strukturelle erhvervsøkonomiske konsekvenser, idet implementeringen af konventionen kan betyde en forbedring af danske rederiers internationale konkurrencesituation.

Erhvervs- og Selskabsstyrelsen vurderer endvidere, at de nye krav om tilsyn og indberetninger, som lovforslaget medfører, vil betyde øgede administrative byrder for virksomhederne. Det bør derfor overvejes, hvorvidt alle indberetningskravene i forbindelse med fiskeskibenes ombygning er nødvendige, og om nogen af kravene kan frafalde, hvis man samtidig kombinerer dem med en risikobaseret kontrol.

Det har ikke været muligt entydigt at opgøre de samlede administrative byrder ved forslaget, men Erhvervs- og Selskabsstyrelsen vurderer, at de vil være på 2.500 timer, hvortil kommer endnu ikke opgjorte byrder i forbindelse med indberetninger for olietankskibe samt skibsværfters indberetninger om ombygninger. Lovforslaget vil blive inkluderet i den næste opdatering af Økonomi- og Erhvervsministeriets AMVAB-måling.

Erhvervs- og Selskabsstyrelsen anbefaler, at der udarbejdes en kommunikationsplan, navnlig med henblik på at undgå unødige byrder for erhvervslivet, særligt i forbindelse med indførelsen af MLC-syn.

Kommentar

Lovforslaget vil forbedre sikkerheden om bord på skibene og dansk skibsfarts konkurrenceevne bl.a. ved, at der vil være lettere adgang til fremmed havn for danske skibe. De administrative konsekvenser, der følger med gennemførelse af konventionen, f.eks. indførelse af nye syn på skibe er et nødvendigt "onde" forbundet hermed.

Efter drøftelser med Erhvervs- og Selskabsstyrelsen bibeholdes kravet om indberetning af ombygninger af mindre fiskeskibe af hensyn til den øgede sikkerhed, som tiltaget vil medføre. Indførelsen af krav om indberetning af ombygninger og periodiske syn er netop udtryk for en risikobaseret tilgang til kontrol med fiskefartøjer.

Erhvervets parter har deltaget i udarbejdelsen af konventionen. EU-direktivet gennemfører den aftale, der er indgået på europæisk niveau mellem erhvervets parter. Lovforslaget har endvidere under udarbejdelsen løbende været drøftet med erhvervet. Den nærmere udmøntning af tiltag i henhold til lovforslaget vil ligeledes blive drøftet med erhvervet, og en formaliseret kommunikationsplan findes derfor ikke nødvendig.