**Samling af lovbemærkninger for lov om søfarendes ansættelsesforhold m.v.**

**(samlingen indbefatter ændringer fra 1976 til 2023)**

*Bemærkninger til loven fra 1973 fremgår af et separat dokument.*

**Lov nr. 313 af 10. juni 1976**

##### § 11

I *lov nr. 420 af 13. juni 1973, sømandsloven*, foretages følgende ændring:

I *§ 43, stk. 1, 1. pkt.*, ændres “20 år” til: “18 år”.

## *Bemærkninger til lovforslaget*

### *Almindelige bemærkninger*

I det samtidig fremsatte forslag til lov om ændring af myndighedsloven foreslås det, at myndighedsalderen nedsættes fra 20 til 18 år.

I forbindelse med udarbejdelsen af forslaget til ændring af myndighedsloven har justitsministeriet overvejet, hvorvidt lovregler under ministeriets forretningsområde, hvori der er fastsat en 20 års aldersgrænse, eller hvori der anvendes kriterier som »umyndig«, »myndig« eller »mindreårig«, bør søges ændret. Man har samtidig anmodet de øvrige ministerier om at foretage tilsvarende overvejelser.

I bilag 1 til lovforslaget er optaget en række bestemmelser med en 20 års aldersgrænse, der ikke foreslås ændret ved denne lov. Baggrunden herfor er, at disse lovbestemmelser ikke skønnes at have en sådan sammenhæng med myndighedsalderen, at man har ment at måtte foreslå bestemmelserne ændret.

Spørgsmålet om ændring af den færøske børneforsorgslov, der også nævnes i bilaget, beror på forhandlinger med de færøske myndigheder.

### *Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser.*

#### Til § 11.

Bestemmelsen svarer til funktionærlovens § 2 b. Den henvises til bemærkningerne til § 9.

#### Til § 9.

Bestemmelsen i funktionærlovens § 2 b (tidligere § 2 a) om godtgørelse i tilfælde af usaglig opsigelse er indført i loven ved ændringslov nr. 77 af 20. marts 1964. Baggrunden herfor var den udvikling, der havde fundet sted inden for de store overenskomstområder på arbejdsmarkedet, og hvorefter der i henhold til § 4 i hovedaftalen af 1960 mellem de 2 hovedorganisationer var indgået aftale om værn mod urimelig afskedigelse for arbejdstagere, der var fyldt 20 år. I den ny hovedaftale af 31. oktober 1973 mellem arbejdsmarkedets 2 hovedorganisationer er aldersgrænsen for værn mod urimelig afskedigelse fastsat til 18 år. Under hensyn til denne udvikling på arbejdsmarkedet foreslås den gældende aldersgrænse på 20 år i funktionærlovens § 2 b, stk. 1, 1. pkt., ligeledes fastsat til 18 år.

**Lov nr. 162 af 12. april 1978**

##### § 4

I lov nr. 420 af 13. juni 1973, sømandsloven, affattes *§ 4, stk. 1* således:

“**§ 4.** Ingen under 16 år må anvendes til arbejde om bord.”

## *Bemærkninger til lovforslaget*

#### Til § 4.

I den af Kommissionen til revision af sømandsloven i 1972 afgivne betænkning (643/1972) foresloges mindstealderen for arbejde om bord i skibe fastsat til 15 år for mænd og 18 år for kvinder svarende til bestemmelsen i § 10, stk. 1, i sømandsloven af 7. juni 1952. I forslaget til ny sømandslov § 4, stk. 1, foresloges lavalderen for mænd imidlertid hævet fra 15 til 16 år navnlig under hensyn til, at karakteren af arbejdspladserne om bord gør det mindre hensigtsmæssigt at anvende ganske unge personer til skibstjeneste.

Siden har der fra forskellig side blandt andet fra Ligestillingsrådet og Dansk Kvindesamfund været fremsat ønske om, at man ophævede den forskelsbehandling, der lå i de forskellige aldersgrænser for mænd og kvinder.

Efter direktivet af 9. februar 1976, der ligger til grund for forslag til lov om ligebehandling af mænd og kvinder med hensyn til beskæftigelse m. v., vil det være nødvendigt at ophæve den bestående forskelsbehandling, inden direktivet træder i kraft den 9. august 1978.

Da man ikke har fundet det hensigtsmæssigt at hæve lavalderen for mænd bl. a. af hensyn til kontinuiteten ved overgang fra skole til erhverv, foreslår man den nye fælles lavalder for mænd og kvinders beskæftigelse til søs fastsat til 16 år.

**Lov nr. 228 af 23. maj 1984**

##### § 29

Følgende lovbestemmelser ophæves:

**4)** § 53, stk. 3, 2. pkt., i sømandsloven, jfr. lov nr. 420 af 13. juni 1973.

### *Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser*

##### Til § 29

Efter bestemmelsen ophæves en række lovbestemmelser, der afløses af lovforslaget.

Forsikringsaftalelovens § 25 afløses således af reglerne i §§ 19 og 22.

§ 15 i ikrafttrædelsesloven til straffeloven afløses af en række af reglerne i kapitel 1 og af § 26.

Reglen i arvelovens § 14, stk. 3, 2. pkt., afløses af § 18, stk. 3.

Bestemmelserne i sømandslovens § 53, stk. 3, 2. pkt., og sølovens § 67, 2. pkt., indeholder regler om lempelse af arbejdstageres ansvar og afløses af forslagets § 23.

**Lov nr. 242 af 6. juni 1985**

##### § 1

I sømandslov nr. 420 af 13. juni 1973, som ændret senest ved lov nr. 228 af 23. maj 1984, foretages følgende ændringer:

**1.** Ordene »handelsministeren« og »handelsministeriet« ændres overalt i loven til: »industriministeren« og »industriministeriet«.

**2.** I *§ 2, stk. 1, nr. 12,* ændres »§ 57, stk. 2,« til: »§ 57«.

**3.** *§ 12* affattes således:

»**§ 12.** Sømanden har ret til at kræve afsked, hvis det efter forhyringen viser sig, at der:

* 1) er fare for, at skibet vil blive opbragt af krigsførende, udsat for krigsskade eller for en faretruende situation, der kan ligestilles hermed, eller en sådan fare er blevet væsentligt forøget, eller
* 2) hersker ondartet epidemi i en havn, som skibet skal anløbe.

*Stk. 2.* Det påhviler skibsføreren ved opslag eller på anden måde at gøre mandskabet bekendt med skibets rejseplan og med ændringer heri.

*Stk. 3.* Krav om afsked skal fremsættes snarest efter, at sømanden har fået kundskab om forholdet. Hvis rejsen ikke er påbegyndt, har sømanden ret til at fratræde straks og ellers i den første havn eller red, skibet anløber. Skal skibet ikke anløbe nogen havn eller red, forinden det må forventes at passere områder, hvor der hersker tilstande som nævnt i stk. 1, skal skibsføreren efter sømandens anmodning give denne adgang til at fratræde, såfremt der opstår mulighed for at landsætte den pågældende.

*Stk. 4.* Fratræder sømanden, betaler rederen tre fjerdedele og sømanden en fjerdedel af udgifterne til rejse med underhold til hjemstedet eller efter rederens bestemmelse til forhyringsstedet. Staten refunderer en tredjedel af det beløb, som rederen har betalt til sømandens udgifter til rejse med underhold til hjemstedet eller til forhyringsstedet.

*Stk. 5.* Stk. 4 finder ikke anvendelse, hvis der kan skaffes sømanden tilsvarende stilling på andet dansk skib på fratrædelsesstedet.«

**4.** I *§ 13, stk. 1.* ændres »§ 12, stk. 2« til: »§ 12, stk. 3, 1. og 2. pkt.«

**5.** *§ 57, stk. 1,* affattes således:

»En sømand skal have fornøden tid til hvile og søvn. Inden for hvert døgn skal hviletiden mindst være på 10 timer, der kan deles i højst to perioder hver på mindst 5 timer. Tiden mellem to på hinanden følgende hvileperioder må ikke overstige 14 timer. Såfremt skibsføreren finder det sikkerhedsmæssigt forsvarligt, kan bestemmelsen dog fraviges ved ankomst til eller afgang fra havn.«

**6.** *§ 66, nr. 1, b),* affattes således:

»b) tilsidesætter sine pligter efter § 12, stk. 2 og 3, §§ 27 og 55,«.

***Bemærkninger til lovforslaget***

*Almindelige bemærkninger*

1. Forslaget fremsættes sammen med forslag til en ny lov om skibes besætning og ny sønæringslov samt en ændring af lov om søfartsuddannelse. Formålet med lovforslaget er at udvide sømandens muligheder for at kræve afsked i tilfælde, hvor et skib er bestemt til et område, hvor der hersker krigstilstand, eller hvor der er fare for, at skibet og mandskabet kan blive udsat for en tilsvarende faretruende situation. Forslaget udvider sømandens ret til at kræve afsked og forbedrer sømandens økonomiske mulighed herfor ved at indføre et statstilskud til sømandens hjemrejseudgifter. Forslaget indeholder endvidere en forbedring af den gældende hviletidsbestemmelse.

3. Forslaget til § 12 søger at tage hensyn til såvel behovet for at sikre sømandens mulighed for at benytte sig af retten til afsked efter § 12, som hensynet til dansk skibsfarts konkurrenceevne over for fremmede skibe, mens forslaget til § 57 søger at tilnærme lovens regel om hviletid til arbejdsmiljølovens hovedregel om 11 timers hvile.

*Til forslagets enkelte bestemmelser bemærkes:*

Til nr. 2

Det er fundet naturligt at lade hviletidsreglerne gælde også for personer, der er ansat af rederen til at udføre andet arbejde ombord end skibstjeneste, og personer, der er ansat ombord af andre end rederen.

Til nr. 3

Den foreslåede udvidelse af retten til at fratræde til også at gælde »en faretruende situation« er en lovfæstelse af retspraksis, da det ved en dom er fastslået, at røveriske overfald af særlig farlig karakter må ligestilles med de i gældende sømandslov § 12 beskrevne tilfælde.

Dommen blev afsagt af sø- og handelsretten i København den 13. december 1978. I dommen, der er gengivet i Ufr. 1979. 287, udtales blandt andet: »at der forud for den 21. november 1977 gennem længere tid havde været forbundet en vis ikke ganske ubetydelig risiko for røveriske overfald med sejlads og ophold på reden i Lagos, Nigeria, men at denne risiko, som også sagsøgerne i denne sag var kendt med, ikke var af et sådant omfang, at den kunne berettige de søfarende til at kræve afsked efter Sømandslovens § 12, denne bestemmelses analogi eller almindelige retsgrundsætninger.

Overfaldet med dødelig udgang natten til den 21. november 1977 på »Lindinger Ivory« kunne på daværende tidspunkt opfattes som udslag af en væsentlig forøgelse af den hidtil bestående risiko, således at der nu forelå en situation, som var ligestillet med de i Sømandslovens § 12 beskrevne tilfælde.«

Det har med tilføjelsen ikke været hensigten at udvide anvendelsesområdet for § 12, stk. 1, på andre punkter.

For at sætte sømanden i stand til at udnytte sin ret til fratræden efter § 12, må det anses for nødvendigt at pålægge skibsføreren at holde mandskabet underrettet om skibets destinationer. Sømandens krav på afsked efter § 12, stk. 1, skal som hidtil fremsættes snarest efter, at han har fået kundskab om forholdet. Efter forslaget til stk. 3 er sømandens ret til at fratræde straks eller i den første havn suppleret med en ret til at fratræde, hvis skibet anløber en red. Herudover foreslås en pligt for skibsføreren til at lade sømanden fratræde, hvis der opstår en mulighed for at landsætte ham. Sådan mulighed kan foreligge, hvis der af anden grund etableres forbindelse med land, f.eks. i forbindelse med landsætning af syge eller transport af forsyninger, reservedele, reparatører, afløsningsmandskab eller lign. Det er ikke fundet rimeligt at pålægge skibsføreren at ændre skibets rejseplaner alene for at landsætte sømænd, der ønsker afsked efter stk. 1. En sådan ufravigelig pligt ville kunne svække mulighederne for danske rederier, som helt overvejende er beskæftiget på det internationale marked (cross-trade), for at opnå fragtaftaler i konkurrence med udenlandske rederier, som ikke er undergivet lignende forpligtelser.

Forslaget om at udvide sømandens muligheder for at fratræde skyldes blandt andet et ændret transportmønster, hvorefter mange skibe foretager færre havneanløb end tidligere. Hertil kommer, at mange skibe først på et sent tidspunkt under rejsen får opgivet den endelige destination.

Til stk. 4 bemærkes, at da udgifterne ved hjemrejse efter den gældende bestemmelse kan medføre, at en sømand af økonomiske grunde finder det vanskeligt at benytte sin ret til fratræden, foreslås det, at rederen skal betale tre fjerdedele af udgifterne til rejse med underhold til hjemstedet eller efter rederens bestemmelse til forhyringsstedet, og at sømanden skal betale en fjerdedel. Samtidig foreslås det, at staten refunderer en trediedel af rederens andel af rejseudgifterne.

Efter forslaget formindskes sømandens andel af de nævnte udgifter til en fjerdedel mod hidtil halvdelen, medens rederens andel af udgifterne - efter refusion fra staten - er uændret.

Det er af administrative grunde fundet hensigtsmæssigt, at refusionen gives til en del af rederens udlæg for udgifterne. Hertil kommer, at en sådan ordning er mest fordelagtig for sømanden, som herved på stedet kun skal udrede en fjerdedel af udgifterne.

Forslaget skal afløse den ved finansudvalgets aktstykke nr. 378 af 29. juni 1984 indførte midlertidige ordning vedrørende sejlads på Persergolfen, hvorefter staten i 1984 betaler den halvdel af udgifterne til rejse med underhold, som efter den gældende bestemmelse har påhvilet sømanden. I forbindelse med at det nu foreslås, at staten som en permanent ordning skal bidrage til udgifterne i enhver situation, hvor stk. 1 kan finde anvendelse, er det dog fundet rimeligt, at sømanden selv skal bidrage til rejseudgifterne med en fjerdedel.

Til nr. 4

Det foreslås, at sømandens hviletid udvides til mindst 10 timer inden for hvert døgn. Hviletiden kan deles i 2 perioder hver på mindst 5 timer.

Udvidelsen af hviletiden skal ses som en tilnærmelse til arbejdsmiljølovens hovedregel om en sammenhængende hvileperiode på 11 timer.

En sådan sammenhængende hvileperiode kan ikke forenes med den traditionelle tilrettelæggelse af vagterne ombord, idet de sædvanligt benyttede 3-skiftede vagter er tilrettelagt således, at den enkelte sømand inden for et døgn har 2 vagtperioder hver på 4 timer adskilt af 2 hvileperioder hver på 8 timer. I skibe med 2-skiftet vagt er arbejdet normalt tilrettelagt med 2 vagtperioder på hver 6 timer og 2 hvileperioder på hver 6 timer. Bestemmelsen gælder såvel på søen som i land, men det er med henblik på at sikre den nødvendige fleksibilitet, foreslået, at bestemmelsen om hviletid ikke skal gælde ved ankomst til havn, hvor hele eller størstedelen af besætningens medvirken er nødvendig.

Til nr. 5

Det foreslås, at skibsføreren skal kunne straffes med bøde eller hæfte, medmindre højere straf er forskyldt efter anden lovgivning, hvis han tilsidesætter sine pligter efter § 12, stk. 2 og 3.

**Lov nr. 857 af 23. december 1987**

##### § 10

I sømandsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 519 af 4. december 1985, foretages følgende ændringer:

**1.** I § 64, stk. 1, 3 og 4, ændres »Direktoratet for Søfarende« og »Direktoratet« til: »Søfartsstyrelsen«.

**2.** Efter § 75 indsættes:

**»§ 75 a.** Henlægger industriministeren sine beføjelser efter loven til Søfartsstyrelsen, kan ministeren fastsætte regler om klageadgangen, herunder at klager ikke kan indbringes for højere administrativ myndighed.«

## *BEMÆRKNINGER TIL LOVFORSLAGET*

#### Til §§ 2, 5, 6, 7, 8, 10, 11, 12, 13, 14 og 15

Forslaget skal ses på baggrund af intentionerne i Industriministeriets analyse- og strukturprojekt, der bygger på en øget delegation til de under ministeriet hørende styrelser, herunder muligheden for at gøre afgørelser truffet af styrelserne endelige.

Forslagene indeholder endvidere redaktionelle ændringer som følger af den administrative sammenlægning i Søfartsstyrelsen.

**Lov nr. 163 af 23. marts 1988**

##### § 1

I sømandsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 519 af 4. december 1985, som ændret ved [§ 10](https://pro.karnovgroup.dk/b/documents/abs/L1987857_P10) i [lov nr. 857 af 23. december 1987](https://pro.karnovgroup.dk/b/documents/abs/L1987857), foretages følgende ændringer:

**1. § 12, stk. 1,** affattes således:

»Sømanden har ret til at kræve afsked, hvis det efter forhyringen viser sig, at der hersker ondartet epidemi i en havn, som skibet skal anløbe.«

**2.** I **kapitel II** indsættes efter § 18:

**»3 a. Sømandens ret til at fratræde tjenesten ved krigsfare m.v.**

**§ 18 a.** Sømanden har ret til at fratræde tjenesten om bord straks og ellers i første havn eller red, skibet anløber, hvis skibet inden afgang fra havn får ordre til at sejle til et område, hvor

1. der er fare for, at skibet vil blive opbragt af krigsførende, udsat for krigsskade eller en faretruende situation, der kan ligestilles hermed, eller
2. sådan fare er blevet væsentlig forøget.

*Stk. 2.* Hvis skibet efter afgang fra havn får ordre til at sejle til et område som nævnt i stk. 1, nr. 1, har sømanden altid ret til at fratræde tjenesten om bord.

*Stk. 3.* Hvis der efter skibets afgang fra sidste havn opstår en situation som nævnt i stk. 1, nr. 2, har sømanden ret til at fratræde tjenesten om bord, såfremt der af anden grund etableres forbindelse med land.

*Stk. 4.* Det påhviler skibsføreren ved opslag eller på anden måde at gøre besætningen bekendt med skibets rejseplan og med ændringer heri.

*Stk. 5.* Krav om at fratræde tjenesten om bord skal fremsættes snarest efter, at sømanden har fået kundskab om forholdet.

**§ 18 b.** Fratræder sømanden efter bestemmelserne i § 18 a, kan hver af parterne, uanset hvad der er bestemt i § 6 om fratrædelseshavn, opsige tjenesteforholdet med det aftalte eller det i § 5 eller § 37 nævnte opsigelsesvarsel.

*Stk. 2.* Opsiges tjenesteforholdet i medfør af stk. 1, betaler rederen 65 pct., staten 25 pct. og sømanden 10 pct. af udgifterne til rejse med underhold til hjemstedet eller efter rederens bestemmelse til forhyringsstedet. Rederen udlægger statens andel, der refunderes af Søfartsstyrelsen.

*Stk. 3.* Stk. 2 finder ikke anvendelse, hvis der kan skaffes sømanden tilsvarende stilling på et andet dansk skib på fratrædelsesstedet.

*Stk. 4.* Under ophold på fratrædelsesstedet betaler rederen udgifterne til sømandens underhold.

*Stk. 5.* Så længe tjenesteforholdet består, finder § 35 tilsvarende anvendelse for skibsansatte.«

**3.** I **§ 66, nr. 1, litra b,** indsættes efter »efter § 12, stk. 2 og 3,»: »§ 18 a, stk. 1-4, § 18 b, stk. 4 og 5,».

## *Bemærkninger til lovforslaget*

### *Almindelige bemærkninger*

Den seneste tids tilspidsning af situationen i Den Persiske Golf har nødvendiggjort, at sømandens mulighed for at udnytte sin ret til at afmønstre skibet sikres bedre, end tilfældet er efter den gældende bestemmelse i sømandslovens § 12.

Efter forslaget skal sømanden altid have en ret til at fratræde tjenesten om bord, såfremt det efter afgang fra sidste havn viser sig, at skibet skal til et risikoområde. Forslaget tager sigte på at undgå, at en sømand mod sin vilje bringes til risikoområderne. Derfor forpligtes skibsføreren til at give sømanden adgang til at fratræde skibet, f.eks. ved at deviere (ændre sejlplan) eller hidkalde både- eller helikopterassistance.

Den søfarende, der ved afgang fra havn var orienteret om, at skibet skulle til et risikoområde, men som alligevel ikke udnyttede sin fratrædelsesret, findes ikke at kunne kræve, at der tages særlige skridt for at landsætte ham, selvom faren senere måtte blive væsentligt forøget. I denne situation får vedkommende alene ret til at fratræde, hvis der af anden grund etableres forbindelse med land, f.eks. i forbindelse med landsætning af syge eller transport af forsyninger, reservedele, reparatører, afløsningsmandskab eller lignende.

Hvis sømanden i forhyringssituationen vidste, at skibet skulle til et risikoområde, og han alligevel lod sig forhyre, kan han ikke påberåbe sig § 18 a, stk. 1.

Efter den gældende bestemmelse kan sømanden alene blive løst fra tjenesten om bord ved at kræve sig afskediget.

Under hensyntagen til sømandens beskæftigelsesmæssige situation har man anset det rigtigere, at sømanden blot fratræder tjenesten om bord i skibet, uden at ansættelsesforholdet uden videre bringes til ophør. Dette gælder såvel for rederiansatte som for skibsansatte. Ønsker en af parterne at bringe ansættelsesforholdet til ophør, må det ske ved opsigelse med lovens varsel eller det varsel, der måtte være aftalt.

Såfremt en af parterne opsiger ansættelsesforholdet skal rederen, den søfarende og staten dele udgifterne til rejse med underhold som hidtil.

Så længe sømanden opholder sig på fratrædelsesstedet skal rederen, foruden hyre, betale kost og logi.

Det er ikke muligt at forudsige, om gennemførelsen af lovforslaget vil medføre en forøgelse af statens udgifter og administration i forbindelse med den søfarendes hjemrejse, da dette vil afhænge af, om tjenesteforholdet efterfølgende opsiges.

### *Bemærkninger til de enkelte bestemmelser*

#### Til § 1

##### Til nr. 1:

Bestemmelserne om krigsfare m.v. er som nævnt i de almindelige bemærkninger udskilt til et selvstændigt afsnit 3 a.

##### Til nr. 2:

§ 18 a, stk. 1: Bestemmelsen svarer til § 12, stk. 1, nr. 1, i den gældende lov.

§ 18 a, stk. 2: Hvis skibet efter afgang fra den sidste havn, hvor der var mulighed for afmønstring, bliver omdestineret til at sejle ind i eller gennem et risikoområde, får sømanden en ubetinget ret til at kræve at fratræde tjenesten om bord. Denne ubetingede ret for sømanden gælder uden hensyn til, hvilke omkostninger der herved pålægges skibet ved deviering eller andre foranstaltninger, som må iværksættes for at realisere sømandens faktiske fratræden.

§ 18 a, stk. 3: Mens der efter § 18 a, stk. 2, er en ret til under alle omstændigheder at blive landsat, er det ikke fundet rimeligt at give sømanden den samme ubetingede fratrædelsesret, når han er vidende om, at skibet er destineret til et risikoområde, men hvor faren siden er væsentligt forøget. I lighed med hvad der gælder i henhold til lovens § 12, stk. 3, sidste pkt., foreslås det derfor, at fratræden kun kan ske, hvis der af anden grund etableres forbindelse med land, jf. de almindelige bemærkninger.

§ 18 a, stk. 4: Bestemmelsen er overensstemmende med den gældende lovs § 12, stk. 2.

§ 18 a, stk. 5: Bestemmelsen er overensstemmende med den gældende lovs § 12, stk. 3, 1. pkt.

§ 18 b, stk. 1: Efter lovens § 6 kan tjenesteforholdet for en sømand, som har bopæl i Danmark, og som er forhyret i Danmark, kun opsiges til fratræden i dansk havn, som skibet anløber. Da mange danske skibe kun sjældent anløber dansk havn, vil det indebære, at rederiet i en situation, hvor det ikke kan tilbyde sømanden andet arbejde, ingen mulighed har for at opsige tjenesteaftalen. Dette findes ikke rimeligt, hvorfor forslaget åbner mulighed for, at tjenesteaftalen kan bringes til ophør med de aftalte eller ifølge loven gældende opsigelsesvarsler.

§ 18 b, stk. 2: Bestemmelsen svarer til den gældende lovs § 12, stk. 4.

§ 18 b, stk. 3: Bestemmelsen svarer til den gældende lovs § 12, stk. 5.

§ 18 b, stk. 4: Det findes rimeligt, at sømanden, så længe han opholder sig på fratrædelsesstedet, får betalt udgifterne til underhold, dvs. kost og logi, hvorved han bliver stillet på sammen måde, som hvis han var forblevet på skibet.

§ 18 b, stk. 5: Formålet med denne bestemmelse er at gøre sømandslovens §§ 29, 30, 33 og 34 vedrørende sømandens retsstilling ved sygdom og død anvendelige også for skibsansatte, så længe tjenesteforholdet består. Efter de gældende regler er alene rederiansatte omfattet.

**Lov nr. 409 af 1. juli 1988**

##### § 1

I sømandsloven, jfr. lovbekendtgørelse nr. 519 af 4. december 1985, som ændret ved lov nr. 857 af 23. december 1987 og lov nr. 163 af 23. marts 1988 foretages følgende ændringer:

**1.** I § 7, stk. 1, indsættes efter »6 måneder«:

»eller på et skib registreret i Dansk Internationalt Skibsregister i 12 måneder«.

**2.** I § 7, stk. 2, ændres »9« til: »6«.

**3.** I § 8, stk. 1, ophæves 2. pkt.

**4.** I § 8, stk. 4, udgår: »rederens andel af«.

**5.** Efter § 8 indsættes i kapitel II, afsnit 1:

»§ 8 a. En sømand, der har bopæl i Danmark, og som skal tiltræde tjenesten i et dansk skib i udenlandsk havn, har ret til fri rejse med underhold fra bopælen i Danmark til tiltrædelsesstedet. Staten og rederen betaler hver halvdelen af udgifterne ved rejsen med underhold.

Stk. 2: Industriministeren kan fastsætte regler om begrænsning i adgangen til fri udrejse.«

**6.** I **§ 49, nr. 3,** ændres »9« til: »6«.

## *Bemærkninger til lovforslaget*

### *Almindelige bemærkninger*

Den 2. december 1987 fremsatte industriministeren forslag til lov om ændring af sømandsloven. Forslaget var sammen med de samtidig fremsatte forslag til lov om Dansk Internationalt Skibsregister, forslag til lov om ændring af lov om skibes besætning, forslag til lov om ændring af sønæringsloven, forslag til lov om uddannelse af maskinmestre, og forslag til lov om statstilskud til godkendte maskinmesterskoler og værkstedsskoler til 1. behandling i folketinget den 11. december 1987, Folketingstidende 1987 sp. 3784 f. De nævnte lovforlsag blev sendt til udvalgsbehandling i Folketingets Erhvervsudvalg, der ikke har afgivet betænkning. Forslagene bortfaldt som følge af udskrivning af valg.

Forslag til lov om ændring af sømandsloven genfremsættes hermed med den ændring, der følger af det af industriministeren til Folketingets Erhvervsudvalg fremsatte ændringsforslag.

For at bringe loven i overensstemmelse med den praksis, der har dannet sig, harmoniseres fristen i § 7, stk. 2 med stk. 1 således, at kontraktsperioden maksimalt kan forlænges med 6 måneder ad gangen. Samtidig bringes den i § 49 nr. 3 anførte periode i overensstemmelse med den i § 7, stk. 1 anførte periode på 6 måneder.

Ved ændringen tages højde for det samtidig fremsatte forslag til lov om Dansk Internationalt Skibsregister. For Søfarende, der gør tjeneste på skibe registreret i Dansk Internationalt Skibsregister, åbnes der mulighed for allerede inden tjenestens påbegyndelse kollektivt eller individuelt at aftale kontraktsperioder på op til 12 måneder.

I loven indføjes en bestemmelse om at staten som en mobilitetsfremmende ydelse bidrager med 50 % til udgifterne i forbindelse med søfarendes rejse fra Danmark for at påmønstre danske skibe i udenlandsk havn. Antallet af udrejser er i størrelsesordenen 14.000-16.000 om året. Disse rejser betales efter den gældende ordning normalt af rederen.

Ændringen sker som led i regeringens bestræbelser på at styrke dansk skibsfartserhvervs konkurrencemæssige stilling og sikre danske søfarendes beskæftigelse i danske skibe.

### *Bemærkninger til de enkelte bestemmelser*

#### Til § 1

##### Til nr. 1

Bestemmelsen åbner adgang for indgåelse af kollektive eller individuelle aftaler allerede inden tjenestens påbegyndelse om en kontraktsperiode på op til 12 måneder for søfarende, der skal gøre tjeneste på skibe registreret i Dansk Internationalt Skibsregister. Man har ønsket at åbne denne adgang - som ligger inden for rammerne af den nylig vedtagne ILO-konvention om hjemsendelse af søfarende, uden at der iøvrigt hermed er taget stilling til Danmarks ratifikation af konventionen - fordi det må forudses, at der i et vist omfang også vil være beskæftiget udenlandske søfarende om bord på skibe registreret i Dansk Internationalt Skibsregister. Da der i de lande, som danske redere konkurrerer med, er tradition for længere udmønstringsperioder, er det fundet velbegrundet, at der kan træffes aftale om op til 12 måneders uafbrudt udmønstringsperiode for søfarende beskæftiget på skibe registreret i Dansk Internationalt Skibsregister. For så vidt angår søfarende beskæftiget på skibe registreret i Skibsregistret foretages der ingen ændringer i forhold til de gældende regler.

##### Til nr. 2

Ændringen foretages for at bringe loven i overensstemmelse med den praksis, der har dannet sig.

##### Til nr. 3

Ændringerne er en konsekvens af, at statens andel i rejseudgifterne konverteres fra hjemrejsen til udrejsen, og at hjemrejseudgifterne derefter alene afholdes af rederen.

##### Til nr. 4

Ændringen er en konsekvens af, at staten ikke længere deltager i afholdelse af hjemrejseudgifterne.

##### Til nr. 5

Denne bestemmelse indsættes i loven som hjemmel for statens deltagelse i afholdelse af udgifterne til søfarendes udrejse. Det er en forudsætning for statens deltagelse i betalingen, at den søfarende har bopæl i Danmark, og at rejsen går til et dansk skib i udenlandsk havn.

##### Til nr. 6

Da bestemmelsen i § 7, stk. 1, tidligere er blevet ændret uden en samtidig ændring af § 49, nr. 3, er det fundet hensigtsmæssigt nu at ændre bestemmelsen i § 49 nr. 3 således, at der herefter er en overensstemmelse mellem den i § 7 stk. 1 og § 49 nr. 3 anførte periode.

**Lov nr. 271 af 2. maj 1990**

**§ 5**

I sømandsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 11 af 6. januar 1989, foretages følgende ændringer:

**1.** I § 2, stk. 2, ændres »Søfartens Fællesråd« til: »de berørte rederes og søfarendes organisationer«.

**2.** I § 3, stk. 1, ændres »Søfartens Fællesråd« til: »redernes og de søfarendes organisationer«.

**3.** I § 52, stk. 2, ændres »Søfartens Fællesråd« til: »de berørte rederes og søfarendes organisationer«.

***Bemærkninger til lovforslaget***

**Til § 5**

De foreslåede ændringer i sømandsloven er alene konsekvensændringer, idet Søfartens Fællesråd også her foreslås erstattet af redernes og de søfarendes organisationer.

**Lov nr. 1004 af 19. december 1992**

##### § 1

I Sømandsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 11 af 6. januar 1989, som ændret ved lov nr. 271 af 2. maj 1990 foretages følgende ændringer:

**1.** I *§ 2* indsættes i *stk. 1* som nyt nummer:

»1) § 3, stk. 1 om oprettelse af skriftlig ansættelseskontrakt m.v.«

Nr. 1)-17) bliver herefter nr. 2)-18).

**2.** *§ 3,* affattes således:

» **§ 3.** Industriministeren kan fastsætte nærmere regler om arbejdsgiverens pligt til at oprette skriftlig aftale med den ansatte, herunder om udfærdigelse af hyre- og ansættelseskontrakt og om arbejdsgiverens pligt til at underrette den ansatte om vilkårene for arbejdsaftalen og arbejdsvilkårene. Formen og indholdet af hyre- og ansættelseskontrakterne fastsættes efter indhentet udtalelse fra Skibstilsynsrådet. *Stk. 2.* Skibsføreren kan på rederens vegne ansætte det fornødne mandskab. Forinden maskinmandskab ansættes, skal skibsføreren, hvor det er muligt, indhente forslag fra maskinchefen. Han bør endvidere rådføre sig med den øverste styrmand om ansættelse af dæksmandskab samt med hovmesteren om ansættelse af medhjælp for denne.«

**3.** *§ 46,* 2. pkt. affattes således:

»Bestemmelsen i § 3, stk. 1, finder tilsvarende anvendelse.«

**4.** *§ 57, stk. 1,* 2. pkt. affattes således:

»Inden for hvert arbejdsdøgn skal hviletiden være på mindst 10 timer, der kan deles i højst to perioder.«

**5.** I *§ 57* indsættes efter stk. 3, som nyt stykke:

*Stk. 4.* Efter anmodning fra rederen kan Søfartsstyrelsen tillade, at hviletiden efter stk. 1, beregnes inden for hvert kalenderdøgn.’

**6.** I *§ 63, stk. 2.* ændres »skyldig« til »mistænkt.«

**7.** I § 63, stk. 2, indsættes efter 2. pkt.:

»Såfremt den begåede forbrydelse er en handling omfattet af artikel 3 i IMO-konventionen til bekæmpelse af ulovlige handlinger mod søfartens sikkerhed, kan skibsføreren dog overgive den mistænkte til vedkommende myndighed uden for riget.«

**8.** I *§ 63* indsættes efter *stk. 2* som nye stykker:

*»Stk. 3.* Skibsføreren skal snarest og om muligt før indsejlingen i territorialfarvandet for en stat, som han agter at overgive en mistænkt til, underrette den pågældende stats myndigheder om, at det er hans hensigt at overgive en sådan person og om grundene hertil.

*Stk. 4.* Genstande, som må antages at have betydning som bevismidler, skal tages i forvaring af skibsføreren. Skibsføreren skal give den myndighed, som en mistænkt overgives til, de nødvendige oplysninger om lovovertrædelsen og aflevere de bevismidler, som er taget i forvaring.«

**9.** Efter *Kapitel IV* indsættes som nyt kapitel:

»Kapitel IV a

På- og afmønstring

**§ 64a.** Industriministeren fastsætter de nærmere regler om på- og afmønstring samt om skibsførerens til- og fratræden.

*Stk 2.* Søfartsstyrelsen fører kontrol med mønstring og med, at lovgivningens forskrifter om skibes besætning overholdes.

*Stk 3.* Skibsføreren skal ved mønstringen påse, at lovgivningens forskrifter for den pågældende søfarende er opfyldt, herunder navnlig de aldersmæssige, helbredsmæssige og uddannelsesmæssige krav.

**§ 64b.** Søfartsstyrelsen kan af rederen eller skibsføreren kræve de oplysninger om skibet og de ansatte om bord, som er nødvendige af hensyn til mønstringskontrollen. Søfartsstyrelsen er endvidere berettiget til at foretage de undersøgelser, som er nødvendige af hensyn til kontrollen.

*Stk. 2.* Industriministeren fastsætter regler om udstedelsen og brugen af søfartsbøger og besætningsskemaer. Industriministeren fastsætter tillige regler for betaling for søfartsbøger.

*Stk. 3.* Søfartsbogen overgives ved påmønstringen til skibsføreren og opbevares af ham, så længe tjenesten varer. I søfartsbogen må ikke gøres nogen bemærkning om sømandens forhold i tjenesten eller om nogen ham overgået straf.«

**10.** *§ 65* affattes således:

» **§ 65.** Tilsidesætter rederen sine pligter efter § 46, § 49, nr. 1, og § 64b, stk. 1, straffes han med bøde.

*Stk. 2.* Er en overtrædelse begået af et selskab, en forening, en selvejende institution, en fond eller lignende, kan der pålægges den juridiske person som sådan bødeansvar. Er overtrædelsen begået af staten, en kommune eller et kommunalt fællesskab, jf. § 60 i lov om kommuners styrelse, kan der pålægges staten, kommunen eller det kommunale fællesskab bødeansvar.«

**11.** *§ 66,* nr. 2, litra b), affattes således:

»b) tilsidesætter sine pligter efter § 32, § 54, stk. 1, § 56, stk. 1, 2 og 4, § 60, § 63, stk. 3 og 4, § 64a, stk. 3, § 64b, stk. 1, og § 74.«

**12.** *§ 70* affattes således:

» **§ 70.** I regler, der udstedes i medfør af loven, kan der fastsættes straf af bøde.

*Stk. 2.* Er en overtrædelse begået af et selskab, en forening, en selvejende institution, en fond eller lignende, kan der pålægges den juridiske person som sådan bødeansvar. Er overtrædelsen begået af staten, en kommune eller et kommunalt fællesskab, jf. § 60 i lov om kommuners styrelse, kan der pålægges staten, kommunen eller det kommunale fællesskab bødeansvar.«

**13.** *§ 73, stk. 2* og *3* ophæves.

## *Bemærkninger til lovforslaget*

### *Almindelige bemærkninger*

Lovforslaget har to hovedformål. For det første skal det skabe hjemmel til implementering af EF-direktiv (91/533/EØF) af 14. oktober 1991 om arbejdsgiverens pligt til at underrette arbejdstageren om vilkårene for arbejdskontrakten eller ansættelsesforholdet for så vidt angår arbejdstagere, der er omfattet af sømandsloven.

Direktivet vil for så vidt angår det øvrige arbejdsmarked blive gennemført af Arbejdsministeriet.

På søfartsområdet foreslås direktivet gennemført ved, at der gives industriministeren bemyndigelse til at fastsætte nærmere regler om rederens og andre arbejdsgiveres, f. eks. restauratører, der beskæftiger personer til søs, pligt til skriftligt at underrette arbejdstageren om arbejdsvilkårene.

Det andet hovedformål med lovforslaget er at samle alle bestemmelser vedrørende mønstring i sømandsloven og samtidig ophæve mønstringsloven. Dette sker som led i det almindelige regelforenklingsarbejde.

Forslaget indeholder tillige en justering af hviletidsbestemmelsen.

Herudover indeholder forslaget en mindre udvidelse af skibsførerens beføjelser til at udlevere en formodet forbryder om bord.

Den af Danmark den 26. oktober 1988 undertegnede konvention udfærdiget under Den internationale Søfartsorganisation, IMO, til bekæmpelse af ulovlige handlinger mod søfartens sikkerhed er trådt i kraft den 1. marts i år efter at være ratificeret af det antal stater (15), som efter konventionens ordlyd kræves for dens ikrafttræden.

Med henblik på en forestående dansk ratifikation af konventionen foreslås bestemmelsen i sømandsloven om skibsførerens myndighedsbeføjelser udvidet, således at skibsføreren på et dansk skib får tillagt den rettighed til at overgive en formodet gerningsmand, som konventionens bestemmelser åbner mulighed for.

### *Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser*

#### Til § 1

##### Til nr. 1

Forslaget skal muliggøre, at lovens § 3, stk. 1 om oprettelse af skriftlig ansættelseskontrakt m.v., ud over at finde anvendelse på skibsføreren og de egentlige søfarende omfattet af lovens § 1, også finder anvendelse på de af lovens § 2 omfattede personer, dvs. personer som af rederen er ansat til andet arbejde om bord end skibstjeneste og personer, som er ansat af andre end rederen.

##### Til nr. 2

Bestemmelsen bemyndiger industriministeren til at fastsætte nærmere regler om arbejdsgiverens pligt til at oprette skriftlig aftale med arbejdstageren, herunder om arbejdsgiverens pligt til at underrette arbejdstageren om vilkårene for arbejdsaftalen og arbejdsvilkårene. Bemyndigelsen gælder i forhold til alle arbejdsgivere, der beskæftiger personer om bord i et dansk skib, uanset hvilket arbejde de pågældende arbejdstagere udfører. Kun arbejdsgivere, der beskæftiger personer, som sejler med skibet, er omfattet. Bemyndigelsen dækker eksempelvis ikke havnearbejderes arbejdsgivere.

Med forslaget skabes der hjemmel til implementeringen af EF-direktiv (91/533/EØF) af 14. oktober 1991 om arbejdsgiverens pligt til at underrette arbejdstageren om vilkårene for arbejdskontrakten eller ansættelsesforholdet, som skal være gennemført senest 30. juni 1993.

Selve implementeringen vil blive gennemført ved en bekendtgørelse. I bekendtgørelsen skal det nærmere fastsættes, hvilke oplysninger arbejdsgiveren er forpligtet til at give skriftligt til arbejdstageren, og i hvilken form disse skal gives. Industriministeren skal, forinden formen og indholdet af hyre- og ansættelseskontrakterne fastsættes, indhente udtalelse fra Skibstilsynsrådet.

Oplysningspligten skal omfatte de væsentligste oplysninger vedrørende ansættelsesforholdet herunder bl.a. oplysninger om arbejdets art, lønmodtagerens titel, ansættelsesforholdets begyndelsestidspunkt, ferierettigheder, opsigelsesvarsler, løn og arbejdstid. Såfremt oplysningspligten følger af kollektiv overenskomst, kan det bestemmes, at henvisning hertil er tilstrækkelig.

Direktivet overlader det til medlemsstaterne at sanktionere overtrædelse af direktivet. Overtrædelse af oplysningspligten efter § 3 er nu sanktioneret med bødestraf efter § 65. Efter forslagets § 70 kan industriministeren fastsætte regler om, at overtrædelse af bekendtgørelsen kan straffes med bøde.

Da opregningen i den nugældende § 3, stk. 3 af hvilke oplysninger, der skal anføres i den søfarendes hyrekontrakt, ikke er fuldstændig set i forhold til de oplysninger, som kræves ifølge EF-direktivet, og da den nuværende formular til hyrekontrakt indeholder flere oplysninger, end det fremgår af opregningen i § 3, stk. 3, foreslås § 3, stk. 3 helt ophævet. I stedet foreslås det, at industriministeren fastsætter de nærmere regler om hyre- og ansættelseskontrakter.

Det er ikke hensigten med ophævelsen at stille færre krav til hyrekontraktens specifikationer end de i dag eksisterende, men derimod at bringe de hidtil gældende krav i lovens § 3, stk. 3 i overensstemmelsen med direktivets krav. Herudover tilstræbes den hidtidige kontraktudfærdigelse for egentlige søfarende videreført som et enkelt standardiseret skriftligt kontraktsystem for alle arbejdstagere til søs, bl.a. for derved at opnå størst mulig klarhed over indholdet af indgåede arbejdsaftaler til søs.

Bemyndigelsen gælder også de tilfælde, hvor skibsføreren optræder som arbejdsgiver på rederens vegne.

I 1973 fastsattes, at udenlandske søfarende og danske søfarende uden søfartsbog kunne benytte et eksemplar af hyrekontrakten som mønstringsbevis i stedet for søfartsbog jf. dagældende bkg. nr. 473 af 16. august 1973 om mønstringsbeviser og § 2, stk. 2 og 3 i bkg. nr. 351 af 10. juli 1978 om søfartsbøger og om mønstring af søfarende mv. Mønstringsbeviset har som følge heraf reelt ikke eksisteret siden 1973, idet hyrekontraktformularen er trådt i dets sted. Det foreslås derfor at ophæve de dele af sømandslovens § 3, stk. 4 samt § 73, stk. 2 og 3, som omtaler et mønstringsbevis.

Da anvendelsen af søfartsbogen er et led i påmønstringen, foreslås den del af bestemmelsen i den nugældende § 3, stk. 4, som omhandler søfartsbogen, flyttet til forslagets § 64 b i det nye kapitel om på- og afmønstring.

Den gældende bestemmelse i § 3, stk. 4, 1. pkt. om industriministerens adgang til at fastsætte nærmere regler om søfartsbøger foreslås overflyttet til forslagets § 64b, stk. 2.

##### Til nr. 3

De oplysningskrav, der er fastsat i den nugældende § 46, er ikke tilstrækkelige til opfyldelse af kravene i EF-direktiv 91/533/EØF. For at forenkle reglerne, således at alle krav til ansættelseskontrakter til søs samles i en bekendtgørelse, foreslås, at også kravene til skibsførerens ansættelseskontakt fastsættes i medfør af reglen i forslagets § 3. Der henvises til bemærkningerne til nr. 2.

##### Til nr. 4

Den gældende hviletidsbestemmelse i § 57 blev indsat i loven i 1985. Erfaringerne har imidlertid vist, at søfartens traditionelle 2- og 3 skiftet vagtsystem om bord, især i moderne skibe med lille driftsbesætning, vanskeligt har kunnet forenes med den gældende regel.

Med forslaget om at ændre »døgn« fra kalenderdøgn til arbejdsdøgn og samtidig fjerne bestemmelsen om, at de 10 timers hvile kun kan opdeles på een måde, søges bestemmelsen smidiggjort, således at hviletidsreglen kan bringes i bedre harmoni med vagtsystemerne om bord.

Med ændringen åbnes mulighed for en individuel tilpasning og planlægning af arbejdstiden om bord i de forskellige skibstyper.

Ved at beregne døgnets start fra det tidspunkt, hvor arbejdet første gang påbegyndes, muliggøres en bedre arbejds- og hvilerytme for den søfarende. Det bliver bl.a nemmere at tilrettelægge hvileperioden således, at den søfarende kan få en normal nattesøvn, f.eks. ved at første hvileperiode fastsættes til 8 timer og sidste hvileperiode til 2 timer.

Uanset skift mellem 2 arbejdsdøgnsberegninger kan de 10 timers hvile og maximum 14 timers arbejde i lighed med de nugældende regler ikke tilsidesættes.

##### Til nr. 5

Efter stk. 4 kan en reder ansøge Søfartsstyrelsen om dispensation til at benytte kalenderdøgnet i stedet for arbejdsdøgnet som beregningsgrundlag for hviletiden.

Da der kan være behov for en adgang til at opretholde den nugældende beregning af døgnet, er der med bestemmelsen åbnet mulighed for, at Søfartsstyrelsen på baggrund af en konkret vurdering kan tillade, at døgnet beregnes som kalenderdøgn i stedet for som arbejdsdøgn. Opretholdelse af kalenderdøgnsberegningen kan f.eks. være at foretrække, hvor en aftalt tilrettelæggelse af arbejdet med udgangspunkt i kalenderdøgnet er vanskelig eller uhensigsmæssig at ændre, eller hvor sejlads ikke foregår i døgndrift.

##### Til nr. 6

Det er en grundlæggende regel i dansk strafferet, at en person ikke anses for skyldig før end, der er faldet dom. Ændringen tilsigter således alene at rette en tidligere fejl i formuleringen.

##### Til nr. 7

Konventionen indeholder i artikel 8, stk.1, en bestemmelse om, at skibsføreren på en kontraherende stats skib har ret til at overgive en ombordværende person, der mistænkes for at have begået en forbrydelse, som er omfattet af konventionens artikel 3, til enhver anden kontraherende stat. Denne stat har samtidig pligt til at modtage den mistænkte. Skibsføreren gives hermed mulighed for at undgå at skulle sejle videre med en formodet gerningsmand. Behovet for at overgive en mistænkt vil være størst i situationer, hvor skibet befinder sig langt fra Danmark eller slet ikke kommer til dansk havn, hvilket ofte er tilfældet. På denne baggrund er det tillige anset for mest hensigtsmæssigt at lade skibsførerens beføjelser og pligter efter § 63 være de samme, hvad enten skibet sejler i international fart eller nærfart, uanset IMO-konventionen kun finder anvendelse på international skibsfart.

Med henblik på at sikre danske skibsførere denne ret foreslåes § 63, stk. 2, 1. pkt. ændret således, at overgivelse også kan ske til vedkommende udenlandske myndighed. Overgivelse til fremmede myndigheder kan dog kun ske for så vidt, den pågældende er mistænkt for at have begået en forbrydelse omfattet at konventionen, dvs. forbrydelser, der i gængs tale omtales som terrorisme. Overgivelse af personer, der er mistænkt for andre forbrydelser, kan fortsat kun ske til en dansk myndighed.

Bestemmelsen svarer til den gældende regel for luftkaptajner i § 45 i lov om luftfart, jf. lovbekendtgørelse nr. 408 af 11. september 1985 med senere ændringer.

##### Til nr. 8

Efter konventionens artikel 8, stk. 2, skal flagstaten sikre, at skibsføreren er forpligtet til at give begrundet meddelelse til den stat, som han ønsker at overgive en formodet gerningsmand til, ligesom flagstaten efter konventionens artikel 8, stk. 4, skal sikre, at skibsføreren er forpligtet til at forsyne den modtagende stat med de beviser, som han er i besiddelse af.

Reglen i den nugældende § 63, stk. 1 opfylder imidlertid ikke de krav, som følger af konventionen, hvorfor der foreslås tilføjet et nyt stk. 3 og 4. Bestemmelserne svarer til, hvad der er gældende for luftkaptajner, jf. lov om luftfart § 45, stk. 2 og 3.

##### Til nr. 9

Mønstring er et gammelt begreb, der vedrørerer det offentliges kontrol med overholdelsen af visse af søfartslovgivningens bestemmelser. Mønstringsbegrebet har i takt med udviklingen i skibsfarten haft skiftende indhold, idet kontrolbehovet selvsagt har været skiftende gennem tiden. Mønstring omfatter i dag især kontrol med overholdelse af de alders-, uddannelses- og helbredsmæssige krav, som skal være opfyldt for at arbejde i et skib, samt med kravene til en skibsbesætnings kvalifikationer og størrelse.

Mønstringskontrollen udøves i dag dels som en egenkontrol, hvor skibets fører ved en søfarendes på- og afmønstring påser, at de nævnte lovbestemmelser er overholdt, dels ved Søfartsstyrelsens besætningskontrol på grundlag af de indsendte hyrekontrakter og dels stikprøvekontrol om bord.

Reglerne om mønstring i skib findes i dag først og fremmest i lov om mønstring af søfarende m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 580 af 29. september 1988. Herudover findes visse regler om mønstring i gældende sømandslovs § 3, stk. 4 og § 73, stk. 2 og 3. Reglerne er delvis sammenfaldende. Ud fra et regelforenklingssynpunkt er det fundet hensigtsmæssigt at samle alle mønstringsbestemmelser i eet kapitel om på- og afmønstring i sømandsloven.

I § 64a, stk. 1, bemyndiges industriministeren til at fastsætte de nærmere regler om på- og afmønstring samt om skibsførerens til- og fratræden. Med hjemmel i denne bestemmelse vil de nærmere mønstringsregler blive fastlagt med et indhold svarende stort set til de gældende mønstringsregler.

Stk. 2 svarer til den nugældende bestemmelse i mønstringslovens § 5, stk. 1. Stk. 3 svarer til den nugældende bestemmelse i mønstringslovens § 3, stk. 1.

§ 64b, stk. 1 om Søfartsstyrelsens adgang til at kræve oplysninger svarer til de nugældende bestemmelser i mønstringslovens § 7.

Stk. 2, 1. pkt. svarer til nugældende § 73, stk. 2. Tilføjelsen i stk. 2, 2. pkt. af en bemyndigelse til industriministeren til at fastsætte nærmere regler om betaling for søfartsbogen foreslås indsat for at skabe udtrykkelig hjemmel til at opkræve betaling for søfartsbogen.

##### Til nr. 10

I stk. 1 udvides lovens § 65 således, at rederen også kan straffes med bøde, hvis han tilsidesætter sin oplysningspligt overfor Søfartsstyrelsen efter forslagets § 64b, stk. 1. Det svarer til den nugældende straffebestemmelse i mønstringslovens § 8, stk. 2.

I stk. 2 foreslås indsat en bestemmelse om, at tillige juridiske personer samt stat, kommuner og kommunale fællesskaber kan pålægges bødeansvar. Begrundelsen herfor er, at danske skibe oftest ejes af juridiske personer eller i visse tilfælde af kommuner eller staten, hvorfor rederansvaret påhviler disse.

##### Til nr. 11

I bestemmelsen i § 66, nr. 2, litra b fastsættes bødestraf for skibsførerens tilsidesættelse af oplysningspligten over for fremmede myndigheder, jf. forslagets § 63, stk. 3 og 4. Samtidig foretages en konsekvensændring, således at der vedrørende skibsførerens tilsidesættelse af pligterne i forbindelse med forhyring og påmønstring af søfarende nu henvises til forslagets § 64a, stk. 3. Endelig fastsættes bødestraf for skibsførerens tilsidesættelse af kontrol- og oplysningsforpligtelsen overfor Søfartsstyrelsen, jf. forslaget til § 64b, stk. 1, hvilket svarer til den nugældende bestemmelse i mønstringslovens § 8, stk. 2.

##### Til nr. 12

Hvor § 70 hidtil har været begrænset til, at straf af bøde kunne fastsættes i regler udstedt i medfør af de i § 70 opregnede bestemmelser, foreslås bestemmelsen udfærdiget som en generel hjemmel til at fastsætte straf af bøde i regler udfærdiget i medfør af loven.

I stk. 2 foreslås indsat en bestemmelse om, at tillige juridiske personer samt stat, kommuner og kommunale fællesskaber kan pålægges bødeansvar. Begrundelsen herfor er, at danske skibe oftest ejes af juridiske personer eller i visse tilfælde af kommuner eller staten, hvorfor rederansvaret påhviler disse.

##### Til nr. 13

Bestemmelserne i § 73, stk. 2 og 3 ophæves som en konsekvens af forslagets § 64b, stk. 2 og 3. Der henvises til bemærkningerne til nr. 8.

**Lov nr. 287 af 27. april 1994**

##### § 1

I sømandsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 11 af 6. januar 1989, som ændret ved lov nr. 271 af 2. maj 1990 og lov nr. 1004 af 19. december 1992, foretages følgende ændringer:

**1.** I *§ 5* affattes *1. pkt.* således:

»Hver af parterne kan opsige tjenesteaftalen med 7 dages varsel, medmindre andet følger af aftalen, jf. dog § 9 i lov om ligebehandling af mænd og kvinder med hensyn til beskæftigelse og barselorlov m.v.«

**2.** *§ 16* affattes således:

» **§ 16.** Skibsføreren kan afskedige en sømand, der som følge af sygdom eller legemsskade for længere tid er uskikket til at udføre sit arbejde, jf. dog § 9 i lov om ligebehandling af mænd og kvinder med hensyn til beskæftigelse og barselorlov m.v., eller lider af en sygdom, der medfører fare for de ombordværende. §§ 29 og 30 om ret til hyre m.v. finder anvendelse.«

**3.** Efter § 18 b indsættes som nyt afsnit:

*»3 b. Søfarendes fritagelse for tjeneste m.v. i forbindelse med graviditet og barsel* **§ 18 c.** Industriministeren fastsætter nærmere regler om søfarendes fritagelse for tjeneste om bord på grund af graviditet og barsel.

*Stk. 2.* En søfarende, der fratræder på grund af graviditet, eller som kræver afsked efter § 9, har ret til graviditets-/barselhyre. Dette gælder kun, så længe hun ikke har andet arbejde, og højst 2 måneder fra fratrædelsestidspunktet.

*Stk. 3.* Er den søfarende ansat enten for en bestemt rejse eller for en bestemt tid, kan rederens pligt til at betale hyre efter stk. 2 dog ikke strækkes ud over det tidspunkt, hvor ansættelsesforholdet i henhold til aftalen ophører.«

**4.** I *§ 29* ophæves *stk. 4.*

**5.** *§ 35* affattes således:

» **§ 35.** Er det aftalt, at sømandens tjenesteforhold er knyttet til rederiet, således at sømandens ansættelse hos rederen skal fortsætte, selv om tjenesten på det enkelte skib ophører, finder bestemmelserne om hyre i § 18 c, stk. 2 og 3, § 29 og § 33, stk. 3, anvendelse, selv om sømanden ikke gør tjeneste på et af rederiets skibe på det tidspunkt, hvor orlov begynder eller uarbejdsdygtighed eller dødsfald indtræder. § 30 og § 34 finder tilsvarende anvendelse, forudsat at sygdommen, legemsskaden eller dødsfaldet indtræder under et af rederen beordret ophold uden for den søfarendes hjemland.

*Stk. 2.* Retten til pleje omfatter dog alene pleje uden for hjemlandet i indtil 12 uger efter, at sygdommen eller skaden er indtrådt. § 29 finder ikke anvendelse i tilfælde, hvor sygdommen indtræder under graviditets- og/eller barselorlov.«

**6.** *§ 37, stk. 1,* affattes således:

»Hver af parterne kan opsige tjenesteaftalen med 3 måneders varsel, medmindre andet følger af aftalen, jf. dog § 9 i lov om ligebehandling af mænd og kvinder med hensyn til beskæftigelse og barselorlov m.v.«

**7.** *§ 44, stk. 2,* affattes således:

» *Stk. 2.* En skibsofficer kan dog afskediges efter § 16, hvis han er forhyret for en bestemt tid eller rejse eller som afløser inden for et tidsrum af 9 måneder.«

**8.** I *§ 45* affattes *1. pkt.* således:

»Afskediges en skibsofficer uden sådan grund som nævnt i § 17 eller § 44, stk. 2, har skibsofficeren ret til hyre for 3 måneder efter tjenesteforholdets ophør, medmindre almindelige erstatningsregler hjemler ret til et større beløb.«

**9.** *§ 47, stk. 1,* affattes således:

» Rederen kan til enhver tid afskedige skibsføreren, jf. dog § 9 i lov om ligebehandling af mænd og kvinder med hensyn til beskæftigelse og barselorlov m.v.«

**10.** *§ 49, nr. 7,* affattes således:

»7) § 18 c om søfarendes graviditet og barsel,».

## *Bemærkninger til lovforslaget*

### *Almindelige bemærkninger*

Lovforslaget har til formål at gennemføre Rådets direktiv 92/85/EØF af 19. oktober 1992 om iværksættelse af foranstaltninger til forbedring af sikkerheden og sundheden under arbejdet for arbejdstagere, som er gravide, som lige har født, eller som ammer (tiende særdirektiv i henhold til artikel 16, stk. 1, i direktiv 89/391/EØF) for så vidt angår arbejdstagere, der er omfattet af sømandsloven.

Direktivet omfatter ikke kun søfarende, men også andre arbejdstagere, og vil for så vidt angår det øvrige arbejdsmarked blive gennemført af Arbejdsministeriet.

Efter lovforslaget ændres sømandslovens bestemmelser om ophør af tjenesteforholdet ved opsigelse og afsked, således at graviditet ikke længere er gyldig opsigelses- eller afskedsgrund. Dette svarer til direktivets forbud mod afskedigelse i tilfælde af graviditet. Herudover bemyndiges industriministeren til at fastsætte nærmere regler om søfarendes fratræden af tjenesten om bord på grund af graviditet og barsel. I lighed med den nuværende ordning vil den søfarende efter fratrædelsen have krav på graviditets-/barselshyre i to måneder fra rederen. Herefter vil den søfarende kunne få dagpenge i den øvrige del af orlovsperioden efter de almindelige regler herom, såfremt hun i øvrigt opfylder betingelserne herfor.

Ændringerne i sømandsloven omfatter alene de såkaldte egentlige søfarende, jf. sømandslovens § 1, og skibsføreren, men ikke de uegentlige søfarende, der er omfattet af § 2. Sidstnævnte er personer, der er ansat af rederen til at udføre andet arbejde om bord end skibstjeneste, samt personer, der er ansat af andre end rederen. De uegentlige søfarende vil i lighed med den nuværende ordning på det ansættelsesretlige område som hovedregel være omfattet af det for den pågældende erhvervsudøvelse relevante regelsæt.

Efter direktivet skal arbejdsgiveren foretage en risikovurdering af den gravide søfarendes arbejdsopgaver og træffe foranstaltninger til at undgå, at den gravide ved varetagelse af sine arbejdsopgaver udsættes for forhold, der kan bringe hendes eller fostrets sikkerhed eller sundhed i fare. I lov om skibes sikkerhed m.v. er derfor foreslået, at der for alle arbejdsgivere, som har ansatte om bord på skibe, kan fastsættes pligter til beskyttelse af arbejdstagerne. Efter forslaget bemyndiges ministeren til at fastsætte nærmere regler herom.

### *Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser*

#### Til § 1

##### Til nr. 1, 6 og 9

De foreslåede ændringer i §§ 5, 37 og 47 medfører, at bestemmelsen i § 9 i lov om ligebehandling af mænd og kvinder med hensyn til beskæftigelse m.v. (ligebehandlingsloven) om forbud mod afskedigelse på grund af graviditet, barsel eller adoption nu fuldt ud finder anvendelse på alle ansatte om bord. Hidtil har alene de af sømandslovens § 2 omfattede arbejdstagere været omfattet af forbudet mod afskedigelse. Forbudet omfatter såvel opsigelse som afsked. Dette svarer til den ordning, der gælder for det øvrige arbejdsmarked og medfører, at en arbejdsgiver ikke længere kan benytte graviditet, barsel eller adoption som lovlig afskeds- eller opsigelsesgrund hverken for skibsføreren, skibsofficeren eller den menige søfarende.

Opsiges eller afskediges en søfarende på grund af graviditet, barsel eller adoption finder ligebehandlingslovens § 16 om uberettiget afskedigelse tilsvarende anvendelse. For skibsofficerer vil en godtgørelse efter ligebehandlingslovens § 16 eventuelt kunne kombineres med en godtgørelse i medfør af sømandslovens § 42.

Den søfarendes ret til selv at kræve afsked i tilfælde af graviditet, jf. lovens § 9, berøres ikke af forslaget.

##### Til nr. 2

Den nye formulering er en konsekvens af, at graviditet ikke længere er lovlig afskedsgrund, jf. bemærkningerne til nr. 1, 6 og 9. Herudover foreslås den særlige bestemmelse om afsked i tilfælde af, at den søfarende skal hjem for at få foretaget en påbudt helbredsundersøgelse, ophævet. Dette skyldes, at bestemmelsen har mistet sin betydning, efter at kravet om årlig tuberkuloseundersøgelse af søfarende er bortfaldet.

##### Til nr. 3

I et nyt afsnit i loven foreslås indsat en bestemmelse om søfarendes fritagelse for tjeneste mv. i forbindelse med graviditet og barsel.

Udover forbuddet mod afskedigelse pålægger direktivet arbejdsgiveren en pligt til at beskytte gravide søfarende og søfarende, der lige har født, mod arbejdsforhold, der kan medføre risiko for kvinden selv eller fostret/barnet. Der foreslås indsat en ny bestemmelse, § 18 c, stk. 1, hvorefter industriministeren bemyndiges til at fastsætte nærmere regler om søfarendes fritagelse for tjeneste - uden at tjenesteforholdet bringes til ophør - på grund af graviditet og barsel. Regler om arbejdsgiverens pligter i denne forbindelse vil blive fastsat i medfør af lov om skibes sikkerhed m.v. Der henvises til bemærkningerne til § 2.

I forslaget til § 18 c, stk. 2, foreslås det gældende beskyttelsesprincip i § 29, stk. 4 opretholdt. Den gravide søfarende sikres således fortsat op til to måneders hyre, såfremt hun er uden arbejde efter skibstjenestens ophør.

Hyren beregnes på samme måde som hidtil, ligesom reglerne om refusion til rederen efter dagpengeloven ikke berøres af forslaget. De to måneder regnes fra det tidspunkt, hvor den søfarende fratræder tjenesten om bord på grund af graviditet/barsel. I den resterende del af den søfarendes graviditets-/barselsorlov vil hun være berettiget til dagpenge efter de almindelige regler i dagpengeloven og de i medfør af denne lov fastsatte bestemmelser om dagpenge til søfarende ved sygdom og fødsel.

Efter den gældende bestemmelse i lovens § 29, stk. 4, fortabes retten til hyre, såfremt den søfarende ved ansættelsen har fortiet viden eller bestemt formodning om graviditet. Denne bestemmelse foreslås ophævet, da en sådan oplysningspligt ikke findes at harmonere med ligebehandlingslovens § 1, der forbyder forskelsbehandling på grund af køn, navnlig under henvisning til graviditet mv.

Som udgangspunkt gælder, at rederen er forpligtet til at betale op til to måneders hyre regnet fra fratrædelsesdagen både for skibsansatte og for rederiansatte. Det foreslås i § 18 c, stk. 3, at rederens pligt til at betale graviditets-/barselshyre i tilfælde, hvor den søfarende er ansat enten for en bestemt rejse eller for en bestemt tid, dog ikke skal kunne strækkes ud over det tidspunkt, hvor ansættelsesforholdet i henhold til aftalen ophører. Er det fx. aftalt, at den søfarende skal gøre tjeneste på et skib for en bestemt periode eller for en bestemt rejse, der udløber den 1. maj, og den søfarende på grund af graviditet fratræder allerede den 1. april, ophører ansættelsesforholdet som aftalt den 1. maj, hvorfor rederens forpligtelse i medfør af § 18 c, stk. 2 udløber på dette tidspunkt. Forpligtelsen til at betale to måneders hyre kan således ikke bevirke, at kontraktforholdet forlænges, eller at rederens forpligtelser strækkes ud over kontraktperioden. Forslaget til § 18 c, stk. 3 svarer til gældende praksis.

Som en konsekvens af den nye bestemmelse i § 18 c, stk. 2 foreslås § 29, stk. 4, ophævet, jf. forslagets § 1, nr. 4.

Industriministeren har i medfør af sømandslovens § 9 om gravides ret til at kræve afsked fastsat regler om gravides ret til fri rejse til den pågældendes bopæl i Danmark for statens regning. For at sikre den søfarende mod økonomisk tab også i tilfælde, hvor fratræden på grund af graviditet sker uden, at ansættelsesforholdet bringes til ophør, vil de gældende regler om gravides hjemrejse blive ændret, således at bestemmelserne om statens betaling af hjemrejsen kommer til at gælde uafhængig af ansættelsesforholdets beståen.

##### Til nr. 4

Ændringen er en konsekvens af den nye bestemmelse i § 18 c, stk. 2. Der henvises til bemærkningerne til nr. 3.

##### Til nr. 5

Bestemmelsen svarer stort set til den gældende § 35, hvor der er samlet en række regler, der finder anvendelse på rederiansatte. Som noget nyt er indføjet en henvisning til de nye regler i § 18 c, stk. 2 og 3. Dette medfører, at de rederiansatte søfarende har mulighed for at få hyre under graviditet/barsel selv om uarbejdsdygtigheden som følge af graviditet indtræder under afspadsering eller anden frihed med løn, ferie eller fravær på grund af sygdom.

Opdelingen i stk. 1 og 2 sker alene af overskuelighedsgrunde. Det foreslås i bestemmelsens stk. 2, 2. pkt., at den rederiansatte søfarende ikke har ret til sygehyre under afvikling af graviditets- og/eller barselsorlov. Dette svarer til den hidtidige ordning, hvor en søfarende heller ikke har haft mulighed for at supplere retten til hyre under graviditet med en periode med sygehyre. Med mindre andet er aftalt, genindtræder rederens forpligtelse til at betale hyre, herunder sygehyre, først, når barselsorloven udløber.

##### Til nr. 7 og 8

Der er alene tale om konsekvensrettelser som følge af den nye formulering af § 16. Der henvises til bemærkningerne til nr. 2.

##### Til nr. 10

Det foreslås, at bestemmelserne i 18 c om fratrædelse på grund af graviditet og barsel også finder anvendelse på skibsføreren. Der henvises til bemærkningerne til nr. 3.

**Lov nr. 14 af 13. januar 1997**

##### § 1

I sømandsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 766 af 19. september 1995, foretages følgende ændringer:

**1.** *§ 42, stk. 2,* ophæves, og i stedet indsættes:

*»Stk. 2.* Stk. 1 finder ikke anvendelse, hvis skibsofficeren ved fratrædelsen vil oppebære folkepension.

*Stk. 3.* Hvis officeren ved fratrædelsen vil oppebære en alderspension fra rederen, og hvis officeren er indtrådt i den pågældende pensionsordning før det fyldte 50. år, bortfalder fratrædelsesgodtgørelsen.

*Stk. 4.* Stk. 3 finder ikke anvendelse, hvis der den 1. juli 1997 ved kollektiv overenskomst er taget stilling til spørgsmålet om nedsættelse eller bortfald af fratrædelsesgodtgørelsen som følge af alderspension fra rederen.«

Stk. 3 bliver herefter stk. 5.

**2.** *§ 57, stk. 1, 2. pkt.,* ophæves, og i stedet indsættes:

»Inden for hvert arbejdsdøgn skal hviletiden være på mindst 10 timer. Hviletiden kan deles i højst 2 perioder, hvoraf den ene skal være på mindst 6 timer.«

**3.** *§ 65, stk. 2,* affattes således:

*»Stk. 2.* Der kan pålægges selskaber m.v. (juridiske personer) strafansvar efter reglerne i straffelovens 5. kapitel.«

**4.** *§ 70, stk. 2,* affattes således:

*»Stk. 2.* Der kan pålægges selskaber m.v. (juridiske personer) strafansvar efter reglerne i straffelovens 5. kapitel.«

## *Bemærkninger til lovforslaget*

### *Almindelige bemærkninger*

Lovforslaget indeholder ændringer i to love: Sømandsloven og søloven.

For så vidt angår sømandsloven, skal lovforslaget ses i sammenhæng med det samtidig fremsatte forslag om lov om skibes besætning. Det foreslås, at hvileperioden, der samlet skal være på mindst 10 timer, nu kan deles, således at man sikrer, at den søfarende som minimum får 6 timers samlet hvile. Formålet hermed er sammen med ændring af besætningsloven at opfylde de krav, som stilles til Danmark efter den internationale konvention om uddannelse af søfarende, om sønæring og om vagthold (STCW-konventionen). På en IMO-konference i London i 1995 blev der vedtaget væsentlige ændringer i konventionen herunder nye regler om hviletid for vagtgående søfarende. Ændringerne i STCW-konventionen har til formål at forbedre sikkerheden for menneskeliv til søs og formindske risikoen for havmiljøet.

De nye konventionsregler træder i kraft internationalt den 1. februar 1997.

Lovforslaget indeholder endvidere en konsekvensændring af § 42 som følge af, at lov nr. 287 af 24. april 1996 om retsforholdet mellem arbejdsgivere og funktionærer blev ændret fra 1. juli 1996 vedrørende fratrædelsesgodtgørelse til funktionærer.

For så vidt angår søloven, omfatter lovforslaget en konsekvensændring som følge af Danmarks tiltræden af konventionen om retternes kompetence og om fuldbyrdelse af retsafgørelser i borgerlige sager, herunder handelssager (Lugano-konventionen). Desuden foretages der en rettelse i sølovens bestemmelse om almindeligt havari (fælleshavari), som følge af en ændring i 1990 af York-Antwerpen reglerne af 1974, hvortil søloven henviser.

### *Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser*

#### Til § 1

##### Ad nr. 1

Bestemmelsen svarer i princippet til § 2a, stk. 2-4 i lov om retsforhold mellem arbejdsgivere og funktionærer, som ændret ved lov nr. 287 af 24. april 1996. Herefter blev funktionærlovens regler vedrørende fratrædelsesgodtgørelse ændret fra 1. juli 1996. For at sikre de søfarende samme retstilling foreslås en lignende bestemmelse om fratrædelsesgodtgørelse ved pensionering.

##### Ad nr. 2

Bestemmelsen har til formål, at Danmark kan opfylde den ændrede STCW-konventions hviletidsregler, hvorved den søfarende sikres mindst 6 timers samlet hvile. Det vil efter forslaget ikke længere være lovligt at dele den i loven foreskrevne hviletid på samlet 10 timer i to gange 5 timer.

Der er i Danmark tradition for, at hviletidsregler til søs er ens for alle mandskabskategorier. Dette princip foreslås fastholdt i forslaget, uanset STCW-konventionens hviletidsregler alene omfatter officerer, som har ansvar for vagten og menige, der deltager i vagten.

##### Ad nr. 3 og 4

Ved lov nr. 474 af 12. juni 1996 om ændring af straffeloven er der fastsat regler om strafansvar for juridiske personer. Loven trådte i kraft den 1. juli 1996. De ændrede formuleringer af § 65, stk. 2 og § 70, stk. 2 er en konsekvens heraf.

**Lov nr. 902 af 16. december 1998**

##### § 1

I Sømandsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 766 af 19. september 1995, som ændret ved § 1 i lov nr. 14 af 13. januar 1997, foretages følgende ændringer:

**1.** *§ 51, stk. 2*og *3, § 52, stk. 2, § 54, § 68* og *§ 69* ophæves.

**2.** I *§ 71, stk. 1, 1. pkt.,*udgår: "eller en skibsofficer i overtrædelse af § 68, stk. 1 og 2,".

**3.** *§ 71, stk. 2, 3. pkt.*ophæves.

## *Bemærkninger til lovforslaget*

### *Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser*

#### Til § 1

##### Til nr. 1

§ 51, stk. 2 og 3, ophæves, idet tilsvarende forhold er tilstrækkelig reguleret i sølovens § 136. De øvrige bestemmelser erstattes af regler i lov om sikkerhed til søs.

##### Til nr. 2 og 3

Bestemmelserne indeholder ændringer, som er nødvendige konsekvenser af den ophævelse af § 68 i sømandsloven, der er indeholdt i nr. 1.

**Lov nr. 1088 af 29. december 1999**

##### § 1

I Sømandsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 766 af 19. september 1995, som ændret senest ved § 1 i lov nr. 902 af 16. december 1998, foretages følgende ændringer:

**1.** I *§ 2, stk. 1,* indsættes efter *nr. 3*:

»4) § 18 d om søfarendes ret til tjenestefrihed som følge af tvingende familiemæssige årsager,«

Nr. 4 17 bliver herefter nr. 5 18.

**2.** *§ 10, stk. 1,* ophæves.

Stk. 2 og 3 bliver herefter stk. 1 og 2.

**3.** I *§ 10, stk. 2*, *1. pkt.,* der bliver *stk.1, 1. pkt.*, udgår »også«.

**4.** I *§ 10, stk. 3*, der bliver *stk. 2*, ændres »stk. 2« til: »stk. 1«.

**5.** I *§ 15, stk. 1, 2. pkt.,* ændres »fratrædelse efter § 10, stk. 1« til: »tjenestefrihed efter § 18 d, stk.1«.

**6.** Efter *§ 18 c* indsættes:

*»3 c. Søfarendes ret til tjenestefrihed som følge af tvingende familiemæssige årsager*

**§ 18 d.** En søfarende har ret til tjenestefrihed uden hyre, når tvingende familiemæssige årsager gør sig gældende i tilfælde af sygdom eller ulykke, som gør den søfarendes umiddelbare tilstedeværelse påtrængende nødvendig i hjemmet (force majeure).

*Stk. 2.* Under tjenestefriheden kan den søfarende, uanset hvad der er bestemt i § 6 om fratrædelseshavn, opsige tjenesteforholdet med det aftalte eller det i § 5 eller § 37 nævnte opsigelsesvarsel. «

**7.** *§ 35, stk. 1, 1. pkt.* affattes således:

»Er det aftalt, at sømandens tjenesteforhold er knyttet til rederiet, således at sømandens ansættelse hos rederen skal fortsætte, selv om tjenesten på det enkelte skib ophører, finder § 18 d om tjenestefrihed uden hyre og bestemmelserne om hyre i § 18 c, stk. 2 og 3, § 29, og § 33, stk. 3, anvendelse, selv om sømanden ikke gør tjeneste på et af rederiets skibe på det tidspunkt, hvor tjenestefrihed eller orlov begynder eller uarbejdsdygtighed eller dødsfald indtræder.«

**8.** *§ 49, nr. 5,* ophæves.

Nr. 6 og 7 bliver herefter nr. 5 og 6.

**9.** Efter *§ 49*, *nr. 7*, som bliver *nr. 6*; indsættes:

»7) § 18 d om søfarendes ret til tjenestefrihed som følge af tvingende familiemæssige årsager,«

## *Bemærkninger til lovforslaget*

### *Almindelige bemærkninger*

Hovedloven er sømandslov nr. 420 af 13. juni 1973, som er en social beskyttelseslov, hvis formål er at beskytte den svagere part (sømanden) i tjenesteforholdet. Dette giver sig bl.a. udslag i reglerne om indgåelse og indhold af tjenesteaftalen, sømandens beskyttelse i sygdomstilfælde og værn mod usaglig afskedigelse. Loven sætter således grænser for, hvad der kan aftales søfartserhvervets parter imellem.

De europæiske arbejdsgiver- og arbejdstagerorganisationer UNICE, CEEP og EFS indgik i december 1995 en rammeaftale om forældreorlov. Rådets Direktiv 96/34/EF af 3. juni 1996 (EF Tidende 1996 nr. L 145/4) gør rammeaftalen obligatorisk. Rammeaftalen indgår som bilag til direktivet. I Danmark skulle direktivet have været implementeret senest 3. juni 1999, der henvises herom til bemærkningerne til § 2.

Rammeaftalens væsentligste bestemmelser, der vedrører forældreorlov, er allerede gennemført ved lov om orlov, jf. lovbekendtgørelse nr. 571 af 4. august 1998. Loven omfatter også søfart. Rammeaftalen indeholder imidlertid i § 3 en force majeure bestemmelse om tjenestefrihed, når den søfarendes umiddelbare tilstedeværelse i hjemmet er påtrængende nødvendig som følge af sygdom eller ulykke.

Efter sømandslovens § 10, stk. 1, kan en sømand, som efter forhyringen får besked om, at vedkommendes ægtefælle eller barn er afgået ved døden eller er alvorligt syg, hæve ansættelsesaftalen. Denne bestemmelse medfører ikke en tilstrækkelig beskyttelse til at kunne leve op til kravene i § 3 i rammeaftalen, der medfører, at ansættelsesforholdet ikke skal afbrydes for at få en ret til at forlade arbejdspladsen (skibet). Da de tilfælde, der er omhandlet af rammeaftalen går videre end den hidtidige lovbestemmelse, giver lovforslagets § 18 d derfor en videre dækning end § 10, stk. 1. Endvidere opnår den søfarende en bedre beskyttelse i forhold til den nuværende lov, idet der ikke kræves afbrydelse af tjenesteforholdet for at kunne rejse hjem for f.eks. at deltage i pasningen af et sygt barn.

I dag skal rederen betale for omkostningerne til at få en afløser, herunder rejseomkostningerne. Uanset udvidelsen af den søfarendes mulighed for at fratræde tjenesten om bord, har man fundet det rimeligt, at rederen fortsat skal afholde udgifterne til afløseren.

Arbejdsmarkedets parter på landjorden har tilkendegivet, at de efter den danske aftalemodel vil gennemføre force majeure reglen via de kollektive aftaler. For søfart har det ikke været muligt at opnå en tilsvarende løsning, hvorfor lovgivning er nødvendig.

## *Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser*

### Til § 1

#### Til nr. 1

Rammeaftalen omfatter alle arbejdstagere. Det foreslås derfor at ændre bestemmelsen således, at rammeaftalen gennemføres for § 2-søfarende, dvs. personer, der er ansat af rederen til at udføre andet arbejde om bord end skibstjeneste, samt personer, der er ansat om bord af andre end rederen.

#### Til nr. 2 - 4

Som en følge af rammeaftalens krav om arbejdsfrihed i de omhandlede sygdoms- og ulykkessituationer foreslås sømandslovens § 10, stk. 1, ophævet, idet denne bestemmelse - der alene giver den søfarende ret til at hæve sin ansættelsesaftale ved at kræve afsked ved ægtefælles eller barns alvorlige sygdom eller død - mister sin betydning ved force majeure reglens gennemførelse.

De to andre ændringer er redaktionelle konsekvensændringer.

#### Til nr. 5

Ved fratrædelse efter den hidtidige § 10, stk. 1, har den søfarende ikke været forpligtet til at forblive i tjenesten for at yde bistand ved arbejde, som nødvendigt må udføres, når skibet kommer i havn. Forslaget tilsikrer, at den søfarende bevarer denne ret i tilfælde af tjenestefrihed som følge af tvingende familiemæssige årsager.

#### Til nr. 6

Rammeaftalens bestemmelse om arbejdsfrihed ved sygdom og ulykke er sålydende:

»§3 Arbejdsfrihed som følge af force majeure

1. Medlemsstaterne og/eller arbejdsmarkedets parter træffer de nødvendige foranstaltninger for at tillade arbejdstagerne arbejdsfrihed i overensstemmelse med national ret, kollektive overenskomster og/eller gældende praksis som følge af force majeure, når tvingende familiemæssige årsager gør sig gældende i tilfælde af sygdom eller ulykke, der gør arbejdstagerens umiddelbare tilstedeværelse påtrængende nødvendig.

2. Medlemsstaterne og/eller arbejdsmarkedets parter kan præcisere betingelserne for adgang til og anvendelse af stk. 1 og begrænse denne ret til en vis varighed om året og/eller for hvert enkelt tilfælde. «

Rammeaftalen og direktivet giver i de nævnte situationer ved alvorlig sygdom og ulykke arbejdstageren ret til arbejdsfrihed uden hyre.

Der er tradition for, at arbejdsretlige spørgsmål her i landet i videst muligt omfang løses af arbejdsmarkedets parter. Lovforslaget er derfor udformet således, at det alene indeholder den regulering, som Danmark er EU-retligt forpligtet til at gennemføre, samt nødvendige konsekvenser heraf under hensyntagen til, at det ikke har været muligt at nå frem til en løsning ved kollektiv regulering. Da spørgsmål om den søfarendes aflønning er et overenskomstanliggende, vil der dog intet være i vejen for, at erhvervets parter aftaler mere vidtgående rettigheder for de søfarende.

Efter forslaget får alle søfarende og skibsførere ret til tjenestefrihed uden løn i tilfælde af force majeure, når tvingende familiemæssige årsager gør sig gældende ved sygdom eller ulykke for den nære familie, som gør den søfarendes umiddelbare tilstedeværelse påtrængende nødvendig.

Ændringen fra en hæveadgang efter lovens § 10, stk. 1, til en ret til tjenestefrihed efter forslaget er en forbedring for de søfarende, som derved opnår en større tryghed i ansættelsen. Bestemmelsen i stk. 2 indebærer, at den søfarende under tjenestefriheden vil kunne opsige ansættelsesforholdet med sædvanligt varsel.

Lovforslaget indebærer, at der under tjenestefriheden ikke skal betales hyre af arbejdsgiveren. Det skal dog i denne forbindelse nævnes, at hvis en søfarende tager tjenestefrihed, og der ikke i perioden ansættes en anden om bord, således at en rejse helt eller delvist bliver udført med mindre mandskab end forudsat ved forhyringen (forkortsejlads), vil forkortsejlads hyre til den øvrige besætning kunne udløses efter reglen i sømandslovens § 23. Forslaget skønnes i øvrigt kun i begrænset omfang at medføre øgede omkostninger for rederne til betaling af rejseomkostninger til afløsere. Den søfarende skal fortsat selv afholde sine rejseomkostninger, medmindre andet aftales med rederen. Dette svarer til den nuværende ordning efter sømandslovens § 10, stk. 1.

#### Til nr. 7

Den ændrede affattelse af bestemmelsen i § 35, stk. 1, 1. pkt. indebærer, at rederiansatte har ret til tjenestefrihed, selv om de ikke gør tjeneste om bord på et skib på tidspunktet, hvor ulykken eller sygdommen indtræder.

#### Til nr. 8

Ændringen er en nødvendig konsekvens af ophævelsen af lovens § 10, stk. 1.

#### Til nr. 9

Bestemmelsen indebærer, at skibsføreren på lige fod med andre søfarende har ret til tjenestefrihed uden hyre i de af § 18 d omfattede situationer.

**Lov nr. 277 af 8. maj 2002**

##### § 1

I [sømandsloven](https://pro.karnovgroup.dk/b/documents/rel/LBKG20181662), jf. [lovbekendtgørelse nr. 766 af 19. september 1995](https://pro.karnovgroup.dk/b/documents/abs/LBKG1995766), som ændret bl.a. ved [§ 1 i lov nr. 14 af 13. januar 1997](https://pro.karnovgroup.dk/b/documents/abs/L199714_P1) og senest ved [lov nr. 1088 af 29. december 1999](https://pro.karnovgroup.dk/b/documents/abs/L19991088), foretages følgende ændringer:

**1.**I *§ 49, nr. 11,* ændres »død og« til: »død,«.

**2.** I *§ 49* indsættes efter nr. 11 som nyt nummer:

»12) § 57 om hviletid og«.

Nr. 12 bliver herefter nr. 13.

**3.** *§ 57* affattes således:

» § 57 Søfarende skal have regelmæssige, uafbrudte hvileperioder, der er tilstrækkeligt lange til at sikre sundheden og sikkerheden. Økonomi- og erhvervsministeren fastsætter regler om søfarendes hvile- og arbejdstid. Bestemmelserne om arbejdstid finder ikke anvendelse på handelsskibe.«

**4.** I *§ 65, stk. 1,*ændres »§ 49, nr. 1« til: »§ 49, nr. 1 og 12«.

**5.** I *§ 66, nr. 1,*ændres »hæfte« til: »fængsel i indtil 4 måneder«.

## *Bemærkninger til lovforslaget*

### *Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser*

#### Til § 1

##### Til nr. 1 og 2

Forslaget medfører, at [sømandslovens § 57](https://pro.karnovgroup.dk/b/documents/rel/LBKG20181662_P57) om hviletid, jf. forslagets § 1, nr. 3, fremover som noget nyt i visse situationer vil omfatte skibsførere, der indgår i brovagten. Dette er i overensstemmelse med FNs søfartsorganisations (IMOs) 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 hensyn 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](https://pro.karnovgroup.dk/b/documents/rel/LBKG20181662_P57), stk. 1, 1.-4. pkt., vil derfor blive videreført ved den bekendtgørelse, der udstedes i medfør af bestemmelsen.

Den særlige regel i [sømandslovens § 57](https://pro.karnovgroup.dk/b/documents/rel/LBKG20181662_P57), 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](https://pro.karnovgroup.dk/b/documents/rel/LBKG20181662_P57), stk. 2 og 3, vil blive drøftet med erhvervet i forbindelsen 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-døgns 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](https://pro.karnovgroup.dk/b/documents/abs/EUDIR200388), der ikke indeholder særlige kontrolregler, bibeholdes den ordning, 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. forslagets § 1, nr. 2, om indsættelse af et nyt nr. 12 i [sømandslovens § 49](https://pro.karnovgroup.dk/b/documents/rel/LBKG20181662_P49).

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](https://pro.karnovgroup.dk/b/documents/abs/L2000433) om ændring af [straffeloven](https://pro.karnovgroup.dk/b/documents/rel/LBKG20221360), som trådte i kraft den 1. juli 2001.

**Lov nr. 1173 af 19. december 2003**

##### § 5

I sømandsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 766 af 19. september 1995, som senest ændret ved lov nr. 277 af 8. maj 2002, foretages følgende ændring:

**1.***§ 75 a*affattes således:

»**§ 75 a.**Økonomi- og erhvervsministeren kan fastsætte regler om klageadgang, herunder om at klager over Søfartsstyrelsens afgørelser ikke kan indbringes for anden administrativ myndighed.«

## *Bemærkninger til lovforslaget*

### *Almindelige bemærkninger*

2) Lovforslagets indhold

#### Sammenlægning af tre klagenævn og regulering af klageadgangen på søfartsområdet

Lovforslaget indebærer, at der etableres et nyt klagenævn, Ankenævnet for Søfartsforhold, der skal behandle klager, der hidtil har været behandlet i henholdsvis Tilbageholdelsesnævnet, Besætningsnævnet og Helbredsnævnet for Søfarende og Fiskere. Lovforslaget medfører således, at Tilbageholdelsesnævnet og Besætningsnævnet nedlægges. Helbredsnævnet for Søfarende og Fiskere vil endvidere blive nedlagt administrativt, når det nye nævn er etableret. Sammenlægningen af de tre hidtidige klagenævn medfører, at der sker en forenkling af klagenævnsstrukturen på søfartsområdet. Efter lovforslaget er der således kun ét klagenævn, der skal varetage klager over Søfartsstyrelsens eller miljømyndighedernes afgørelser vedrørende tilbageholdelse af skibe og forbud mod anløb af dansk havn, påbud og forbud over for skibe meddelt i henhold til § 43 eller 43 a, stk. 1 eller 2, i lov om beskyttelse af havmiljøet, fastsættelse af skibes besætning og søfartslægers afgørelser om søfarendes og fiskeres helbredsmæssige egnethed til skibstjeneste. Bestemmelserne om det nye nævn indsættes i lov om sikkerhed til søs.

Det foreslås, at det nye Ankenævn for Søfartsforhold sammensættes af en formand, der skal være dommer, og et antal sagkyndige medlemmer. Under hensyn til karakteren af de sager, som nævnet skal behandle, er den hidtidige ordning med en dommer som formand for nævnet videreført. De sagkyndige medlemmer skal have kendskab til søfartsforhold, herunder tekniske, nautiske eller søfartsmedicinske forhold. Det er hensigten at fastsætte nærmere regler om nævnet og dets virksomhed i en bekendtgørelse, jf. stk. 7. Heri vil bl.a. indgå nærmere regler for udpegning af nævnets medlemmer, om formandens sammensætning af nævnet i de enkelte sager, om klagefrister mv.

Nævnets kompetence til at behandle sager foreslås afgrænset på samme måde som de tre hidtidige nævn. Der åbnes dog mulighed for, at økonomi- og erhvervsministeren vil kunne henlægge behandlingen af klager over andre afgørelser til nævnet. Endvidere udvides den adgang, som ministeren har til at fastsætte regler om klagebehandlingen, til også at omfatte tilfælde, hvor Søfartsstyrelsens kompetence til at træffe afgørelse ikke beror på delegation fra ministeren, men fremgår direkte af loven. Denne sondring forekommer ikke hensigtsmæssig på søfartsområdet, hvor Søfartsstyrelsen træffer langt hovedparten af afgørelserne direkte med hjemmel i loven. Der bør derfor også i disse tilfælde være hjemmel til at fastsætte nærmere regler om klageadgang, bl.a. i sager, der forudsætter en særlig sagkundskab. Antallet af klager til Økonomi- og Erhvervsministeriets departement har de seneste år ligget på ca. 15 sager årligt, hvilket ikke tyder på noget større behov for yderligere rekursmuligheder. Retsstillingen vil efter forslaget minde om retsstillingen på andre områder under Økonomi- og Erhvervsministeriet, jf. de ændringer af bolig- og bygningslovgivningen, som blev gennemført i sidste folketingssamling. Der henvises til lov L 2003 406 (FT 2002-03 A 4258, FF 5945, 8649 og 9539) og L 2003 458 (FT 2002-03 A 6422, FF 7928, 9740, 10475). Såfremt der måtte vise sig et behov herfor, vil klager over andre af Søfartsstyrelsens afgørelser kunne henlægges til ankenævnet.

#### Til § 5

Det bemærkes, at det i lovforslagets § 1, nr. 4, foreslåede Ankenævn for Søfartsforhold foreslås at få kompetence til at træffe afgørelse i sager, der hidtil har henhørt under *Helbredsnævnet for Søfarende og Fiskere*, som er nedsat i henhold til § 13 i bekendtgørelse nr. 903 af 28. september 2000 om lægeundersøgelse af søfarende og fiskere, jf. § 4, stk. 2, i sømandsloven. Da dette nævn er nedsat ved bekendtgørelse, vil nedlæggelsen af nævnet ikke ske direkte ved dette lovforslag, men ved ændring af bekendtgørelsen.

Helbredsnævnet består af en formand, der skal opfylde de almindelige betingelser for at blive udnævnt til dommer, samt tre medlemmer, af hvilke en skal være søkyndig, en fiskerikyndig og en læge med indgående kendskab til søfartsmedicinske forhold.

Helbredsnævnet træffer den endelige administrative afgørelse i sager om lægeundersøgelse af søfarende og fiskere, der af den søfarende, fiskeren, rederiet eller Søfartsstyrelsen indbringes for nævnet. Lægeundersøgelsesordningen, for så vidt angår søfarende i handelsskibe, gennemfører ILO konvention nr. 73 om lægeundersøgelse af søfarende, som Danmark har tiltrådt. Nævnet har inden for det seneste års tid behandlet ti sager.

##### Til nr. 1

Der henvises til bemærkningerne til § 1, nr. 3.

##### Til § 1 nr. 3

Efter de gældende regler kan ministeren, såfremt denne henlægger sine beføjelser til Søfartsstyrelsen eller anden offentlig myndighed, fastsætte regler om klageadgangen, herunder bestemme at klager ikke kan indbringes for højere administrativ myndighed. Bestemmelsen omfatter efter sin ordlyd ikke de tilfælde, hvor Søfartsstyrelsens beføjelse til at træffe afgørelse ikke beror på en delegation fra ministeren, men fremgår direkte af loven.

Denne sondring forekommer ikke hensigtsmæssig på søfartsområdet, hvor Søfartsstyrelsen træffer langt hovedparten af afgørelserne direkte med hjemmel i loven. Det findes derfor uhensigtsmæssigt, at der ikke også i disse tilfælde er hjemmel til at fastsætte nærmere regler om klageadgang, f.eks. om fastsættelse af klagefrister eller om, at administrativ klageadgang til Økonomi- og Erhvervsministeriet kan afskæres i sager, der forudsætter en særlig teknisk eller søfartsfaglig sagkundskab. Retsstillingen vil efter forslaget minde om retsstillingen på andre områder under Økonomi- og Erhvervsministeriet, f.eks. på Erhvervs- og Boligstyrelsens og Sikkerhedsstyrelsens område. Såfremt der måtte vise sig et behov herfor, vil klager over Søfartsstyrelsens afgørelser kunne henlægges til det nye ankenævn.

**Lov nr. 1462 af 22. december 2004**

**§ 1**

I sømandsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 766 af 19. september 1995, som ændret senest ved § 2 i lov nr. 1231 af 27. december 2003, foretages følgende ændringer:

**1.**I *§1*indsættes som *stk. 2*:

»*Stk. 2.*Ved tidsbegrænsede tjenesteaftaler forstås aftaler, hvor tidspunktet for ansættelsesforholdets udløb er fastsat ud fra objektive kriterier såsom en bestemt dato, fuldførelsen af en bestemt opgave herunder en bestemt rejse eller indtrædelsen af en bestemt begivenhed.«

**2.**I *§ 2, stk. 1, nr. 1,*indsættes efter »§ 3, stk. 1«: »og 3«.

**3.**I *§ 3*indsættes som *stk. 3*:

»*Stk. 3.* Fornyelsen af flere på hinanden følgende tidsbegrænsede tjenesteaftaler kan kun ske, hvis betingelserne i § 5, stk. 1, i lov om tidsbegrænset ansættelse er opfyldt.«

**4.***§ 6, stk. 3*og *4,*affattes således:

»*Stk. 3.*Såfremt en tidsbegrænset tjenesteaftale udløber, medens skibet er i søen, fortsætter den søfarendes tjenesteforhold, indtil skibet kommer til havn. Tjenesteforholdet ophører dog ikke i fremmed havn, hvor der gøres kortvarigt ophold, jf. stk. 2.

*Stk. 4.*Såfremt en søfarende med en tidsbegrænset tjenesteaftale forbliver i tjenesten, efter aftalen er udløbet, og uden at ny aftale om fratrædelseshavn er indgået, finder stk. 1 og 2 anvendelse.«

**5.**I *§ 18 c, stk. 3,*ændres »Er den søfarende ansat enten for en bestemt rejse eller for en bestemt tid« til: »Er den søfarendes tjenesteaftale tidsbegrænset«.

**6.**I *§ 37, stk. 1,*indsættes som *2.*og *3. pkt.*:

»Tidsbegrænsede tjenesteaftaler kan i de første 6 måneder efter tjenesteforholdets begyndelse af parterne opsiges med 1 måneds varsel, medmindre andet følger af aftalen. Tidsbegrænsede tjenesteaftaler af rent midlertidig karakter kan dog i den første måned opsiges med 7 dages varsel, medmindre andet følger af aftalen.«

**7.***§ 37, stk. 2, 2. pkt.,*affattes således:

»Dette gælder dog ikke, såfremt rederen godtgør, at der er truffet aftale om tjeneste af rent midlertidig karakter, og tjenesteaftalen ikke varer ud over 1 måned.«

**8.**I *§ 43, stk. 1,*udgår *»*er fyldt 18 år, og som«.

**9.***§ 44, stk. 2,*ophæves.

**10.**I *§ 45*udgår »eller § 44, stk. 2«.

***Bemærkninger til lovforslaget***

*Almindelige bemærkninger*

*1. Indledning*

Lovforslagets første del indeholder en justering af sømandslovens regler vedrørende tidsbegrænsede ansættelser for søfarende, særligt for skibsofficerer, set i lyset af de ændringer, der er gennemført i funktionærloven ved lov nr. 371 af 25. maj 2003 og ved lov nr. 370 af 28. maj 2003 om tidsbegrænset ansættelse, som gennemfører Rådets direktiv 1999/70/EF af 28. juni 1999 om rammeaftalen vedrørende tidsbegrænset ansættelse, der er indgået af EFS (Den Europæiske Faglige Samarbejdsorganisation), UNICE (Sammenslutningen af Industri- og Arbejdsgiverorganisationer i Europa) og CEEP (Det Europæiske Center for offentlig virksomhed). Det omhandler endvidere en ophævelse af aldersgrænsen på 18 år for skibsofficerers ret til godtgørelse ved rederens usaglige opsigelse. Baggrunden herfor er forbudet mod aldersdiskrimination i Rådets direktiv 2000/78/EF af 27. november 2000 om generelle rammebestemmelser om ligebehandling med hensyn til beskæftigelse og erhverv.

*2. Lovforslagets baggrund og hovedpunkter*

*Sømandsloven*

Folketinget vedtog i foråret 2003 lov nr. 370 af 28. maj 2003 om tidsbegrænset ansættelse, og samtidig blev de særlige regler i funktionærloven vedrørende tidsbegrænset ansættelse udbygget og revideret ved lov nr. 371 af 25. maj 2003. Der henvises til henholdsvis Folketingets Forhandlinger 2002-03 s. 7408, Tillæg A s. 6274, Tillæg B s. 1127 og Tillæg C s. 442 samt Folketingets Forhandlinger 2002-03 s. 7409, Tillæg A s. 6294, Tillæg B s. 1127 og Tillæg C s. 444. Baggrunden herfor var direktivet om tidsbegrænset ansættelse, der har til formål at sikre personer, der ansættes midlertidigt, mod misbrug heraf. Det gælder ikke mindst i situationer, hvor ansættelsen forlænges eller den pågældende ansættes på ny i endnu en midlertidig ansættelse, hvorved de pågældende afskæres fra rettigheder, som fastansatte har.

Lov om tidsbegrænset ansættelse finder anvendelse på søfartsområdet, hvorimod kun visse af funktionærlovens bestemmelser finder anvendelse for søfartsområdet. For søfarende og fiskere gælder sømandslovens regler, f.eks. reglerne om opsigelse, herunder opsigelsesvarsler og erstatning i forbindelse med længerevarende ansættelse m.v.

For at forebygge, at der vil kunne opstå situationer, hvor man inden for søfartsområdet ikke lever op til direktivet om tidsbegrænset ansættelse, er der i lighed med den justering, der har fundet sted i funktionærloven vedrørende tidsbegrænset ansættelse, fundet behov for at foretage en tilpasning i sømandsloven.

Lovforslaget indebærer en tydeliggørelse af, hvad der forstås ved en tidsbegrænset ansættelse, samt af, at sømandslovens regler gælder for sådanne tjenesteaftaler, uanset om den søfarende er rederiansat eller skibsansat.

Af klarhedshensyn foreslås det præciseret i loven, at fornyelse af flere på hinanden følgende tidsbegrænsede ansættelsesforhold kun kan ske inden for de rammer, der følger af § 5 i lov om tidsbegrænset ansættelse, dvs. når fornyelsen af den tidsbegrænsede ansættelse er objektivt begrundet.

Det foreslås endvidere at indføre særlige opsigelsesregler for skibsofficerer med tidsbegrænsede tjenesteaftaler. Inden for de første 6 måneder efter tjenesteforholdets begyndelse indføres, med mindre andet er aftalt, en opsigelsesfrist på 1 måned. For aftale om tjeneste af rent midlertidig karakter, hvor tjenesteaftalen ikke varer over 1 måned, skal gælde generel aftalefrihed.

Det fastslås desuden, at sygdom skal være lovligt forfald for alle skibsofficerer, idet den hidtidige afskedigelsesadgang for de tidsbegrænsede tjenesteaftaler i lovens § 44, stk. 2, ophæves. Herved sikres, at sømandslovens regler om hyre under sygdom/sygehyre ikke er i konflikt med lov om tidsbegrænset ansættelse og de bagvedliggende EU-regler (direktiv 1999/70/EF, jf EF-Tidende 1999, L 175, s. 43).

Endvidere ændres anvendelsesområdet i de eksisterende særbestemmelser i loven vedrørende tidsbegrænsede tjenesteforhold, således at det svarer til den nye definition.

Det foreslås endeligt at ophæve den særlige aldersgrænse på 18 år i lovens § 43, stk. 1, som indebærer, at det i dag alene er skibsofficerer over 18 år, som omfattes af bestemmelserne om godtgørelse ved usaglig opsigelse. Denne ændring er af helt formel karakter, idet det i praksis ikke er muligt, at personer under 18 år bliver skibsofficerer.

*Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser*

*Til § 1*

Til nr. 1

Den gældende sømandslov skelner mellem søfarende, der er rederiansatte, således at ansættelsen hos rederen fortsætter, selv om tjenesten på det enkelte skib ophører, og søfarende, der er skibsansatte, hvor ansættelsen er i forhold til et bestemt skib. Forslaget griber ikke ind i disse ansættelsesformer, men indfører et generelt princip vedrørende midlertidige ansættelsesaftaler uanset ansættelsesformen.

Det foreslås at indføre særlige regler vedrørende tidsbegrænsede ansættelser, der på visse dele af søfartsområdet er en ansættelsesform, der passer både arbejdsgiverne og arbejdstagerne. Det væsentligste område er fiskeri.

Det foreslås endvidere af hensyn til klarhed i retsstillingen, at definitionen af tidsbegrænset ansættelse skrives direkte ind i § 1, stk. 2. En lignende bestemmelse blev indsat i funktionærloven. En tidsbegrænset arbejdsaftale er i følge direktivet om tidsbegrænset ansættelse og den deraf følgende ændring af funktionærloven karakteriseret ved, at tidspunktet for ansættelsesforholdets udløb er fastlagt ud fra objektive kriterier. Som eksempler herpå nævner direktivet og funktionærloven ”en bestemt dato”, ”fuldførelsen af en bestemt opgave” eller ”indtrædelsen af en bestemt begivenhed”. For søfartsområdet forslås, at eksemplet ”fuldførelsen af en bestemt opgave” tilføjes et yderligere eksempel ”en bestemt rejse. Herved tages der højde for søens særlige forhold, hvor ansættelse for en bestemt rejse er et kendt begreb, særligt inden for fiskeriet. § 1, stk. 2 skal fortolkes EU-konformt. Der kan i øvrigt henvises til bemærkningerne til § 3, stk. 2, i lov om tidsbegrænset ansættelse, Folketingstidende 2002-03, Tillæg A, s. 6274.

Til nr. 2 og 3

Bestemmelserne, som er medtaget af klarhedshensyn, præciserer at fornyelse af flere på hinanden følgende tidsbegrænsede ansættelsesforhold kun kan ske, hvis betingelserne i § 5 i lov om tidsbegrænset ansættelse er opfyldt, og at betingelserne ud over at finde anvendelse for søfarende også skal finde anvendelse for personer omfattet af sømandslovens § 2. Hovedreglen i § 5, stk. 1, er, at fornyelse kun kan ske, hvis fornyelsen er objektivt begrundet. Der henvises nærmere til bemærkningerne i §§ 4-5 i lov om tidsbegrænset ansættelse. Se Folketingstidende 2002-03 tillæg A, s. 6274 ff.

Til nr. 4 og 5

Den ændrede formulering af § 6, stk. 3 og 4, samt § 18 c, stk. 3, bringer de 3 bestemmelsers anvendelsesområder i overensstemmelse med definitionsbestemmelsen i forslaget til § 1, stk. 2.

Til nr. 6 og 7

En tidsbegrænset tjenesteaftale ophører uden varsel, når betingelsen for dens udløb indtræder. Lovforslagets opsigelsesregler vedrørende tidsbegrænsede tjenesteaftaler vedrører de tilfælde, hvor en af parterne ønsker en tidsbegrænset tjenesteaftale, der ikke kan anses som uopsigelig, bragt til ophør før det tidspunkt, hvor ansættelsen ville udløbe efter aftalen.

Den deklaratoriske regel om skibsofficerers opsigelsesvarsel findes i sømandslovens § 37, stk. 1. Det følger heraf, at parternes opsigelsesvarsel er 3 måneder, såfremt der ikke er aftalt andet.

Med forslaget til § 37, stk. 1, 2. og 3. punktum indføres særlige deklaratoriske opsigelsesregler for skibsofficerer med tidsbegrænsede tjenesteaftaler. Det foreslås, at parternes opsigelsesvarsel skal være 1 måned i de første 6 måneder efter tjenesteforholdets begyndelse, medmindre andet følger af aftalen. Dog skal varslet for tjenesteaftaler af rent midlertidig karakter være 7 dage i den første måned, medmindre andet følger af aftalen.

Ved den nye formulering af § 37, stk. 2, finder den hidtidige præceptive regel, hvorefter der ikke kan aftales kortere opsigelsesvarsel for rederen end 1 måned i det første ansættelsesår og 3 måneder i de følgende, også anvendelse for tidsbegrænsede tjenesteforhold. Med det nye 2. punktum i § 37, stk. 2 foreslås dog, at der skal være aftalefrihed for tjenesteaftaler af rent midlertidig karakter, hvor tjenesteforholdet ikke varer ud over 1 måned. Er intet aftalt er opsigelsesvarslet 7 dage. Det pålægges samtidig rederen at godtgøre, at aftalen er af rent midlertidig karakter.

Tjenesteaftaler af rent midlertidig karakter afgrænses som funktionærlovens tilsvarende begreb ”arbejde af rent midlertidig karakter”, jf. funktionærlovens § 2, stk. 4. Det er en forudsætning for, at et tjenesteforhold kan have denne karakter, at det udtrykkeligt er aftalt eller i hvert fald klart fremgår af arbejdets karakter, som fx ved ansættelse af assistance i særligt travle periode ved højtider, ferievikar eller lignende, at det skal være rent midlertidigt.

Den generelle bestemmelse i sømandslovens § 5 om, at rederens opsigelsesvarsel ikke kan være kortere end den søfarendes, gælder fortsat for skibsofficerer.

Den valgte 6 måneders periode for tidsbegrænsede tjenesteaftaler, der findes i forslaget til § 37, stk. 1, svarer til den normale udmønstringsperiode, som efter sømandslovens § 8 sikrer den søfarende gratis hjemrejse til Danmark med de i bestemmelsen anførte begrænsninger. Opsigelsesfristen på 1 måned for tidsbegrænsede tjenesteaftaler svarer til den frist, der i dag kan aftales for tidsubestemte tjenesteaftaler for skibsofficerer inden for det første år af ansættelsen, jf. lovens § 37, stk. 2. Reglen om aftalefrihed inden for den første måned bringer dermed reglerne for skibsofficerer på linje med de tilsvarende regler for funktionærer med rent midlertidig ansættelse af meget kort varighed og direktivets princip om ikke-diskrimination.

Til nr. 8

Det foreslås at ophæve aldersgrænsen på 18 år for skibsofficererne i lovens § 43, stk. 1, som en konsekvens af forbudet mod aldersdiskrimination i direktiv 2000/78/EF. Ændringen er af helt formel karakter, idet det i praksis ikke er muligt at blive skibsofficer, når man er under 18 år.

Til nr. 9

Ophævelsen af reglen om, at skibsofficerer på tidsbegrænsede tjenesteaftaler kan afskediges på grund af sygdom, indebærer, at sygdom bliver lovligt forfald for alle skibsofficerer. Rederens forpligtelse til at udbetale hyre under sygdom til en skibsofficer på tidsbegrænset tjenesteaftale ophører derfor først, når den søfarendes ansættelsesforhold er ophørt. Reglens ophævelse indebærer ingen ændring for skibsofficerer med tidsbegrænsede tjenesteaftaler i forhold til den eksisterende retstilstand efter lovens § 40. Skibsofficerer er efter denne bestemmelse fortsat berettiget til sygehyre i mindst 2 måneder regnet fra det tidspunkt, hvor den syge søfarende fratrådte tjenesten om bord. Er en skibsofficer blevet syg på et tidspunkt, hvor den pågældende ikke var i tjeneste på et af rederiets skibe, regnes de 2 måneder ligeledes fra det tidspunkt, hvor uarbejdsdygtigheden indtrådte.

Til nr. 10

Ændringen er en nødvendig konsekvens af ophævelsen af lovens § 44, stk. 2.

**Lov nr. 547 af 8. juni 2006**

**§ 2**

I sømandsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 742 af 18. juli 2005, foretages følgende ændringer:

**1.**I § 17, stk. 1, nr. 3, ændres ”gentagen beruselse” til ”beruselse”.

*Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser*

*Til § 2*

Efter den gældende bestemmelse i sømandslovens § 17, stk. 1, nr. 3, kan skibsføreren afskedige en sømand, der forser sig groft i tjenesten, f.eks. ved gentagen ulydighed, voldsom adfærd mod andre ombordværende eller gentagen beruselse.

Med lovforslaget ændres ordene “gentagen beruselse” til ”beruselse” i sømandslovens *§ 17, stk. 1, nr. 3*. Det vil herefter fremgå af bestemmelsen, at skibsføreren kan afskedige en sømand, hvis han forser sig groft i tjenesten, såsom ved gentagen ulydighed, voldsom adfærd mod andre ombordværende eller beruselse. Ændringen i forhold til den gældende bestemmelse vil således være, at ”beruselse” nævnes som et eksempel på en grov forseelse og dermed afskedigelsesgrund efter bestemmelsen. Den foreslåede ændring skal ses i sammenhæng med forslaget til *§ 29 a*i lov om sikkerhed til søs.

Det er fortsat en konkret vurdering, om beruselse kan anses for en grov forseelse. Der skal således i hvert enkelt tilfælde tages konkret stilling til forseelsens grovhed i forhold til den pågældendes ansvarsområde. For ansatte om bord, der kan henføres til de foreslåede bestemmelser i *§ 29 a, stk. 1 og 4*, i lov om sikkerhed til søs, dvs. ansatte, der udfører arbejde ombord i en stilling af væsentlig betydning for sikkerheden, vil beruselse med en promille, der overskrider 0,20 ved erhvervssejlads og 0,50 ved fritidssejlads, som udgangspunkt altid være en grov tjenesteforseelse. For ansatte, der ikke udfører arbejde ombord i en stilling af væsentlig betydning for sikkerheden, og som ikke er underkastet særlige afskedsreglementer, skal der normalt mere til, for at der er tale om, at den pågældende på grund af beruselse har forset sig groft i tjenesten. Der kan f.eks. være tale om gentagelsestilfælde, en meget voldsom beruselse eller et enkelt tilfælde af beruselse kombineret med vold eller alvorlige trusler herom.

**Lov nr. 1563 af 20. december 2006**

**§ 14.**I sømandsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 742 af 18. juli 2005, som ændret ved § 2 i lov nr. 547 af 8. juni 2006, foretages følgende ændring:

**1.***§ 17, stk. 1, nr. 7,*affattes således:

»7) i strid med § 64 indbringer en tvist om tjenesteforholdet for udenlandsk myndighed.«

**2.**I *§ 64, stk. 4, 3. pkt.,*ændres »dansk domstol« til: »retten«.

**3.**I *§ 64*indsættes efter stk. 4 som nyt stykke:

*»Stk. 5.*Stk. 2 og 3 gælder ikke, hvis andet følger af lov om Bruxelles I-forordningen m.v., herunder bekendtgørelser udstedt i medfør af denne lov.

*Til § 14*

*(Sømandsloven)*

Til nr. 1-3 (§ 17, stk. 1, nr. 7, § 64, stk. 4 og 5)

Der er tale om konsekvensændringer som følge af Danmarks tiltræden på mellemstatsligt grundlag af reglerne i Bruxelles I-forordningen.

Af sømandslovens § 17, stk. 1, nr. 7, fremgår, at skibsføreren kan afskedige en sømand, hvis denne indbringer en tvist om tjenesteforholdet for udenlandsk myndighed.

Af sømandslovens § 64, fremgår, at en tvist mellem skibsføreren og en sømand om afregning eller tjenesteforholdet i øvrigt, der opstår, mens skibet er i Danmark, kan indbringes for Søfartsstyrelsen. Opstår tvisten, mens skibet er uden for Danmark, kan den forelægges dansk konsul. Det fremgår endvidere, at tvisten ikke kan indbringes for fremmed myndighed.

Af sømandslovens § 64, stk. 3, fremgår endvidere, at sag mod sømanden kan anlægges ved skibets hjemting, hvis sømanden ikke har andet værneting i Danmark.

Sømandslovens § 64, stk. 4, vedrører deponering af pengebeløb hos konsulen. Af § 64, stk. 4, 3. pkt., fremgår, at beløbet kan kræves udbetalt efter 6 måneders forløb, medmindre tvisten forinden er indbragt for dansk domstol.

Bruxelles I-forordningens kapitel II, afdeling 5 (artikel 18-21), der vedrører sager om individuelle arbejdsaftaler, indebærer, at retterne i andre lande efter omstændighederne vil kunne have kompetence til at påkende sager omfattet af sømandslovens § 64.

Det bemærkes i øvrigt, at forordningens artikel 64 indeholder en særbestemmelse om tvister om hyre mv. mellem en skibsfører og et besætningsmedlem på et søgående skib, der er indregistreret i Grækenland eller Portugal. Efter bestemmelsen kan retten først påkende tvisten, når den diplomatiske eller konsulære repræsentant, som skibet henhører under, er blevet underrettet om tvisten. Bestemmelsen er tidsbegrænset og gælder i 6 år fra forordningens ikrafttræden. Efter parallelaftalens artikel 2, stk. 2, litra d, finder bestemmelsen også anvendelse på skibe, der er indregistreret i Danmark.

Det foreslås, at sømandslovens § 17, stk. 1, nr. 7, ændres således, at skibsføreren kan afskedige en sømand, hvis denne i strid med lovens § 64 indbringer en tvist om tjenesteforholdet for udenlandsk myndighed. Det er således ikke afskedigelsesgrund, såfremt en sømand indbringer tvisten for en udenlandsk ret i tilfælde, hvor denne ret i henhold til bestemmelserne i f.eks. Bruxelles I-forordningen er kompetent til at påkende sagen, jf. nedenfor vedrørende forslaget til sømandslovens § 64, stk. 4.

Det foreslås endvidere i sømandslovens § 64, stk. 4, 3. pkt., at »dansk domstol« ændres til »retten«. Det kræves således ikke, at tvisten er indbragt for en dansk domstol, men det forudsættes, at der er tale om en domstol, som efter dansk ret er kompetent til at behandle tvisten, f.eks. i medfør af reglerne i Bruxelles I-forordningen.

Det foreslås endelig som et nyt stk. 5 i sømandslovens § 64, at sømandslovens § 64, stk. 2 og 3, ikke gælder, hvis andet følger af loven om Bruxelles I-forordningen mv. Dette indebærer, at de nævnte bestemmelser ikke finder anvendelse, hvis andet følger af Danmarks forpligtelser i henhold til parallelaftalen vedrørende Bruxelles I-forordningen.

**Lov nr. 349 af 18. april 2007**

**§ 2**

I sømandsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 742 af 18. juli 2005, som ændret ved § 2 i lov nr. 547 af 8. juni 2006, foretages følgende ændring:

**1.**I *§ 64 a*indsættes som *stk. 4*:

*» Stk. 4.*Økonomi- og erhvervsministeren kan efter aftale med vedkommende minister beslutte, at Søfartsstyrelsens beføjelser efter stk. 2 udøves af andre offentlige myndigheder og kan fastsætte regler herom.«

***Bemærkninger til lovforslaget***

*Almindelige bemærkninger*

*2.3. Delegation af beføjelser vedrørende besætningskontrol*

Efter § 17, stk. 7, i lov om sikkerhed til søs kan økonomi- og erhvervsministeren beslutte, at Søfartsstyrelsens beføjelser efter loven udøves af andre offentlige myndigheder.

Besætningskontrol udøves ikke efter bestemmelserne i lov om sikkerhed til søs, men derimod i medfør af sømandslovens § 64 a, stk. 2, hvorefter Søfartsstyrelsen fører kontrol med mønstring og med, at lovgivningens forskrifter om skibes besætning overholdes. Sømandsloven indeholder ikke i dag en delegationsbestemmelse svarende til bestemmelsen i lov om sikkerhed til søs.

Søfartsstyrelsens besætningskontrol i henhold til sømandsloven indebærer, at Søfartsstyrelsen har hjemmel til at føre tilsyn med, at besætningen er i besiddelse af foreskrevne sønæringsbeviser og certifikater mv. Fiskeridirektoratet har – i modsætning til Søfartsstyrelsen – kontakt med fiskeskibene, når de er beskæftiget med fiskeri eller lander fisk. Dette giver en bedre mulighed for at kontrollere besætningen, der ellers forlader fiskeskibet, når det er i havn, hvor Søfartsstyrelsens normalt syner skibets sikkerhedsmæssige tilstand.

Det foreslås derfor i *§ 2*, at der indsættes en hjemmel i sømandsloven, hvorefter dele af Søfartsstyrelsens besætningskontrol i henhold til sømandsloven kan delegeres til Fiskeridirektoratet, således at Fiskeridirektoratet bemyndiges til, når man alligevel er om bord på skibene, at indhente oplysninger om, hvilke besætningsmedlemmer, som er om bord. Den egentlige kontrol af, om de pågældende personer er i besiddelse af de fornødne certifikater mv., påtænkes derimod fortsat udøvet af Søfartsstyrelsen på baggrund af de af Fiskeridirektoratet indsamlede oplysninger.

*Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser*

*Til § 2*

Forslaget indebærer, at Søfartsstyrelsens beføjelse til at udøve kontrol med mønstring og med, at lovgivningens forskrifter om skibes besætning overholdes, kan delegeres til andre offentlige myndigheder.

Det er således tanken, at beføjelsen til at indsamle oplysninger om de ombordværende straks efter lovens ikrafttræden vil blive delegeret til Fiskeridirektoratet, således at Fiskeridirektoratet bemyndiges til i forbindelse med direktoratets egen kontrol om bord på skibene at indhente oplysninger om, hvilke besætningsmedlemmer som er om bord. Den egentlige kontrol af, om de pågældende personer er i besiddelse af de fornødne certifikater mv., påtænkes derimod fortsat udøvet af Søfartsstyrelsen på baggrund af de af Fiskeridirektoratet indsamlede oplysninger.

Ordningen vil efter en prøveperiode på 6 måneder blive evalueret i samarbejde mellem Fiskeridirektoratet og Søfartsstyrelsen med henblik på en afklaring af fordele og ulemper samt eventuelle behov for justeringer.

**Lov nr. 511 af 17. juni 2008**

**§ 1**

I sømandsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 742 af 18. juli 2005, som ændret ved § 2 i lov nr. 547 af 8. juni 2006, § 14 i lov nr. 1563 af 20. december 2006 og § 2 i lov nr. 349 af 18. april 2007, foretages følgende ændring:

**1.** *§ 4, stk. 2,* ophæves, og i stedet indsættes:

*»Stk. 2.* Ingen må tiltræde eller gøre tjeneste om bord, før vedkommende med tilfredsstillende resultat har gennemgået den for sådan tjeneste foreskrevne lægeundersøgelse. Arbejdsgiveren afholder udgifterne til lægeundersøgelsen.

*Stk. 3.* Økonomi- og erhvervsministeren fastsætter regler om lægeundersøgelser, herunder om betalingen for undersøgelsen.«

Stk. 3 bliver herefter stk. 4.

***Bemærkninger til lovforslaget***

*Almindelige bemærkninger*

*1. Lovforslagets baggrund og indhold*

*1.1. Afskaffelse af tilskud til lægeundersøgelse*

I henhold til sømandsloven må ingen tiltræde eller gøre tjeneste om bord på et skib, før vedkommende er blevet undersøgt af en læge med tilfredsstillende resultat. Lægeundersøgelsen skal løbende gentages med højest to års mellemrum.

Lægeundersøgelser, der foretages i Danmark, skal i dag foretages af særlige søfartslæger, der er bemyndigede af Søfartsstyrelsen. Efter undersøgelsen sender søfartslægen en kopi af den benyttede lægeattest til Søfartsstyrelsen, der registrerer undersøgelsens resultat, og betaler søfartslægen for undersøgelsen. Lægeundersøgelser, der foretages i udlandet, betales i første omgang af den søfarendes arbejdsgiver, der efter undersøgelsen sender en kopi af lægeattesten til Søfartsstyrelsen, der registrerer resultatet og refunderer udgifterne til undersøgelsen.

Den statslige betaling af lægeundersøgelserne er historisk begrundet og kan føres tilbage til sømandsloven af 1952. Kravet om lægeundersøgelse og den tilknyttede betalingsordning blev i 2000 udvidet til også at omfatte fiskere.

Udgifter til lægeundersøgelser er på en lang række andre områder, hvor det offentlige stiller krav om en lægeundersøgelse, et anliggende for arbejdsmarkedets parter eller påhviler arbejdsgiveren i henhold til lovgivning på det pågældende område. Det gælder f.eks. ved krav om lægeundersøgelse af piloter og rutebilschauffører.

Den statslige finansiering af lægeundersøgelse af søfarende og fiskere indebærer således en særbehandling af rederibranchen og fiskere i forhold til andre brancher, hvor lægeundersøgelser er et krav.

Lovforslaget indebærer, at den statslige finansiering af lægeundersøgelser for søfarende i handelsflåden ophører den 1. juli 2008, mens den statslige finansiering af lægeundersøgelserne for fiskere fortsætter indtil den 1. januar 2011.

Nedlæggelsen af ordningen indebærer, at betalingsforpligtelsen overtages af erhvervet.

Økonomi- og erhvervsministerens bemyndigelse til at fastsætte regler om lægeundersøgelser vil blive udnyttet til at modernisere den statslige administration af lægeundersøgelsesordningen.

**Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser**

*Til § 1*

Det foreslås, at arbejdsgiverne fremover skal afholde udgifterne til lægeundersøgelse af søfarende og fiskere. For søfarende vil det typisk være rederiet, der skal betale. Forslaget indebærer en hjemmel til fremover at pålægge arbejdsgiverne at betale for lægeundersøgelser af søfarende og fiskere.

Den foreslåede bestemmelse præciserer endvidere, at økonomi- og erhvervsministerens bemyndigelse til at fastsætte regler om lægeundersøgelsen omfatter regler om betalingen for undersøgelsen. Det er hensigten umiddelbart efter lovens ikrafttræden at udstede en bekendtgørelse, hvor de nærmere regler for lægeundersøgelsesordningen fastsættes.

Søfarende og fiskere er ikke til enhver tid i et ansættelsesforhold. Der vil derfor opstå situationer, hvor den søfarende/fiskeren skal have fornyet sundhedsbeviset, inden den pågældende søger om nyt arbejde, f.eks. for at kunne tiltræde en stilling med kort varsel. Der vil således ikke i enhver situation være en arbejdsgiver, der umiddelbart kan afholde udgiften, på tidspunktet for lægeundersøgelsen. Det vil blive fastsat i bekendtgørelsen, at den første arbejdsgiver efter undersøgelsen dækker udgifterne, hvis den pågældende undersøgelse benyttes i forbindelse med ansættelsen.

Der stilles i dag krav om gyldigt sundhedsbevis ved optagelse på maritime uddannelser, bortset fra maskinmesteruddannelsen, hvor der kun er krav om sundhedsbevis i forbindelse med det brandberedskabskursus, der er en del af valgfaget ”Maritim sikkerhed, sundhed og miljø”.

Ved optagelse på visse af uddannelserne er det ikke et krav, at eleverne allerede er ansat af rederier. Det gælder søfartsskolerne, skoleskibet og maskinmesteruddannelsen. Der vil for eleverne på disse uddannelser derfor ikke være en arbejdsgiver, som kan betale for lægeundersøgelsen, og de må selv afholde udgiften.

**Lov nr. 493 af 12. maj 2010**

**§ 2**

I sømandsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 742 af 18. juli 2005, som ændret ved § 2 i lov nr. 547 af 8. juni 2006, § 14 i lov nr. 1563 af 20. december 2006, § 2 i lov nr. 349 af 18. april 2007 og § 1 i lov nr. 511 af 17. juni 2008, foretages følgende ændringer:

**1.** Som fodnote til lovens titel indsættes: »1) Loven indeholder bestemmelser, der gennemfører dele af: Rådets direktiv 2009/13/EF af 16. februar 2009 om iværksættelse af den aftale, der er indgået mellem European Community Shipowners’ Associations (ECSA) og European Transport Workers’ Federation (ETF) om konventionen om søfarendes arbejdsforhold af 2006 og om ændring af direktiv 1999/63/EF (EU-Tidende nr. L 124 af 20. maj 2009, side 30-50).«

**2.** *Lovens titel* affattes således:

**»Lov om søfarendes ansættelsesforhold m.v.«**

**3.** Overalt i *loven* ændres »sømand« til: »søfarende«, »sømands« til: »søfarendes«, »sømanden« til: »den søfarende«, »Sømanden« til: »Den søfarende«, »sømandens« til: »den søfarendes« og »Sømandens« til: »Den søfarendes«.

**4.** *§ 1, stk. 1,*affattes således:

»Udtrykket søfarende omfatter i denne lov enhver person, bortset fra skibsføreren, der er ansat, forhyret eller arbejder om bord på et dansk skib, og som ikke udelukkende arbejder om bord, mens skibet ligger i havn. For skibsføreren finder § 49 anvendelse.«

**5.** I *§ 1* indsættes efter stk. 1 som nyt stykke:

*»Stk. 2.* I tilfælde af tvivl om, hvorvidt en personkategori skal betragtes som søfarende efter loven, afgøres spørgsmålet af Søfartsstyrelsen efter høring af de organisationer for redere og søfarende, som spørgsmålet vedrører. Søfartsstyrelsens afgørelse kan indbringes for domstolene.«

Stk. 2 bliver herefter stk. 3.

**6.** Efter § 1 indsættes:

**»§ 1 a.** Rederen skal sikre, at reglerne i denne lov og regler udstedt i medfør af loven, herunder regler om ansættelsesforholdet, overholdes*.* Rederen skal ligeledes sikre, at den søfarendes rettigheder efter ansættelseskontrakten opfyldes. Rederen skal tillige sørge for, at skibsføreren har mulighed for at opfylde de forpligtelser, der påhviler denne. Forpligtelserne efter 1.-3. pkt. påhviler rederen, uanset om andre organisationer, virksomheder eller personer varetager visse af opgaverne eller pligterne på rederens vegne.

*Stk. 2.* Stk. 1 finder anvendelse, selvom en anden end rederen er arbejdsgiver. I disse tilfælde påhviler forpligtelserne efter ansættelseskontrakten, jf. § 3, og de bestemmelser i loven, som regulerer ansættelsesforholdet, tillige arbejdsgiveren.

*Stk. 3.* Har rederen helt eller delvis overladt sine pligter og ansvarsområder i henhold til denne lov eller ansættelseskontrakten til en anden person eller organisation, finder stk. 1 tillige anvendelse for den pågældende for så vidt angår de overtagne pligter og ansvarsområder.

*Stk. 4.* Økonomi- og erhvervsministeren kan fastsætte nærmere regler om forpligtelserne efter stk. 1-3.«

**7.** *§ 2* ophæves.

**8.** I *§ 3, stk. 1,* ændres to steder »arbejdsgiverens« til: »rederens eller arbejdsgiverens«.

**9.** I *§ 3* indsættes efter stk. 2 som nyt stykke:

*»Stk. 3.* Den søfarende skal, inden en ansættelsesaftale underskrives, have mulighed for at gennemgå den og søge råd vedrørende dens vilkår.«

Stk. 3 bliver herefter stk. 4.

**10.** I *§ 6* indsættes som *stk. 5*:

*»Stk. 5.* Fratræder den søfarende efter rederens opsigelse eller ved udløbet af en tidsbegrænset tjenesteaftale i en havn, som skibet anløber uden for den søfarendes hjemland, har den søfarende ret til rejse med underhold til sin bopæl for rederens regning.«

**11.** I *§ 7, stk. 2,* indsættes som *3. pkt.*:

»Den søfarende kan dog højst gøre tjeneste i en sammenhængende periode på samme skib eller på skibe tilhørende samme reder i 12 måneder.«

**12.** Efter § 8 indsættes:

»1a. Forhyring og formidling for søfarende

**§ 8 a.** Private forhyrings- og formidlingstjenester for søfarende, hvis primære formål er at forhyre eller formidle arbejde til søfarende, eller som forhyrer eller formidler arbejde til et betydeligt antal søfarende, kan kun drives inden for Danmarks grænser, hvis de er certificerede hertil af Søfartsstyrelsen.

*Stk. 2.* En reder, som anvender en dansk privat forhyrings- og formidlingstjeneste for søfarende, skal sikre sig, at den pågældende tjeneste har et gyldigt certifikat efter stk. 1.

**§ 8 b.** Ved forhyring og formidling for søfarende i Danmark gælder:

1) At certificeringen gives for en tidsbegrænset periode og kan tilbagekaldes i tilfælde af overtrædelse af certificeringens vilkår eller af regler fastsat i medfør af denne lov.

2) At den søfarende under enhver forhandling om forhyring skal have ret til frit at vælge skib, ligesom reder eller en skibsfører skal have ret til frit at vælge sit mandskab.

3) At det af hyre- og ansættelseskontrakten skal fremgå, at der er tilvejebragt sikkerhed for, at alle interesserede parter beskyttes, og at der gives den søfarende tilstrækkelig lejlighed til at sætte sig ind i aftalen.

*Stk. 2.* Søfartsstyrelsen kan fastsætte nærmere regler for forhyring og formidling for søfarende i Danmark.

**§ 8 c.** Redere, der anvender private forhyrings- og formidlingstjenester for søfarende i lande, der har ratificeret ILO’s konvention om søfarendes arbejdsforhold eller ILO’s konvention nr. 179 om forhyring og formidling for søfolk (1996), skal sikre, at de pågældende tjenester har et certifikat eller en licens, der dokumenterer, at de drives i overensstemmelse med kravene i den pågældende konvention. Udsteder det pågældende land ikke sådanne certifikater eller licenser til private forhyrings- og formidlingstjenester, skal rederen sikre sig en anden form for officiel bekræftelse på, at de pågældende tjenester drives i overensstemmelse med kravene i en af de nævnte konventioner.

*Stk. 2.* Redere, der anvender private forhyrings- og formidlingstjenester for søfarende i lande, der ikke har ratificeret ILO’s konvention om søfarendes arbejdsforhold eller ILO’s konvention nr. 179 om forhyring og formidling for søfolk (1996), skal kunne dokumentere, at de pågældende tjenester overholder de krav til forhyrings- og formidlingstjenester, der følger af de pågældende konventioner.

*Stk. 3.* Søfartsstyrelsen kan godkende, at en reder anvender en privat forhyrings- og formidlingstjenester for søfarende i et land, der ikke har ratificeret ILO’s konvention om søfarendes arbejdsforhold eller ILO’s konvention nr. 179 om forhyring og formidling for søfolk (1996), og opkræve betaling til dækning af udgifterne i forbindelse med godkendelsen. Godkendelsen gives for en tidsbegrænset periode og kan tilbagekaldes.

*Stk. 4.* Søfartsstyrelsen kan nedlægge forbud mod, at der anvendes forhyrings- og formidlingstjenester i nærmere angivne lande, hvis forhyrings- og formidlingstjenesterne i de pågældende lande på væsentlige punkter ikke lever op til de krav, som følger af ILO’s konvention om søfarendes arbejdsforhold eller ILO’s konvention nr. 179 om forhyring og formidling for søfolk (1996).

**§ 8 d.** Klager over danske private forhyrings- og formidlingstjenester eller private forhyrings- og formidlingstjenester, der er godkendt efter § 8 c, stk. 3, kan indgives til Søfartsstyrelsen.

**§ 8 e.** Det står enhver reder frit for, under iagttagelse af regler udstedt i medfør af § 8 b, at tilvejebringe mandskab til sit skib gennem skibets officerer eller det i rederiets faste tjeneste stående kontorpersonale, men der kan ikke stilles krav om, at den søfarende betaler vederlag for ydelsen.

**§ 8 f.** Søfartsstyrelsen kan formidle praktikpladser til elever på søfartsuddannelser.«

**13.** I *§ 10* indsættes som *stk. 3*:

*»Stk. 3.* Den søfarende kan kræve afsked, når der foreligger en ansættelsessituation, der kan henføres til reglen i § 1, stk. 1, i lov om Lønmodtagernes Garantifond, eller når rederen væsentligt har misligholdt den søfarendes ansættelseskontrakt, og den søfarende ikke har ret til at kræve afsked efter andre bestemmelser i loven. Rederen betaler herefter den søfarendes rejse med underhold til hjemstedet.«

**14.** *§ 12, stk. 4,*affattes således:

*»Stk. 4.* Fratræder den søfarende, betaler rederen udgifterne til den søfarendes rejse med underhold til hjemstedet eller efter rederens bestemmelse til forhyringsstedet, og staten refunderer rederen 25 pct. af udgifterne.«

**15.** I *§ 17, stk. 1, nr. 7,* ændres »myndighed« til: »domstol«.

**16.** I *§ 18 b, stk. 2,* ændres »65 pct.,« til: »75 pct. og«.

**17.** I *§ 18 b, stk. 2,* udgår »og sømanden 10 pct.«

**18.** *§ 24* affattes således:

**»§ 24.** Hyre skal udbetales med højst 1 måneds mellemrum.

*Stk. 2.* En søfarende kan kun kræve hyre udbetalt, når skibet ligger i havn, og i samme land ikke oftere end hver syvende dag.

*Stk. 3.* Hyre udbetales kontant, medmindre den søfarende forlanger anvisning på rederen. Udbetaling kan kræves i lokal valuta efter dagens kurs.

*Stk. 4.* En søfarende kan kræve hyre udbetalt i form af månedlige træk til en bestemt person. Der kan dog ikke kræves udbetaling efter flere end tre sideløbende træksedler.

*Stk. 5.* En søfarende kan kræve hele eller en del af sin hyre overført til et eller flere pengeinstitutter.«

**19.** I *§ 25* indsættes som *stk. 2*og*3*:

*»Stk. 2.* Rederen må ikke kræve, at den søfarende ved indgåelsen af ansættelseskontrakten eller i forbindelse med tiltrædelsen af tjenesten skal betale et forskud til dækning af udgifter til sin hjemrejse.

*Stk. 3.* Rederen må kun foretage fradrag i den søfarendes hyre m.v. for hjemrejseudgifter efter afsked efter § 17, hvis rederen har konstateret, at den søfarende væsentligt har misligholdt sine forpligtelser efter ansættelsesforholdet.«

**20.** I *§ 27, stk. 6,* indsættes efter »dem«: » og sende dem til den søfarende eller den søfarendes nærmeste slægtning«.

**21.** *§ 29, stk. 2,*affattes således:

*»Stk. 2.* For en søfarende, der er syg eller skadet ved skibstjenestens ophør, gælder følgende:

1) Sygehyren løber videre, så længe den pågældende er uarbejdsdygtig, dog højst i 16 uger, uanset om den søfarendes ansættelsesforhold ophører, inden der er forløbet 16 uger regnet fra skibstjenestens ophør.

2) Ophører ansættelsesforholdet efter, at der er forløbet mere end 16 uger regnet fra skibstjenestens ophør, løber sygehyren videre til ansættelsesforholdets ophør.

3) Er den ansatte søfarende blevet uarbejdsdygtig på et tidspunkt, hvor den pågældende ikke var i tjeneste på et af rederiets skibe, regnes de 16 uger fra det tidspunkt, hvor uarbejdsdygtigheden indtrådte.«

**22.** I *§ 29* indsættes efter stk. 2 som nyt stykke:

*»Stk. 3.* Er bestemte tegn på sygdom eller legemsskade ikke påvist, har den søfarende dog ikke ret til hyre i flere dage, end den pågældende har været i tjenesten. Skyldes uarbejdsdygtigheden kønssygdom, betales hyren af staten.«

Stk. 3 bliver herefter stk. 4.

**23.** I *§ 30, stk. 2*, og *35, stk. 2,* ændres »12 uger« til: »16 uger«.

**24.** *§ 32, stk. 2, 3. og 4. pkt.,* ophæves, og i stedet indsættes:

»Skibsføreren skal sende fortegnelsen og de efterladte ejendele til den afdødes nærmeste slægtning.«

**25.** *§ 40* affattes således:

**»§ 40.** Var tjenesteforholdet opsagt, da skibsofficeren blev uarbejdsdygtig, eller opsiges det herefter, finder § 29, stk. 2 og 3, jf. § 35, om ret til sygehyre tilsvarende anvendelse, jf. dog § 44.«

**26.** *§ 49* affattes således:

**»§ 49.** For skibsføreren finder følgende bestemmelser tilsvarende anvendelse:

1) § 1, stk. 2,

2) § 3, stk. 3 og 4,

3) § 4, stk. 2,

4) § 6,

5) § 7, stk. 1, jf. § 39,

6) § 7, stk. 2, 3. pkt.,

7) § 8,

8) §§ 8 a – 8 e,

9) § 10, stk. 3,

10) § 14, stk. 1, jf. stk. 3,

11) § 15,

12) § 18 a, stk. 1, og § 18 b,

13) § 18 c,

14) § 18 d,

15) §§ 21-22 og §§ 24-26,

16) §§ 27-30, jf. §§ 35, 40 og 41,

17) § 31,

18) §§ 32 og 34,

19) § 33, jf. §§ 35 og 41,

20) § 55, stk. 1, og 2,

21) § 57,

22) § 61 og

23) § 73 a.«

**27.** I *§ 55, stk. 1,* affattes således:

»Skibsføreren skal sørge for, at mandskabet får god og tilstrækkelig kost. Kosten om bord skal være gratis for den søfarende under udmønstringsperioden. Økonomi- og erhvervsministeren kan fastsætte regler om 1. og 2. pkt.«

**28.** *Overskriften* til *kapitel 4* affattes således:

*»Tvist om tjenesteforholdet og klagebehandling om bord«*

**29.** *§ 64* affattes således:

**»§ 64.** En søfarende har ret til at klage til rederen over afregningen, skibstjenesten, ansættelsesforholdet eller forholdene om bord. Rederen har pligt til at sørge for, at klager bliver tilstrækkeligt undersøgt og til at udarbejde og gennemføre procedurer om bord for en retfærdig, effektiv og hurtig behandling af klager. Økonomi- og erhvervsministeren kan fastsætte nærmere regler om klage m.v.

*Stk. 2.* Tvister over afregningen, skibstjenesten, ansættelsesforholdet eller forholdene om bord må ikke indbringes for fremmed domstol. Har den søfarende ikke andet værneting i Danmark, kan sag mod den søfarende anlægges ved den ret, i hvis kreds skibet har hjemsted.

*Stk. 3.* Stk. 2 gælder ikke, hvis andet følger af Bruxelles I-forordningen eller af regler udstedt i medfør af denne lov.«

**30.** *§ 64 a, stk. 2,* ophæves.

Stk. 3 og 4 bliver herefter stk. 2 og 3.

**31.** *§ 65* affattes således:

**»§ 65.** Tilsidesætter rederen sine pligter efter § 55 eller § 73 a, eller sin forpligtelse efter § 1 a til at sikre overholdelse af § 12, stk. 2 og 3, § 18 a, stk. 1-4, § 18 b, stk. 4 og 5, § 27, § 49, nr. 16 for så vidt angår § 27, nr. 20 eller nr. 23, eller § 55 straffes den pågældende med bøde eller fængsel indtil 1 år. Tilsidesætter rederen sine pligter efter § 4, stk. 1 og 2, § 8 a, stk. 2, § 8 c, stk. 1 og 2, § 8 e, § 46, § 49, nr. 3 eller nr. 21, § 57 eller § 64 b, stk. 1, straffes den pågældende med bøde.

*Stk. 2.* Den, der i øvrigt tilsidesætter sin forpligtelse efter § 1 a til at sikre overholdelse af 12, stk. 2 og 3, § 18 a, stk. 1-4, § 18 b, stk. 4 og 5, § 27, eller § 55 straffes med bøde eller fængsel indtil 1 år, mens den der i øvrigt tilsidesætter sin forpligtelse efter § 1 a til at sikre overholdelse af § 4, stk. 1 og 2, § 8 a stk. 2, § 8 c, stk. 1 og 2, § 8 e, § 32, 56, stk. 1, 2 og 4, § 57, § 60, § 64 a, stk. 2, § 64 b, stk. 1, § 74 eller regler fastsat i medfør af § 73, straffes med bøde*.* Tilsvarende straffes den, som ikke opfylder sine forpligtelser efter § 1 a til at sikre, at skibsføreren har mulighed for at opfylde de forpligtelser, der påhviler denne.

*Stk. 3.* Den, som udfører privat forhyring eller formidling for søfarende i Danmark uden gyldigt certifikat, eller som kræver vederlag fra de søfarende for sådanne ydelser, kan straffes med bøde.

*Stk. 4.* Der kan pålægges selskaber m.v. (juridiske personer) strafansvar efter reglerne i straffelovens 5. kapitel.

*Stk. 5.* Ved pålæggelse af strafansvar efter stk. 4 anses personer, som er ansat til at udføre arbejde om bord på skibet af andre end rederen, tillige for at være knyttet til rederen. Er der udstedt overensstemmelsesdokument i henhold til koden om sikker skibsdrift eller certifikat i henhold til konventionen om søfarendes arbejdsforhold til en anden organisation eller person, anses skibsføreren og de søfarende tillige for at være knyttet til den, som dokumentet er udstedt til.«

**32.** *§ 66, nr. 2, litra b,* affattes således:

»b) tilsidesætter sin forpligtelse efter § 8 a stk. 2, § 8 c, stk. 1 og 2, § 8 e, § 32, 56, stk. 1, 2 og 4, § 60, § 63, stk. 3 og 4, § 64 a, stk. 2, § 64 b, stk. 1, § 74 eller regler fastsat i medfør af § 73.«

**33.** Efter § 71 indsættes i *kapitel 6*:

**»§ 71 a.** Økonomi- og erhvervsministeren kan fastsætte regler om, at indberetninger og andre meddelelser, som skal afgives efter loven, skal indberettes digitalt, og at kommunikation mellem Søfartsstyrelsen og virksomheden i forbindelse hermed skal foregå digitalt. Ministeren kan herunder fastsætte regler om overgang til digital indberetning og om anvendelse af bestemte IT-systemer, særlige digitale formater og digital signatur. Ministeren kan endvidere fastsætte regler om, at Søfartsstyrelsen kan undtage en virksomhed fra digital indberetning og digital kommunikation, når ganske særlige omstændigheder taler for det.

*Stk. 2.* Økonomi- og erhvervsministeren kan fastsætte regler om, at Søfartsstyrelsen kan udstede visse typer af dokumenter uden underskrift eller med maskinelt gengivet underskrift eller på tilsvarende måde, således at sådanne dokumenter i retlig henseende sidestilles med et dokument med personlig underskrift. I de regler, der udstedes efter 1. pkt., kan det også fastsættes, at afgørelser, der udelukkende er truffet på grundlag af elektronisk databehandling, kan udstedes alene med angivelse af Søfartsstyrelsen som afsender.«

**34.** I *§ 73* udgår », til fri rejse med underhold i visse tilfælde og til hjemsendelse af hyremidler på statens regning og risiko«.

**35.** Efter § 73 indsættes:

**»§ 73 a.** Skibets reder har pligt til at stille finansiel sikkerhed til dækning af hjemrejseudgifter m.v. der er omfattet af reglerne i §§ 6, stk. 5, 8, stk. 1, 10, stk. 3, 11-14, 18, stk. 2, 18 b, 19, 30, 48, stk. 2, og 49.

*Stk. 2.* Økonomi- og erhvervsministeren kan fastsætte nærmere regler om fri hjemrejse med underhold efter de bestemmelser, der er nævnt i stk. 1, og om den finansielle sikkerhed.

**§ 73 b.** Søfartsstyrelsen sikrer gratis telemedicinsk rådgivning til handelsskibe.«

**36.** Efter § 74 indsættes:

**»§ 74 a.** Søfartsstyrelsen kan i henhold til § 20 a i lov om sikkerhed til søs føre tilsyn med overholdelsen af denne lov og de regler, der udstedes i medfør heraf.

*Stk. 2.* Søfartsstyrelsen varetager i henhold til § 20 b i lov om sikkerhed til søs udstedelsen af fornødne certifikater og anden dokumentation efter denne lov.

**§ 74 b.** Skibe, der anvendes erhvervsmæssigt, som er optaget i et dansk skibsregister, og som har en bruttotonnage på 500 eller derover, må ikke sejle i international fart, medmindre de har et certifikat og en overensstemmelseserklæring vedrørende søfarendes arbejdsforhold. Søfartsstyrelsen kan fastsætte regler om hvilke forhold, som certifikatet og overensstemmelseserklæringen skal omfatte.

*Stk. 2.* Hvis skibet er certificeret i henhold til den kode om sikker skibsdrift, som er fastsat af FN’s Internationale Maritime Organisation, kan det i stk. 1 nævnte certifikat og overensstemmelseserklæring alene udstedes til den, som overensstemmelsesdokument i henhold til koden om sikker skibsdrift er udstedt til. Søfartsstyrelsen kan i særlige tilfælde give dispensation fra 1. pkt.

*Stk. 3.* Certifikatet og overensstemmelseserklæringen vedrørende søfarendes arbejdsforhold skal opbevares om bord og på forlangende forevises myndighederne.

*Stk. 4.* Stk. 1–3 gælder ikke for fiskeskibe.«

***Bemærkninger til lovforslaget***

*Almindelige bemærkninger*

*1. Lovforslagets baggrund og indhold*

Lovforslaget har primært til formål at sikre, at Danmark gennemfører FN’s Internationale Arbejdsorganisation’s (ILO’s) konvention om søfarendes arbejdsforhold, der blev vedtaget på ILO’s søfartskonference i 2006 (i det følgende benævnt konventionen). Konventionen har til formål at skabe et enkelt, sammenhængende instrument, der omfatter alle moderne krav til søfarendes arbejdsforhold. Med konventionen hæves niveauet for de søfarendes arbejdsforhold på et globalt plan, således at de skibe/rederier, som hidtil har opereret med ringe arbejdsforhold for de søfarende, ikke kan fortsætte med dette. Dette vil være en fordel for dansk skibsfart, der allerede i dag drives på et højt niveau for så vidt angår arbejdsforhold og sociale forhold.

Vedtagelsen af lovforslaget vil kunne danne grundlag for en dansk ratifikation af denne konvention. Ratifikationen medfører samtidig, at Danmark anses for at have opsagt de ILO-konventioner for handelsskibe, som er ratificeret tidligere. Undtaget er dog ILO-konvention nr. 108 om søfarendes identitetspapirer, som forbliver i kraft.

Konventionens tekst i dansk oversættelse kan ses i Økonomi- og Erhvervsministeriets ”Beretning om den 94. internationale arbejdskonference (Søfartskonferencen) i Genève 2006”, som blev oversendt til Folketinget i februar 2007.

Væsentlige dele af konventionen er gennemført i Rådets direktiv 2009/13/EF af 16. februar 2009 om iværksættelse af den aftale, der er indgået mellem European Community Shipowners’ Associations (ECSA) og European Transport Workers’ Federation (ETF) om konventionen om søfarendes arbejdsforhold af 2006 og om ændring af direktiv 1999/63/EF (EU-Tidende nr. L 124 af 20. maj 2009, side 30-50). Dette direktiv gennemføres dermed også med lovforslaget og de senere bekendtgørelser og tekniske forskrifter, der skal udstedes i medfør heraf.

Der er blandt EU-landene en positiv holdning til ratifikation af konventionen. Rådet bemyndigede således i juni 2007 medlemsstaterne til at iværksætte de nødvendige foranstaltninger med henblik på at ratificere ILO’s konvention om søfarendes arbejdsforhold inden den 31. december 2010. Bemyndigelsen er nødvendig for, at medlemsstaterne kan ratificere konventionen, idet bestemmelserne om koordinering af sociale sikringsordninger i konventionen berører udøvelsen af EU’s kompetence.

*2. Lovforslagets hovedindhold*

*2.1. ILO's konvention om søfarendes arbejdsforhold af 2006*

Med ILO’s konvention om søfarendes arbejdsforhold sammenskrives og moderniseres 38 konventioner og 30 henstillinger på søfartsområdet, dvs. næsten alle ILO-konventioner og -henstillinger for søfarende siden 1919.

Konventionen omfatter alle aspekter af søfarendes ansættelsesforhold, lige fra indgåelse af ansættelsesaftaler over arbejdsmiljø til social sikring. Som noget nyt inden for ILO’s regulering indeholder konventionen skærpede kontrolforpligtelser for flagstaten og mulighed for en skærpelse af havnestatskontrollen.

Konventionen består af et sæt overordnede artikler med tilhørende forskrifter, som inde­holder de søfarendes grundrettigheder, og som er en gengivelse af essensen i de kon­ventioner, som er sammenskrevet i den nye konvention. Disse udbygges med en kodeks, som består af en bindende og af en vejledende del. Konventionen og den dertil knyttede kodeks er opdelt i 5 hovedafsnit.

Ud over de ændringer, som følger af implementeringen af konventionen, indeholder lovforslaget en række andre ændringer af søfartslovgivningen, der først og fremmest sigter mod at forbedre sikkerheden til søs.

Konventionen er udformet på en sådan måde, at reglerne i den bindende del af kodeksen kan opfyldes gennem regu­lering, der medvirker til fuldt ud at opnå det generelle formål med en bestemmelse (i ILO-retten kaldet ”substantiel ækvivalens”).

*Artiklerne*

Artiklerne indeholder de grundlæggende principper i konventionen, herunder anvendelsesområde, definitioner, indførelse af begrebet substantiel ækvivalens, ændringsprocedurer m.m. Nedenfor følger en kort beskrivelse af artiklerne.

**Artikel 2** indeholder definitioner og anvendelsesområde. Ved en søfarende forstås enhver person, uanset i hvilken stilling denne er ansat, forhyret eller arbejder om bord på et skib, for hvilket konventionen gælder. Ligesom det er tilfældet med den internationale kode for sikker drift af skibe og forebyggelse af forurening (International Safety Management-Code – ISM-koden (gennemført som Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 336/2006 af 15. februar 2006 (EU-Tidende nr. L 64 af 4. marts 2006, side 1-36)) indeholder konventionen en definition af, hvem der skal anses som rederi (ship-owner) i relation til konventionens forskrifter og den dertil hørende kodeks. Ud over ejeren af skibet omfatter dette enhver anden organisation eller person, såsom en korresponderende reder, agent eller bareboatchartrer, der har overtaget ansvaret for skibets drift fra rederen, og som ved at overtage dette ansvar har accepteret at påtage sig de opgaver og pligter, der er pålagt redere efter konventionen. Dette gælder, uanset om den pågældende har overladt andre organisationer eller personer at opfylde visse af opgaverne eller pligterne på rederiets vegne.

**Artikel 3** henviser til visse fundamentale principper og rettigheder så som retten til at organisere sig og føre frie forhandlinger. For medlemslande som Danmark, der har ratificeret de konventioner, hvor disse principper kommer fra, medfører artikel 3 ikke nye forpligtelser.

**Artikel 4** fastsætter grundlæggende arbejdstagerforhold, herunder retten til rimelige arbejdsvilkår, retten til sygesikring, velfærd og social sikring. Bestemmelsen pålægger staterne at sørge for, at principperne bliver gennemført i national lovgivning eller kollektive overenskomster i overensstemmelse med bestemmelserne i konventionen.

**Artikel 5** indeholder forpligtelser vedrørende implementering og håndhævelse, herunder bestemmelser om havnestatskontrol. Artiklen indeholder en bestemmelse om, at medlemsstaterne skal gennemføre konventionens forpligtelser således, at skibe, der sejler under flag fra lande, der ikke har ratificeret konventionen, ikke behandles gunstigere end skibe, der sejler under flag fra lande, der har ratificeret konventionen (”no more favourable treatment” – princippet). Bestemmelsen har til formål at sikre en effektive gennemførsel af konventionen på globalt plan, og at der ikke vil være nogen konkurrencemæssig fordele forbundet med at sejle under flag fra lande, der ikke har ratificeret konventionen.

**Artikel 6** giver en definition af den bindende og den vejledende del af konventionen og indeholder derudover en definition af begrebet substantiel ækvivalens.

**Artikel 7** indeholder regler vedrørende konsultation af søfarendes og rederes organisationer ved fravigelse af konventionsteksten.

**Artikel 8 til 12** indeholder regler om ratifikation, ikrafttræden og ophævelse. En ratifikation medfører, at den pågældende medlemsstat anses for at have opsagt de ILO-konventioner for handelsskibe, som landet har ratificeret. Det følger af artikel 10, der ikke omfatter konvention nr. 108 og 185 om søfarendes identitetspapirer, som således opretholdes.

**Artikel 13** omhandler en særlig treparts søfartskomité, som får en afgø­rende indflydelse på konventionsændringer. Her skal især stem­mefordelingen sikre, at regeringerne i de medlemsstater, der har ratificeret konventionen, får den nødvendige indflydelse.

**Artikel 14 og 15** indeholder regler om ændring af konventionen og normen og vejledningen. Her indføres systemer til revision af kodeksen, som ligner de tacit-procedurer (stiltiende acceptprocedure/ændringsprocedure uden en diplomatkonference), som kendes fra IMO-konventioner. I princippet vedtages ændringerne af en komité bestående af repræsentanter for regeringerne i de medlemsstater, der har ratificeret konventionen, og repræsentanter fra de søfarende og rederne. Af hensyn til ILO’s forfatning skal ændringerne dog formelt vedtages på den næstfølgende årskonference med to tredjedeles flertal af samtlige tilstedeværende, herunder også de medlemsstater, der ikke har ratificeret konventionen. Et land, som har ratificeret konventionen, vil så blive bundet af ændringen, medmindre det pågældende land særskilt tager afstand herfra inden for en nærmere angivet frist. Hermed indføres der mulighed for ændring af konventionens hovedafsnit med en kortere tidshorisont end gennem den normale ændringsprocedure i ILO.

*Hovedafsnit*

*Afsnit 1* omhandler ansættelsesforholdet, herunder minimumskrav for søfarende med hensyn til arbejde om bord, mindstealder og beskyttelse af børn og unge, lægeundersøgelse, forhyring samt generelle bestemmelser om uddannelse.

*Afsnit 2* omhandler bestemmelser om søfarendes beskæftigelse m.v., herunder om ansættelseskontrakter, opsigelsesvarsler, arbejds- og hviletid, ferie, ret til hjemsendelse, rettigheder ved forlis samt, som noget nyt, skibes bemanding og søfarendes mulighed for beskæftigelse til søs.

*Afsnit 3* vedrører indretning af skibene, beboelse om bord, velfærd og kost. Mulighederne for at fritage skibe, som er bygget før konventionens ikrafttræden, fra konventionens tekniske krav er medtaget (forskrift 3.1.2). Tilsvarende fritagelsesmuligheder findes allerede i dag i ILO-konvention nr. 92 om skibsmandskabets opholdsrum om bord. Herudover er der foretaget en række tilpasninger, som går videre end konvention nr. 92 med tilhørende henstilling.

*Afsnit 4* omhandler forhold, der har betydning for den søfarendes helbred og social sikring. Bestemmelserne om den langsigtede sociale sikring bygger på et bopælskriterium. Der er mulighed for at fravige dette bopælskriterium ved bilaterale eller multilaterale aftaler. Det vil dermed være muligt at opretholde den regulering, der findes inden for EU – først og fremmest Rådets forordning (EØF) nr. 1408/71 af 14. juni 1971 om anvendelse af de sociale sikringsordninger på arbejdstagere og deres familiemedlemmer, der flytter inden for Fællesskabet (EF-Tidende nr. L 149 af 5. juli 1971, side 2-50).

*Afsnit 5* vedrører gennemførelse (compliance) og håndhævelse og omfatter flagstatens forpligtelser, havnestatens forpligtelser og bopælslandets forpligtelser. De detaljerede regler vedrører bl.a. certifikater og overensstemmelsesdokumenter, syn og håndhævelse samt nye regler om etablering af de særlige klageprocedurer, herunder klagehåndtering om bord på skibet.

*2.1.1. Fiskeskibe*

ILO’s konvention om søfarendes arbejdsforhold fra 2006 omfatter søfarende i handelsflåden, mens fiskere i skibe, der beskæftiger sig med fiskeri eller lignende, ikke er omfattet. Tilsvarende er ansatte på fiskeskibe heller ikke omfattet af den aftale, som de sociale parter på EU-plan, jf. direktiv 2009/13, har indgået til gennemførelse af væsentlige dele af konventionen, jf. afsnit 2.1.2.

Fiskeskibe vil derfor, så vidt det er muligt efter lovens opbygning, blive undtaget fra de bestemmelser, der gennemfører konventionen, og som går videre end den hidtidige regulering i sømandsloven i medfør af den særlige bestemmelse i sømandslovens § 75, hvorefter økonomi- og erhvervsministeren kan fastsætte regler, der fraviger loven for skibe til fiskeri og andet særligt formål.

*2.1.2. EU-regler*

ILO-konventionen om de søfarendes arbejds- og/eller hviletid er allerede gennemført i direktivform, ligesom EU-retten også regulerer en række sociale forhold. Den nye konvention har dog også givet anledning til nye EU-regler. Rådet har vedtaget direktiv 2009/13/EF af 16. februar 2009 om iværksættelse af den aftale, der er indgået mellem European Community Shipowners’ Associations (ECSA) og European Transport Workers’ Federation (ETF) om konventionen om søfarendes arbejdsforhold af 2006 og om ændring af direktiv 1999/63/EF (EU-Tidende nr. L 124 af 20. maj 2009, side 30-50). Direktivet gennemfører væsentlige dele af konventionen og træder i kraft senest samme dato, som kon­ventionen om søfarendes arbejdsforhold af 2006 træder i kraft internationalt, og medlemsstaterne skal have gennemført direktivet senest 12 måneder derefter. Det er fastsat i konventionen, at den træder i kraft 12 måneder efter, at mindst 30 medlemsstater, der repræsenterer 33 pct. af verdensbruttotonnagen af skibe, har ratificeret den. Tonnagekravet er allerede opfyldt, og kravet til antallet af ratificerende medlemsstater vil blive opfyldt, når de enkelte EU-lande har ratificeret, hvilket forventes at ville ske inden udgangen af 2010. Konventionen forventes således at ville træde i kraft inden udgangen af 2011.

Med direktivet gøres arbejdsmarkedets parters aftale bindende for medlemsstaterne, der pålægges at sikre dets efterlevelse, evt. gennem kollektive overenskomster. Aftalen medtager store dele af den bindende del af konventionen, men området for kontrol af konventionens opfyldelse berøres ikke, idet dette ikke er aftalestof, men henhører under medlemsstaternes afgørelse.

Direktivet vedrører områder, der i dag er dækket af andre direktiver, f.eks. Rådets direktiv 1999/63/EF af 21. juni 1999 (EF-Tidende nr. L 167 af 2. juli 1999, side 33-37), der udmønter den tidligere aftale mellem ECSA og ETF om tilrettelæggelse af arbejdstiden for sø­farende. Der gennemføres visse ændringer i 1999-direktivet, herunder mere detaljerede regler om lægeundersøgelse og om unges arbejde i han­delsskibe, samt justering af feriereglerne for søfarende.

Direktivet finder anvendelse for alle søfarende om bord på handelsskibe, der er registreret i en medlemsstat eller fører en medlemsstats flag. Der indføres – i lighed med konventionen – en særlig og udvidet definition af begrebet ”søfa­rende”. Den omfatter alle personer, der er ansat, forhyret eller arbejder om bord i et skib i søen.

Parternes aftale er inddelt i 5 hovedområder, der indholdsmæssigt svarer til ILO-konventionens afsnit, men alene medtager visse dele af konventionens regulering.

*3. Lovforslagets nærmere indhold*

Danmark har allerede i dag ratificeret en række af de konventioner, der indgår i de oven for beskrevne dele af konventionen. Gældende dansk lovgivning dækker derfor allerede i dag stort set de rettigheder og forpligtelser, der følger af konventionen. Gennemførelsen af konventionen nødvendiggør dog visse ændringer i lov om sikkerhed til søs, jf. lovbekendtgørelse nr. 903 af 12. juli 2007 med senere ændringer, sømandsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 742 af 18. juli 2005 med senere ændringer, og lov om skibes besætning, jf. lov nr. 15 af 13. januar 1997 med senere ændringer.

Nedenfor redegøres nærmere for de væsentligste ændringer af de 3 love.

*3.1. Begrebet søfarende*

Den gældende sømandslov sondrer mellem de såkaldte § 1–søfarende, der er personer, der er ansat af rederen til udførelse af skibstjeneste om bord i et skib i søen, og de såkaldte § 2-søfarende, der er personer, der ikke er ansat af rederen, eller er personer, der er ansat af rederen, men som udfører andet arbejde om bord end skibstjeneste. Efter loven har § 1-søfarende den mest omfattende beskyttelse. Hvad der nærmere forstås ved skibstjeneste, er ikke fastlagt i loven, men må i overensstemmelse med traditionel opfattelse forstås som arbejde, der udføres af personer, der deltager i skibets drift og vedlige­holdelse samt de ombordværendes forplejning.

Bestemmelserne i den gældende sømandslov finder kun begrænset anvendelse på § 2-søfarende. Denne gruppe omfatter bl.a. personer ansat hos en selvstændig restauratør om bord på et passagerskib. Disse personer er f.eks. ikke omfattet af lovens regler om opsigelse, beregning og udbetaling af hyre samt gratis sygepleje og ret til sygehyre m.v.

Det følger endvidere af den gældende sømandslov, at personer, der arbejder, mens skibet ligger i havn, og ikke følger med til søs, falder uden for lovens regulering. Endelig finder loven heller ikke anvendelse på søfarende på udenlandske skibe.

Skibsføreren er ikke omfattet af søfarendebegrebet i den gældende sømandslov, og ansættelsesforholdet for skibsføreren er reguleret i et særligt afsnit 11 i loven.

Konventionen anvender et bredere begreb end det, der gælder i dag efter sømandsloven. Konventionen definerer i artikel 2, stk. 1 (f), søfarende som en person, der er ansat eller forhyret eller arbejder om bord på et skib, for hvilket konventionen gælder, uanset i hvilken stilling den pågældende er ansat. Til denne definition knytter sig en ILO-resolution vedrørende oplysninger om erhvervsmæssige grupperinger, der blev vedtaget på søfartskonferencen i 2006. Den har til formål at belyse om visse persongrupper er søfarende efter konventionen.

Konventionen skelner i princippet ikke mellem de forskellige typer af arbejde, som udføres om bord på skibet, jf. definitionen af søfarende i art 2, stk. 1 (f). Dette betyder, at man ikke længere kan opretholde sømandslovens adskillelse af § 1- og § 2-søfarende.

For at leve op til konventionens krav foreslås det at ændre indholdet af søfarendebegrebet, således at det kommer til at omfatte enhver person, bortset fra skibsføreren, der har sit arbejde på dansk skib, og som ikke udelukkende arbejder om bord, mens skibet ligger i havn. Derved tydeliggøres det, at loven ikke gælder for personer, der kun arbejder om bord i havn. Personer, der normalt udelukkende arbejder om bord, mens skibet er i havn, som f.eks. tekniske eksperter eller inspektører fra offentlige myndigheder eller klassifikationsselskaber, og som helt undtagelsesvis medsejler til næste havn for at færdiggøre en installation, reparation eller inspektion, er derfor ikke omfattet. Reparatør- og malerteams, som følger med skibet for at udføre skibsarbejde i form af maling eller anden vedligeholdelse, vil derimod være omfattet af søfarendebegrebet.

Det nye søfarendebegreb får som konsekvens, at der ikke længere i loven sondres mellem personer, der udfører skibstjeneste, og personer, der udfører andet arbejde om bord, eller mellem personer, der er ansat af rederen eller en anden arbejdsgiver. Alle personer, der falder ind under det nye søfarendebegreb, vil således fuldt ud være omfattet af sømandslovens regulering.

Det foreslås, at sømandslovens eksisterende struktur bibeholdes, således at skibsføreren fortsat ikke omfattes af søfarendebegrebet. Det foreslås, at det sikres i lovens særlige bestemmelser om skibsførerens tjenesteaftale, at skibsføreren får samtlige rettigheder m.v., som konventionen giver andre søfarende.

Det følger endeligt af konventionen, at hvis der er tvivl om, hvorvidt en personkategori skal betragtes som omfattet af søfarendebegrebet, afgøres spørgsmålet af tilsynsmyndigheden (i Danmark Søfartsstyrelsen) efter høring af de organisationer for redere og søfarende, som spørgsmålet vedrører.

*3.2. Regulering for udenlandske skibe*

Danmark kan efter artikel 5.4 i konventionen om søfarendes arbejdsforhold føre kontrol med, at udenlandske skibe, der anløber dansk havn, overholder konventionens bestemmelser om søfarendes arbejds- og leveforhold. En sådan kontrol tænkes gennemført i forbindelse med den havnestatskontrol, der i dag gennemføres af fremmede skibe, der anløber dansk havn.

Danmark vil efter konventionens bestemmelser om klagebehandling i nogle tilfælde være forpligtet til at gennemføre sådan kontrol som led i klagebehandlingen, f.eks. i visse tilfælde hvor en søfarende klager over, at der er sket overtrædelser af konventionen.

Hvis den indledende kontrol afslører manglende overholdelse af konventionskrav, der klart udgør en sikkerheds- og sundhedsfare for de søfarende, eller en alvorlig eller gentaget overtrædelse af konventionens bestemmelser, skal der tages skridt til at sikre, at skibet ikke står til søs, før de pågældende mangler er udbedret, eller der foreligger en acceptabel handlingsplan til udbedring af manglerne. Ved en sådan tilbageholdelse skal flagstaten samt redernes og de søfarendes organisationer i Danmark informeres.

Hvis den indledende kontrol afslører manglende overholdelse af konventionskrav, der klart udgør en sikkerheds- og sundhedsfare for de søfarende, eller en alvorlig eller gentaget overtrædelse af konventionens bestemmelser, skal flagstaten ligeledes informeres.

Der træffes ved kontrollen af fremmede skibe ikke afgørelse i det civilretlige forhold mellem søfarende på fremmede skibe og deres arbejdsgivere, og kontrollen og afgørelsen vedrørende en eventuel tilbageholdelse betyder således ikke i sig selv, at der skabes et værneting ved danske domstole for et søgsmål anlagt af søfarende eller disses repræsentanter mod rederen eller dennes repræsentanter.

De medlemsstater, der har ratificeret konventionen, skal således ikke alene føre tilsyn med, at egne skibe lever op til konventionens bestemmelser, men skal også i et vist omfang kontrollere, at udenlandske skibe, der anløber deres havne, overholder konventionens bestemmelser om søfarendes arbejds- og leveforhold.

Konventionen indeholder en række bestemmelser, som for danske skibe reguleres af lov om sikkerhed til søs og sømandsloven. Lov om sikkerhed til søs er i medfør af lovens § 1, stk. 3, sat i kraft for udenlandske skibe i danske havne og danske farvandsområder med de begrænsninger, som følger af international ret. Sømandsloven gælder derimod kun for danske skibe. Med den foreslåede bestemmelse i § 3, stk. 2, i lov om sikkerhed til søs, jf. lovforslagets § 1, nr. 5, sikres adgang til at foreskrive, at udenlandske skibe, der anløber dansk havn, lever op til de krav, som følger af konventionen.

*3.5. Ændringer i sømandsloven*

*3.5.1. Rederens særlige forpligtelse til at sikre overholdelse af sømandslovens bestemmelser*

Den gældende sømandslov indeholder ingen definition af, hvem der er reder, og det er som nævnt under punkt 2.4.2 ikke fundet hensigtsmæssigt at indsætte en definition heraf i loven. Hvem, der er reder, vil også fremover skulle afgøres på grundlag af en konkret vurdering, hvor der ud over ejerforholdet tages hensyn til de omstæn­dig­heder, som skibet drives under. Dette gælder, uanset om der er udstedt overensstemmelsesdokument efter konventionen til en anden.

Konventionen pålæggere rederiet en række forpligtelser, som også gælder over for personer, som er ansat til at arbejde på skibet af en anden end rederen. Rederiet skal efter konventionen således f.eks. sikre, at der sker udbetaling af løn til personer, som er ansat hos en restauratør, som driver skibets restaurant med eget personale.

Når der udstedes overensstemmelsescertifikat efter konventionen, vil dette ofte ske til den, som efter loven må anses som reder for skibet. Dette er imidlertid ikke altid tilfældet, idet konventionen også åbner mulighed for at overensstemmelsescertifikat udstedes til personer eller virksomheder, som blot virker som agent for den, i hvis regning skibet drives. Da ansvarssubjektet efter konventionens bestemmelser vil kunne være en anden end den, som efter dansk lovgivning er reder, er der i lovforslaget medtaget en bestemmelse, hvorefter rederens generelle forpligtelse til at sikre at forholdene er i orden tillige påhviler den, som har fået udstedt overensstemmelsesdokument i henhold til koden om sikker skibsdrift eller certifikat i henhold til konventionen om søfarendes arbejdsforhold. Derved sikres at dansk lovgivning er i overensstemmelse med konventionen.

*3.5.2. Kur og pleje og hyre under sygdom*

Efter den gældende sømandslov (som foreslås ændret til lov om søfarendes ansættelsesforhold m.v.) er det kun de såkaldte § 1-søfarende, der har ret til kur og pleje og hyre under sygdom.

Den foreslåede udvidelse af søfarendebegrebet, der følger af konventionen, og som er beskrevet i punkt 3.1, vil få som konsekvens, at kredsen af personer, der har ret til kur og pleje og hyre under sygdom udvides til at omfatte personer, der ikke er omfattet af kur og plejereglerne efter den gældende lov, f.eks. de såkaldte § 2-søfarende.

*3.5.2.1. Kur og pleje for søfarende*

Sømandslovens regler om kur og pleje for rederens regning findes i lovens § 30. Ydelserne efter sømandsloven omfatter lægehjælp herunder speciallægehjælp, sygehusbehandling, fødselshjælp, medicin, fysiurgisk behandling og befordring ved læge og sy­gehusbehandling.

Reglen finder efter sømandslovens § 35 tilsva­rende anvendelse ved den søfarendes tjenstlige ophold uden for bopæls­landet. Efter sømandslovens § 34 har rederen pligt til at afholde udgifterne ved en søfarendes begravelse.

De søfarende er endvidere omfattet af særlige sygesikringsregler for søfarende, når de er tjenstgørende på danske skibe, der ikke udelukkende sejler mellem danske havne. Reglerne findes i bekendtgørelse nr. 1331 af 5. december 2006 om den særlige sygesikringsordning for søfarende, og ordningen er rederfinansieret. Hovedydelserne, som dækker rederens kur- og plejeydelser, er lægehjælp, sygehusbehandling og fødselshjælp, medicin, tandbehandling, fysiurgisk behandling, vederlagsfri hjemrejse og begravelseshjælp. De søfarende er under sygdommen sikret disse ydelser i op til 18 uger uden for Danmark. Søfarende med bopæl i Danmark, der sygeafmønstrer fra dansk skib, er fra hjemkomsten direkte omfattet af sundhedslovens regler. Herudover har de søfarende en evt. supplerende sikring efter den særlige sygesikringsordning for søfarende i de 2 første uger efter ankomsten. For andre søfarende svarer sikringen i Danmark efter sygesikringsordningen for søfarende til den generelle dækningsperiode for kur og pleje efter sømandsloven. For udenlandske søfarende, der sygeafmønstrer i dansk havn, medfører lovforslaget derfor en udvidelse af sikringen fra 12 til 16 uger.

Søfarende med bopæl i Danmark, der er tjenstgørende på danske skibe, som ikke kommer til udlandet, er under sygdom sikret direkte efter sundhedslovens regler.

Efter konventionens hovedafsnit 4 er rederen ansvarlig for at afholde udgifterne til sygdomsbehandling, inklusive køb af den nødvendige medicin og de nødvendige terapeutiske redskaber samt forplejning og logi uden for hjemmet, indtil den syge eller tilskadekomne søfarende er rask, eller indtil sygdommen eller uarbejdsdygtigheden er erklæret permanent. Rederens ansvar kan dog begrænses til en periode, der ikke må være mindre end 16 uger fra datoen for tilskadekomsten eller sygdommens start. Rederen er endvidere ansvarlig for udgifterne til en søfarendes begravelse i tilfælde af død om bord.

Sømandslovens kur- og plejeregler og den særlige sygesikringsordning for søfarende medfører, at de danske regler lever op til konventionens krav i hovedafsnit 4, bortset fra dækningsperioden på 16 uger. Det foreslås derfor, at den generelle dækningsperiode på 12 ugers kur og pleje for rederens regning udvides til 16 uger.

*3.5.2.2. Hyre under sygdom/sygehyre til søfarende*

Sømandslovens begreb ”hyre under sygdom” eller sygehyre omfatter, medmindre andet følger af ansættelsesaftalen, grundhyre, dyrtidstillæg og eventuelt alderstillæg, men derimod ikke tillæg, der ydes for særlig tjeneste eller for særligt hårdt og byrdefyldt arbejde eller lignende.

Det følger af konventionens hovedafsnit 4, at hvis en søfarende på grund af sygdom eller tilskadekomst bliver uarbejdsdygtig, er rederen ansvarlig for at betale fuld løn, så længe den syge eller tilskadekomne søfarende forbliver om bord, eller indtil den søfarende er hjemsendt i overensstemmelse med konventionens bestemmelser. Rederen skal endvidere betale hele eller en del af lønnen i henhold til nationale love og forskrifter eller bestemmelserne i kollektive overenskomster fra det tidspunkt, hvor en søfarende er hjemsendt eller sat i land, og indtil den pågældende er rask eller, hvis dette sker tidligere, indtil den pågældende er berettiget til kontanthjælp i henhold til den pågældende medlemsstats lovgivning. Rederens ansvar kan dog for en søfarende, der ikke længere er om bord, begrænses til betaling af hele eller en del af lønnen i en periode, der ikke må være mindre end 16 uger fra datoen for tilskadekomsten eller sygdommens start.

Sømandslovens regler om hyre under sygdom/sygehyre opfylder med en enkelt undtagelse konventionens krav. Det drejer sig om den periode, hvor der skal betales sygehyre. Det foreslås derfor, at perioden på 2 måneder vedrørende udbetaling af hyre under sygdom/sygehyre i sømandslovens § 29 udvides til 16 uger. Det foreslås endvidere, at den særlige tilbageregningsregel, der findes i lovens § 40, og som i dag alene gælder for skibsofficererne og skibsførere, også skal gælde for menige søfarende. Tilbagefaldsreglen er indarbejdet i § 29, stk. 2. Dette vil navnlig få betydning, hvor den menige søfarendes ansættelsesforhold er opretholdt i tiden efter den søfarende bliver uarbejdsdygtig som følge af sygdom.

*3.5.3. Klagebehandling om bord*

Efter reglen i § 64 i den gældende sømandslov kan en søfarende på et dansk skib indbringe skibsførerens afregning for Søfartsstyrelsen. Opstår tvisten mellem skibsføreren og den søfarende om afregningen eller tjenesteforholdet i øvrigt, mens skibet er uden for Danmark, kan tvisten forelægges dansk konsul. Den må ikke indbringes for fremmed myndighed. Søfartsstyrelsen eller konsulen træffer den endelige administrative afgørelse. Har den søfarende på et dansk skib ikke andet værneting i Danmark, kan sag mod den søfarende anlægges ved den ret, i hvis kreds skibet har hjemsted.

Konventionens klageregler har en anden opbygning. Efter reglerne i hovedafsnit 5 i konventionen skal ethvert skib således have procedurer til rimelig, effektiv og hurtig behandling af klager fra de søfarende om bord vedrørende overtrædelse af konventionens bestemmelser. Det følger endvidere af hovedafsnit 5, at procedurerne skal have til formål at løse klager på det lavest mulige niveau. Søfarende skal imidlertid i alle tilfælde have ret til at klage direkte til skibsføreren og til de relevante eksterne myndigheder, hvor flagstaten anser det for nødvendigt. Det følger endvidere af hovedafsnit 5, at enhver form for personforfølgelse af en søfarende, der har klaget, er forbudt og kan straffes.

Lovforslaget indeholder en ny bestemmelse i § 64, hvorefter den søfarende har ret til at klage til rederen over afregningen, skibstjenesten, eller ansættelsesforholdet i øvrigt. Rederen har endvidere pligt til at sørge for, at klager over brud på loven bliver tilstrækkeligt undersøgt og at udarbejde og gennemføre procedurer om bord for en retfærdig, effektiv og hurtig behandling af klager. Bestemmelsens formål er, at klager skal løses på det lavest mulige niveau. Den indeholder en bestemmelse med bemyndigelse til økonomi- og erhvervsministeren til at fastsætte nærmere regler om procedure om klage, og sådanne regler vil bl.a. give mulighed for repræsentation ved klagebehandling, forbud mod personforfølgelse på grund af indgivet klage samt bestemmelse om straf, jf. lovens § 70.

*3.5.4. Forhyring*

Ifølge den eksisterende lov om forhyring af skibsmandskab (lovbekendtgørelse nr. 589 af 29. september 1988) er al erhvervsmæssig forhyringsvirksomhed forbudt i Danmark. Samtidig fastsætter loven, at der skal findes et statsligt system til gratis formidling af søfarende.

Konventionens hovedafsnit 1.4 åbner mulighed for private forhyrings- og formidlingstjenester for søfarende. Konventionen pålægger ikke de kontraherende parter at etablere et system med private forhyrings- og formidlingstjenester, men stiller en række krav, der skal sikre de søfarendes rettigheder, og som skal efterleves, hvis man tillader private forhyrings- og formidlingstjenester.

Således som ansættelsen af søfarende foregår i dag, er tiden løbet fra forhyringslovens system. Der har i en længere årrække ikke foregået aktiviteter på forhyringskontoret, som organisatorisk er en del af Søfartsstyrelsen, men som alene formelt eksisterer som følge af forhyringsloven. Langt hovedparten af de søfarende, der rekrutteres i Danmark, bliver i dag rederiansat. Derfor bliver de skriftlige aftaler indgået direkte mellem rederiet og den søfarende. Der er således ikke behov for at opretholde de serviceydelser, som forhyringskontoret skal tilbyde.

Et forbud mod privat forhyring og formidling af søfarende i Danmark synes således ikke at være tidssvarende, og der er ikke substantiel begrundelse for at opretholde et sådant forbud. Forhyringsloven foreslås derfor ophævet.

En ophævelse af loven vil medføre, at forbuddet mod privat forhyring ophæves, og at reglerne om det statslige forhyringskontor, som er placeret i Søfartsstyrelsen, ophæves. Det vil derimod ikke påvirke den formidling, som i dag varetages af søformidlingskontorerne under jobcentrene.

Ved en ophævelse af forhyringsloven vil det blive sikret, at de beskyttelseshensyn, der er indarbejdet i loven, videreføres. Det foreslås derfor, at der i sømandsloven indarbejdes en række bestemmelser, som sikrer, at ophævelse af forbuddet mod privat forhyring ikke medfører en ringere beskyttelse for den søfarende. Der vil eksempelvis gælde en række krav til private forhyrings- og formidlingstjenester.

Der har været interesse for at etablere private forhyringskontorer i Danmark, og sådanne vil nu også blive tilladt, under forudsætning af at de pågældende lever op til de nærmere fastsatte krav.

Det følger af lovforslaget, at private forhyrings- og formidlingsvirksomheder, der drives inden for dansk område, skal være certificerede hertil af Søfartstyrelsen. Lovforslaget giver Søfartstyrelsen hjemmel til at fastsætte nærmere regler for forhyring og formidling. Denne hjemmel vil blive anvendt til at gennemføre konventionens regler til beskyttelse af søfarende ved private forhyrings- og formidlingstjenester. Det følger af lovforslaget, at certificeringen sker inden for rammerne af lov om sikkerhed til søs, hvilket bl.a. indebærer, at økonomi- og erhvervsministeren på nærmere angivne vilkår kan autorisere klassifikationsselskaber, andre virksomheder eller enkeltpersoner til at udstede certifikaterne.

Forslaget indebærer endvidere, at Søfartsstyrelsen kan godkende, at rederne anvender private forhyrings- og formidlingstjenester, der er hjemmehørende i lande, der ikke har ratificeret ILO’s konvention om søfarendes arbejdsforhold eller ILO’s konvention nr. 179 om forhyring og formidling for søfolk (1996), og opkræve betaling til dækning af udgifterne i forbindelse med godkendelsen.

Søfartsstyrelsens certificering af private forhyrings- og formidlingstjenester for søfarende i Danmark og godkendelse af private forhyrings- og formidlingstjenester for søfarende, der er hjemmehørende i lande, der ikke har ratificeret ILO’s konvention om søfarendes arbejdsforhold eller ILO’s konvention nr. 179 om forhyring og formidling for søfolk (1996), vil blive givet for 5 år. Certificeringen kan tilbagekaldes ved grove eller gentagne overtrædelser af de fastsatte regler.

Lovforslaget indebærer desuden, at redere, der anvender private forhyrings- og formidlingstjenester for søfarende i lande, der har ratificeret ILO’s konvention om søfarendes arbejdsforhold eller ILO’s konvention nr. 179, skal sikre, at de pågældende tjenester har et certifikat, der dokumenterer, at de drives i overensstemmelse med kravene i den pågældende konvention. Udsteder de pågældende lande ikke sådanne certifikater, skal rederen sikre sig en anden form for officiel bekræftelse på, at kravene er opfyldt.

Redere, der anvender private forhyrings- og formidlingstjenester for søfarende, der er hjemmehørende i lande, der ikke har ratificeret nogen af konventionerne, skal godtgøre, at de pågældende tjenester overholder de krav til privat forhyrings- og formidlingsvirksomhed, der følger af konventionen.

Den arbejdsformidling, der finder sted i offentligt regi, opfylder allerede de normer i konventionen, der finder anvendelse i forhold til søformidling.

*3.5.5. Fri hjemrejse og finansiel sikkerhed*

Den gældende sømandslov indeholder en lang række bestemmelser, der giver den søfarende ret til gratis hjemrejse i forbindelse med, at den søfarende fratræder tjenesten.

Også konventionen indeholder i forskrift 2.5 regler, der i en række tilfælde sikrer den søfarendes ret til gratis hjemrejse og stiller krav om, at rederen skal stille finansiel sikkerhed for at sikre denne ret.

Den søfarende har f.eks. ret til gratis hjemsendelse i tilfælde, hvor rederen opsiger ansættelsesaftalen, den tidsbegrænsede ansættelsesaftale udløber i udlandet, eller tjenesten ophører f.eks. på grund af sygdom eller tilskadekomst, skibbrud, krig eller krigsfare, salg af skib eller konkurs m.v.

Konventionen indeholder endvidere forbud mod, at rederen kræver forskudsbetaling af udgifter til den søfarendes egen sin hjemrejse og forbud mod, at rederen inddriver hjemsendelsesudgifter fra søfarendes hyre eller andre rettigheder, bortset fra tilfælde hvor det er konstateret, at den søfarende væsentligt har misligholdt sine forpligtelser i henhold til ansættelsen.

Sømandslovens regler lever generelt op til de konventionens bestemmelser om den søfarendes ret til gratisi hjemsendelse, der er følger af konventionen. Det gælder dog ikke kravet om gratis hjemrejse for den søfarende som følge af rederens opsigelse af tjenesteaftalen eller en tidsbegrænset tjenesteaftales ophør i fremmed havn uden for den søfarendes hjemland. Dette vil typisk være løst i den søfarendes ansættelseskontrakt. Loven indeholder heller ikke nogen regel om, at den søfarende har ret til gratis hjemrejse ved rederens konkurs m.v. Der findes ikke i loven forbud mod, at rederen kræver forudbetaling af den søfarendes hjemrejseudgifter eller forbud mod rederens inddrivelse af udgifter til den søfarendes hjemrejseudgifter. Regler om rederens pligt til at stille finansiel sikkerhed for hjemrejseudgifter findes heller ikke i loven.

Det foreslås derfor, at der indsættes en ny bestemmelse i § 6 om, at den søfarende har ret til fri rejse med underhold til sin bopæl for rederens regning ved rederens opsigelse eller ved udløbet af en tidsbegrænset tjenesteaftale i fremmed havn, som skibet anløber uden for den søfarendes hjemland. Det foreslås endvidere, at den søfarende kan kræve afsked, når der foreligger en ansættelsessituation, der kan henføres til reglen i § 1, stk. 1, i lov om Lønmodtagernes Garantifond, eller hvis rederen væsentligt har misligholdt den søfarendes ansættelseskontrakt, og den søfarende ikke har ret til at kræve afsked efter andre bestemmelser i loven. Rederen betaler den søfarendes rejse med underhold til hjemstedet.

Det foreslås desuden, at der indføres et forbud mod, at rederen kræver, at den søfarende forudbetaler egne hjemrejseudgifter samt en regel om, at rederen kun må foretage fradrag i den søfarendes hyre m.v. for de hjemrejseudgifter, som rederen efter loven har pligt til at betale, hvis rederen har konstateret, at den søfarende væsentligt har misligholdt sine forpligtelser efter ansættelsesforholdet.

Det forslås endeligt at afskaffe reglen om, at den søfarende betaler en del af hjemrejseudgifterne, når tjenesten ophører på grund af ondartet epidemi, krig eller krigsfarer, jf. §§ 12 og 18 a og b. Det foreslås, at rederen overtager den søfarendes andel af betalingen, og at statens andel af hjemrejseudgifterne reduceres.

Det foreslås herudover, at der indsættes en ny bestemmelse som § 73 a, hvorefter skibets reder har pligt til at stille finansiel sikkerhed til dækning af hjemrejseudgifter m.v., der er omfattet af reglerne i lovens §§, 6, stk. 5, 8, stk. 1, 9, 10, stk. 4, 11-14, 18, stk. 2, 18 b, 19, 30, § 48, stk. 2. og § 49. Forslaget til § 73 a indeholder samtidig en bestemmelse med bemyndigelse til økonomi- og erhvervsministeren til at fastsætte nærmere regler om søfarendes ret til fri hjemrejse med underhold for rederens regning samt rederens pligt til at stille finansiel sikkerhed for rejseudgifterne. Bemyndigelsen vil bl.a. give mulighed for at fastsætte regler om, hvornår og hvordan rederen skal stille finansiel sikkerhed for udgifter til den søfarende og skibsførerens hjemrejse, at den finansielle sikkerhed skal dokumenteres, samt konsekvenserne af, at der ikke er stillet finansiel sikkerhed.

Det følger af konventionen, at hvis en reder undlader at træffe foranstaltninger for eller betale hjemsendelsesomkostninger for søfarende, der er berettiget til at blive hjemsendt, skal den ansvarlige myndighed i flagstaten (det vil for danske skibe sige Søfartsstyrelsen) sørge for hjemsendelse af den søfarende, idet udgifterne ved hjemrejsen med underhold skal kunne inddrives fra rederen.

Det vil kunne ske ved, at Søfartsstyrelsen får adgang til at disponere over den af rederen stillede finansielle sikkerhed, og bemyndigelsen til økonomi- og erhvervsministeren vil kunne anvendes til at fastsætte nærmere regler herom.

Det følger endvidere af konventionen, at hvis den ansvarlige myndighed i flagstaten ikke sørger for hjemsendelse af den søfarende og afholder udgifterne dertil, kan den stat, hvorfra den søfarende skal hjemsendes, eller den stat, hvor den søfarende er statsborger, sørge for hjemsendelse og få godtgjort udgifterne fra den medlemsstat, hvis flag skibet fører.

Der er efter konventionen ingen pligt til, at Danmark som havnestat skal sørge for og afholde udgifterne for hjemsendelse af søfarende fra udenlandske skibe, der efterlades i danske havne. Regler om sådan hjemsendelse fra Danmark findes i dag i udlændingelovgivningen, og hjemsendelse foretages enten af politiet eller udlændingemyndighederne. Det følger således af konventionen, at politiet eller udlændingemyndighederne har mulighed for at få dækket udgifterne til hjemsendelsen gennem den sikkerhed, som rederen skal stille i den stat, hvis flag skibet fører, hvis der er tale om en stat, der har ratificeret konventionen.

*3.5.6. Andre ændringer i sømandsloven*

Efter hovedafsnit 2 i konventionen skal en søfarende, der underskriver en ansættelsesaftale, have mulighed for at gennemgå og søge råd vedrørende aftalens vilkår. Sømandsloven indeholder ikke en sådan regel.

Der foreslås derfor, at det fastsættes i loven, at den søfarende, der underskriver en ansættelsesaftale, skal have mulighed for at gennemgå og søge råd vedrørende aftalens vilkår.

Rederen har efter konventionen pligt til at træffe foranstaltninger, således at den søfarende kan overføre hyre til familien, at der etableres et sådant overførselssystem, samt at eventuelle gebyrer for hyreoverførsel er rimelige.

Efter sømandslovens § 24, stk. 4, kan en søfarende uden udgift sende hyre fra udlandet til Danmark gennem dansk konsul. Forsendelsen foregår for statens regning og risiko.

Det følger af lovforslaget, at reglen ændres, så optjent hyre kan sendes til hjemlandet uden udgift for den søfarende. Samtidig foreslås reglen om forsendelse af hyre fra udlandet til Danmark gennem dansk konsulat afskaffet, idet tiden er løbet fra reglen, efter at der er opstået muligheder for elektronisk pengeoverførsler.

***Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser***

*Til § 2*

Til nr. 1

Der indsættes en fodnote med henvisning til Rådets direktiv 2009/13/EF af 16. februar 2009 om iværksættelse af den aftale, der er indgået mellem European Community Shipowners’ Associations (ECSA) og European Transport Workers’ Federation (ETF) om konventionen om søfarendes arbejdsforhold af 2006 og om ændring af direktiv 1999/63/EF.

Ved udstedelse af en ny lovbekendtgørelse vil der blive foretaget den nødvendige ajourføring af fodnotens tekst i overensstemmelse med Justitsministeriets vejledning af 2. december 2002 om notehenvisninger i love og administrative forskrifter, der gennemfører EF-retsakter, m.v.

Til nr. 2 og 3

Det foreslås, at loven ændrer titel til ”lov om søfarendes ansættelsesforhold m.v.” og at det kønsneutrale begreb ”søfarende” anvendes generelt i loven i stedet for begrebet ”sømand”, der anvendes i den gældende lov.

Til nr. 4

Det foreslås i § 1 at indføre en ny definition af begrebet søfarende, der både omfatter personer, der er omfattet af § 1 i den gældende lov, og personer, der er omfattet af § 2 i den gældende lov.

Forslaget til § 1, stk. 1, fastslår, at begrebet søfarende omfatter enhver person, med undtagelse af skibsføreren, der har sit arbejde på dansk skib, og som ikke udelukkende arbejder om bord, mens skibet ligger i havn.

Definitionen er identisk med definitionen på ”søfarende” i artikel 2, stk. 1, i konventionen om søfarendes arbejdsforhold, bortset fra at ”skibsføreren” er undtaget fra definitionen i lovforslaget.

Denne afvigelse fra konventionens definition skyldes, at det i loven er nødvendigt at kunne sondre mellem søfarende og skibsføreren, der er rederens repræsentant, og som har den højeste myndighed om bord. Mange af sømandslovens beskyttelsesregler er dog også gjort anvendelige for skibsføreren, herunder de bestemmelser, der regulerer forhold, der er omfattet af konventionen om søfarendes arbejdsforhold. Hermed er det sikret, at konventionen også gennemføres i forhold til skibsføreren.

Definitionen af søfarende vil således fortsat omfatte personer, der er ansat af rederen til udførelse af skibstjeneste om bord på et skib i søen. Skibstjeneste skal som hidtil forstås som arbejde, der udføres af personer, der deltager i skibets drift og vedlige­holdelse samt de ombordværendes forplejning. Reparatør- og malerteams, som følger med skibet for at udføre skibsarbejde i form af maling eller anden vedligeholdelse vil være omfattet af søfarendebegrebet. Hvis skibstjenesten udføres, mens skibet er i havn, af en person, der skal fortsætte arbejdet om bord i søen, anses personen også for søfarende. Er der derimod tale om en person, der normalt udelukkende arbejder om bord, mens skibet er i havn, som f.eks. tekniske eksperter som helt undtagelsesvis medsejler til næste havn for at færdiggøre en installation, reparation eller inspektion, omfattes de derimod ikke af definitionen. Ligeledes er inspektører fra offentlige myndigheder eller klassifikationsselskaber ikke omfattet.

Definitionen af søfarende går videre end personer, der udfører funktioner, som har betydning for skibets drift eller vedligeholdelse. Den omfatter endvidere skibslæger og sygeplejersker, personer der udfører reparation og vedligeholdelse af skibe og specielle skibsmedarbejdere, der er engageret til at arbejde til søs på et skib. Herudover vil personer, der f.eks. på en færge er ansat af en selvstændig restauratør, være omfattet.

Det afgørende er derfor ikke, hvem den pågældende er ansat af, men det forhold, at den pågældende arbejder om bord på et skib med funktioner, der vedrører skibet. Således vil også rengøringspersonale, der er knyttet til skibet, og som under sejlads udfører rengøring, være omfattet, selv om de er ansat i et rengøringsfirma. Tilsvarende vil et danseorkester, der er ansat for en længere periode til at underholde passagerer på et passagerskib eller et krydstogtskib, være omfattet Derimod vil en person, der ved en enkeltstående lejlighed leverer underholdning som gæsteoptræder, ikke være omfattet.

Rederiernes skibsinspektører og driftsinspektører vil kun undtagelsesvis være omfattet, når de udfører arbejde om bord, der indgår i skibets drift.

Som personer, der ikke er omfattet af definitionen af søfarende, kan nævnes lodser. Inspektører fra offentlige myndigheder eller fra klassifikationsselskaber vil heller ikke være omfattet, når de sejler med skibet eller udfører kontrolarbejde i havn.

Personer, der er i virksomhedspraktik til søs efter reglerne lov om en aktiv beskæftigelsesindsats, har de rettigheder og pligter, der følger af lov om en aktiv beskæftigelsesindsats, når de arbejder om bord. Det følger af § 43, stk. 1, i lov om en aktiv beskæftigelsesindsats, at disse personer ikke er omfattet af de for lønmodtagere gældende regler fastsat i henhold til eller ved lov eller ved kollektiv overenskomst m.v.

Det præciseres i øvrigt i definitionen, at loven ikke gælder for personer, der kun arbejder om bord, mens skibet ligger i havn.

Sømandsloven finder ikke anvendelse for udenlandske skibe, men det vil i medfør af bestemmelsen i lovforslagets § 1, nr. 5, blive fastsat, at udenlandske skibe, som anløber danske havne m.v. skal leve op til konventionens bestemmelser. Dette vil blive kontrolleret som led i den almindelige kontrol (havnestatskontrol) med udenlandske skibe.

Til nr. 5

Forslaget til § 1, stk. 2 har til formål at løse den situation, hvor der er tvivl om, hvorvidt en personkategori skal betragtes som omfattet af lovens søfarendebegreb.

Det foreslås, at Søfartsstyrelsens afgørelse træffes efter høring af de organisationer for redere og søfarende, som spørgsmålet vedrører. Der vil herved navnlig blive lagt vægt på pågældende personkategoris tilknytning til skibets drift. Kravet om høring af organisationerne følger af konventionens artikel 2, stk. 3. Der er fundet anledning til at præcisere i den foreslåede bestemmelse, at Søfartsstyrelsens afgørelse, som det generelt gælder for administrative afgørelser, kan indbringes for de almindelige domstole.

Til nr. 6

Forslaget til § 1 a, stk.1, vedrører omfanget af de forpligtelser, som rederen har efter loven m.v.

Bestemmelsen i 1. pkt. medfører, at rederen har en selvstændig pligt til at sikre, at de regler og pligter, der følger af sømandsloven med tilhørende administrative forskrifter, opfyldes. Rederen må f.eks. sikre, at der bliver udarbejdet en skriftlig ansættelsesaftale, der giver den søfarende rettigheder mindst på niveau med, hvad der følger af sømandsloven m.v., og at der drages omsorg for søfarende ved sygdom eller tilskadekomst osv.

Bestemmelsen i 2. pkt. fastslår, at rederen skal sørge for, at de rettigheder, som efter ansættelseskontrakterne tilkommer søfarende, som er ansat til at arbejde om bord, opfyldes, f.eks. at hyre udbetales til tiden.

Bestemmelsen i 3. pkt. fastslår, at rederen har pligt til at sørge for, at skibsføreren har mulighed for at opfylde de forpligtelser, der påhviler denne. Skibsføreren er i en række bestemmelser i loven tillagt ret og pligt til at handle på rederens vegne. Med bestemmelsen lovfæstes, at rederen skal sikre, at skibsføreren har mulighed for at opfylde disse forpligtelser. En tilsvarende bestemmelse er indeholdt i § 9 i lov om sikkerhed til søs (jf. også lovforslagets § 1, nr. 7).

Bestemmelsen i 4. pkt. præciserer rederens pligt til at sikre, at lovens bestemmelser med tilhørende administrative forskrifter og vilkårene i den søfarendes ansættelsesaftale overholdes, også i den situation, hvor andre organisationer eller personer har påtaget sig at opfylde visse af opgaverne eller pligterne på rederens vegne.

Forslaget til § 1 a, stk. 2, fastsætter, at rederens forpligtelse til at sikre overholdelsen af de krav, som gælder efter loven og ansættelseskontrakterne, også gælder i relation til personer, der er ansat til at udføre arbejde om bord af andre end rederen. Hvis der anvendes søfarende til udførelse af arbejde om bord, som er ansat af andre end rederen, vil rederen således f.eks. hæfte for betalingen af hyre, hvis den, der har ansat de søfarende, ikke betaler.

De foreslåede bestemmelser indebærer navnlig en bedre beskyttelse af søfarende, som er ansat af andre end rederen til at udføre arbejde om bord på skibet, end tilfældet er i dag. Rederen vil således som noget nyt også have en selvstændig pligt over for dem til at sikre, at lovens regler overholdes, og at de søfarende modtager de ydelser, som de efter ansættelseskontrakten skal have. Når personer, som er ansat af andre end rederen, udfører arbejde om bord, må rederen således påse og føre en vis kontrol med, at arbejdsgiveren sørger for, at den søfarende får opfyldt sine lov- og forskriftbestemte rettigheder. F.eks. bør rederen kontrollere, at arbejdsgiveren har indgået en skriftlig ansættelsesaftale med den søfarende, der lever op til lovens regler.

Hvis rederen og arbejdsgiveren ikke er den samme, er arbejdsgiveren tilsvarende ansvarlig over for den søfarende efter ansættelseskontrakten og de bestemmelser i loven, som regulerer ansættelsesforholdet. Med bestemmelsen skabes et incitament for rederne, der anvender arbejdskraft ansat af andre, til at sikre sig, at deres samarbejdspartnere lever op til deres forpligtelser.

Det selvstændige ansvar, som arbejdsgiveren har for at sikre, at den søfarendes rettigheder efter ansættelseskontrakten m.v. opfyldes, reduceres ikke af de pligter, som bestemmelsen i stk. 1 pålægger rederen.

Rederen vil kunne gøre regres over for arbejdsgiveren efter lovgivningens almindelige regler, hvis rederen som følge af bestemmelsen i stk. 2, 1. pkt., har måttet indfri økonomiske forpligtelser efter ansættelseskontrakten, som den pågældende ikke skal bære efter retsforholdet imellem rederen og arbejdsgiveren

Forslaget til § 1 a, stk. 3, regulerer de tilfælde, hvor skibets reder har overladt det til en anden at forestå sine pligter og ansvarsområder i henhold til loven eller ansættelseskontrakten, uden at den pågældende kan anses for at være reder efter loven. Dette vil navnlig være tilfældet hvor den pågældende alene virker som agent for den person eller virksomhed, som har den økonomiske interesse i skibets drift.

Bestemmelsen omfatter de tilfælde, hvor der er udstedt overensstemmelsescertifikat til en anden person eller organisation end rederen i henhold til bestemmelsen i lovens § 74 b (lovforslagets § 2, nr. 36). Bestemmelsen omfatter også tilfælde, hvor certifikatet er udstedt på frivillig basis, fordi skibet ikke anvendes erhvervsmæssigt, ikke sejler i international fart, eller har en bruttotonnage på mindre end 500. Endvidere omfatter bestemmelsen tilfælde, hvor en person – uden at der er udstedt overensstemmelsescertifikat – har påtaget sig ansvarets for skibets drift og i denne forbindelse har accepteret at påtage sig de opgaver og pligter, som følger af loven, bekendtgørelser fastsat i medfør af loven eller ansættelseskontrakten.

Forslaget til § 1 a, stk. 4, giver økonomi- og erhvervsministeren adgang til at fastsætte nærmere regler om forpligtelserne efter stk. 1-3, således som de er beskrevet oven for.

Til nr. 7

Bestemmelsen i den gældende lovs § 2 om personer, der er ansat af rederen til at udføre andet arbejde om bord end skibstjeneste, samt personer, der er ansat om bord af andre end rederen, foreslås ophævet, idet de pågældende personer vil blive omfattet af den nye definition af søfarende i sømandslovens § 1, stk. 1, jf. bemærkningerne til nr. 4 ovenfor. Endvidere foreslås lovens særlige regulering for personer, der medtages om bord i medfør af sølovens § 70 (nu sølovens § 142), for at kunne rejse hjem med danske skibe, ophævet. Denne særlige rejsemulighed har ikke været anvendt i mange år. Der findes derfor ikke længere behov for reguleringen.

Til nr. 8

Forslaget til ændring af lovens § 3, stk. 1, om den søfarendes skriftlige ansættelsesaftale er en følge af, at rederen efter konventionen bl.a. er ansvarlig for at sikre, at der indgås en skriftlig ansættelsesaftale med den søfarende, uanset om rederen er den direkte arbejdsgiver for den søfarende. Arbejdsgiveren vil, som i den gældende lov, fortsat tillige være ansvarlig for, at der indgås en skriftlig ansættelsesaftale med den søfarende.

Til nr. 9

Det følger af forslaget til § 3, stk. 3, at den søfarende skal have mulighed for at gennemgå ansættelsesaftalen, inden den underskrives. Bestemmelsen, der er ny, følger af konventionens forskrift 2.1, stk. 2. Det vil være frit for den søfarende, hvem den pågældende søger råd hos. Den søfarende skal selv afholde eventuelle udgifter til at indhente rådgivning.

Rederierne vil i dag i praksis dække den søfarendes rejseudgifter, hvis det er aftalt, at den søfarende først skal underskrive ansættelsesaftalen ved fremmøde på skibet. Forslaget tilsigter ingen ændring i den hidtidige praksis for de tilfælde, hvor den søfarende vælger ikke at tiltræde aftalen efter at være udrejst til skibet.

Til nr. 10

Forslaget til § 6, stk. 5, sikrer, at den søfarende har ret til gratis hjemrejse med underhold for rederens regning. Det omfatter den situation hvor rederen opsiger tjenesteaftalen eller en tidsbegrænset tjenesteaftale ophører i en havn uden for den søfarendes hjemland. De øvrige bestemmelser i den gældende lovs § 6 om lovlig fratrædelseshavn gælder ligeledes ved rederens opsigelse eller den tidsbegrænsede aftales udløb.

Til nr. 11

Forslaget til § 7, stk. 2, om maksimal udmønstringsperiode på 12 måneder er ny og følger af konventionens norm A2.5, stk. 2, b. Der kan dog aftales en kortere periode i de kollektive overenskomster eller den individuelle ansættelseskontrakt, jf. lovens § 3.

Til nr. 12

Det foreslås, at der fastsættes særlige regler om privat forhyrings- og formidlingstjeneste for søfarende.

Begrebet ”forhyrings- og formidlingstjeneste for søfarende” omfatter enhver person, virksomhed, institution, bureau eller en anden organisation i den offentlige eller private sektor, herunder fagforeninger, der beskæftiger sig med forhyring af søfarende på vegne af redere eller formidling af søfarende til redere. Den, der forhyrer søfarende, er befuldmægtiget til på rederens vegne at indgå skriftlige aftaler med de søfarende, og dermed går forhyringstjeneste noget videre end den almindelige formidling af søfarende, der ikke omfatter en sådan ansættelsesfuldmagt. Informationer om ledige stillinger for søfarende på rederiers eller faglige organisationers hjemmesider, der har karakter af almindelige stillingsannoncer, anses ikke for ”forhyrings- og formidlingstjeneste for søfarende”.

”Forhyrings- og formidlingstjeneste for søfarende” omfatter ikke generel arbejdsformidling i gængs forstand, som f.eks. etablering af kontakt mellem en arbejdsgiver og en arbejdstager. Det er begrænset til særlige forhyrings- eller formidlingstjenester, der har søfarende som målgruppe, eller som forhyrer- eller formidler arbejde til et betydeligt antal søfarende, som en væsentlig del af driften.

Forslaget til *§ 8 a, stk. 1,* indeholder krav om certifikat for private forhyrings- og formidlingstjenester for søfarende. Kravet vil gælde for alle private forhyrings- og formidlingstjenester, som drives inden for Danmarks grænser, uanset om forhyringen sker med henblik på tjeneste på danske eller udenlandske skibe.

Hvis en reder ønsker at benytte sig af en privat forhyrings- og formidlingstjeneste i Danmark, forudsætter det således, at den pågældende tjeneste har et gyldigt certifikat hertil.

Det følger af den foreslåede bestemmelse i *§ 8 b*, at certifikatet gives for en periode af 5 år, hvis ansøgeren opfylder betingelserne herfor. Ved fornyelse skal det dokumenteres, at den pågældende forhyrings- og formidlingstjeneste fortsat opfylder betingelserne. Dermed sikres kontrollen med, at den pågældende tjeneste opfylder lovgivningens krav.

Stk. 2 pålægger redere, som anvender en privat forhyrings- og formidlingstjeneste for søfarende inden for Danmarks grænser, at sikre sig, at den pågældende tjeneste har et gyldigt certifikat. Tilsidesættelse af denne pligt kan i medfør af den foreslåede § 65 medføre bøde- eller frihedsstraf.

Det følger af forslaget til den nye bestemmelse i § 74 a, stk. 2, (lovforslagets § 2, nr. 36), at udstedelsen af certifikater sker inden for rammerne af lov om sikkerhed til søs.

Det indebærer bl.a., at økonomi- og erhvervsministeren på nærmere angivne vilkår kan autorisere klassifikationsselskaber, andre virksomheder eller enkeltpersoner til at udstede certifikaterne. Hermed vil der blive indført en ordning, der svarer til, hvad der i øvrigt er kendt inden for søfartsområdet.

Det indebærer endvidere, at certifikatudstederen vil kunne opkræve betaling i forbindelse med udstedelse af certifikater. Reglerne om betaling for certificeringen vil blive fastsat i overensstemmelse med de af Finansministeriet fastsatte regler om priskalkulation ved gebyrberegning. Betalingen vil blive fastsat, således at den dækker alle omkostningerne i forbindelse med ordningen, herunder gennemgangen af ansøgerens dokumentation for at kravene for at få certifikat er opfyldt, udstedelsen af certifikatet, det løbende tilsyn med certifikatindehaverens virksomhed og behandlingen af klager over certificerede virksomheder.

Det følger af forslaget til § 8 b, stk. 1, nr. 1, at certificeringen af virksomheder, der udfører forhyring og formidling af søfarende i Danmark, gives for en tidsbegrænset periode og kan tilbagekaldes ved overtrædelser af certificeringens vilkår eller af regler fastsat i medfør af loven. Certificeringen vil normalt ske for en periode af 5 år. Overtrædelser af certificeringens vilkår eller af regler fastsat i medfør af loven skal have en vis grovhed eller være gentagne for at kunne medføre en tilbagekaldelse af certificeringen.

Forslaget til § 8 b, stk. 1, nr. 2 og 3, svarer i vidt omfang til den gældende bestemmelse i § 3 i lov om forhyring af skibsmandskab, der foreslås ophævet.

Forslaget til § 8 b, stk. 2, giver Søfartsstyrelsen hjemmel til at fastsætte nærmere regler om forhyring og formidling for søfarende. Bemyndigelsen kan bruges til at udstede mere detaljerede og tekniske regler for såvel privat som offentlig forhyring og formidling for søfarende.

Bemyndigelsen vil bl.a. blive brugt til at gennemføre de bindende normer for privat forhyring og formidling af søfarende, der fremgår af konventionens norm A.1. 4.. I den forbindelse vil der blive udstedt en bekendtgørelse, der fastlægger betingelser og vilkår for udstedelse af certifikat til privat forhyring og formidling af søfarende. Den vil endvidere kunne anvendes til at fastsætte vilkår for Søfartsstyrelsens godkendelse af rederes anvendelse af specifikke udenlandske, private forhyrings- og formidlingstjenester med et indhold, der svarer til det, det gælder efter konventionen.

Bekendtgørelsen vil navnlig implementere følgende normer, som er indeholdt i konventionen:

”Forhyrings- og formidlingstjenester for søfarende må ikke anvende midler, mekanismer og lister, der er beregnet til, at søfarende forhindres i eller afskrækkes fra at opnå beskæftigelse, som de er kvalificeret til.

Søfarende må hverken direkte eller indirekte, helt eller delvist betale gebyrer for forhyring eller formidling, bortset fra den søfarendes omkostninger til opnåelse af en national, lovbefalet attest, en søfartsbog og et pas eller andre tilsvarende personlige rejsedokumenter, men eksklusive visumomkostninger, som betales af rederen.

Forhyrings- og formidlingstjenester, som fungerer inden for Danmarks grænser, skal:

Føre et opdateret register over alle søfarende, der er rekrutteret eller formidlet gennem dem, der er til rådighed for inspektion fra Søfartsstyrelsen side eller andre, som Søfartsstyrelsen måtte bemyndige hertil,

Sørge for, at søfarende før deres ansættelse eller under ansættelsesforløbet informeres om deres rettigheder og forpligtelser i henhold til deres ansættelsesaftale, og at søfarende har mulighed for at gennemgå deres ansættelsesaftale før og efter underskrivelsen, og at de modtager kopi af aftalen,

Verificere, at søfarende, der rekrutteres eller formidles af dem, er kvalificerede og har de dokumenter, der er nødvendige for det pågældende job, og at de søfarendes ansættelsesaftale er i overensstemmelse med gældende love og forskrifter samt eventuelle kollektive overenskomster, der er en del af ansættelsesaftalen,

Så vidt mulig sørge for, at rederen er i stand til at beskytte de søfarende mod at blive efterladt i en udenlandsk havn,

Undersøge og reagere på enhver klage vedrørende deres aktiviteter og informere det organ, der har udstedt certifikat til privat forhyrings- og formidlingstjeneste til den pågældende virksomhed om en eventuelt ikke løst klage,

Etablere et beskyttelsessystem i form af forsikring eller en tilsvarende passende foranstaltning, der kompenserer søfarende for monetære tab, som de måtte lide som følge af en forhyrings- og formidlingstjenestes eller den relevante reders manglende overholdelse af sine forpligtelser i henhold til den søfarendes ansættelsesaftale.”

Forslaget til *§ 8 c* indebærer, at redere, der anvender private forhyrings- og formidlingstjenester for søfarende i fremmede lande, der har ratificeret ILO’s konvention om søfarendes arbejdsforhold eller ILO’s konvention nr. 179 om forhyring og formidling for søfolk (1996), til bemanding af skibe under dansk flag, skal sikre, at de pågældende tjenester har et certifikat eller en licens, der dokumenterer, at de drives i overensstemmelse med den pågældende konvention. Udsteder det pågældende land ikke certifikater eller licenser til private forhyrings- og formidlingstjenester, skal rederen sikre sig en anden form for officiel bekræftelse (dvs. en bekræftelse fra en myndighed i det pågældende land) på, at de pågældende tjenester drives i overensstemmelse med kravene i en af de nævnte konventioner.

Hvis tjenesten er etableret i en stat, der ikke har ratificeret ILO’s konvention om søfarendes arbejdsforhold eller ILO’s konvention nr. 179 om forhyring og formidling for søfolk (1996), er rederen forpligtet til at indhente dokumentation for, at forhyringstjenesten opfylder konventionens krav til forhyrings- og formidlingstjenester. En sådan dokumentation kan eksempelvis opnås fra en uafhængig, uvildig og kompetent tredjepart, eksempelvis et certificeringsorgan eller et klassifikationsselskab. Ved kompetent forstås, at tredjeparten skal have en vis ekspertise og indsigt i konventionens regler om forhyring og formidling.

Der er imidlertid ikke fastlagt absolutte krav for, hvilken dokumentation som anses for fyldestgørende i denne henseende, og kravene hertil kan variere fra land til land. Kontrollen med rederen vil typisk foregå i forbindelse med syn eller havnestatskontrol, og det vil være op til den kontrollerende myndighed (flagstaten eller havnestaten) at vurdere, hvorvidt der foreligger fyldestgørende dokumentation.

Efter stk. 3 kan Søfartsstyrelsen godkende, at redere anvender specifikke private forhyrings- og formidlingstjenester for søfarende, der er hjemmehørende i lande, der ikke har ratificeret ILO’s konvention om søfarendes arbejdsforhold eller ILO’s konvention nr. 179 om forhyring og formidling for søfolk (1996), til bemanding af skibe under dansk flag, og opkræve betaling til dækning af udgifterne i forbindelse med godkendelsen. En sådan godkendelse vil forudsætte, at der skal opfyldes de samme vilkår som for udstedelse af certifikat efter konventionen, herunder at den gøres tidsbegrænset og kan tilbagekaldes ved grove overtrædelser af dens vilkår eller af regler fastsat i medfør af loven.

Søfartsstyrelsens godkendelse af rederes anvendelse af specifikke private forhyrings- og formidlingstjenester for søfarende, der er hjemmehørende i lande, der ikke har ratificeret ILO’s konvention om søfarendes arbejdsforhold eller ILO’s konvention nr. 179 om forhyring og formidling for søfolk (1996), vil blive givet for 5 år svarende til den periode, der har været anvendt inden for en række autorisationsområder. Certificeringen vil kunne tilbagekaldes ved grove eller gentagne overtrædelser af de fastsatte vilkår.

En reder, som med Søfartsstyrelsens godkendelse anvender en udenlandsk privat forhyrings- og formidlingstjeneste for søfarende til bemanding af skibe under dansk flag, vil kunne opfylde sin forpligtelse ved at henvise til styrelsens godkendelse.

Bestemmelsen i stk. 4 tilsigter at give Søfartsstyrelsen mulighed for at nedlægge forbud mod, at der anvendes forhyrings- og formidlingstjenester i nærmere angivne lande, hvis forhyrings- og formidlingstjenesterne i de pågældende lande på væsentlige punkter ikke lever op til de krav som følger af ILO’s konvention om søfarendes arbejdsforhold eller ILO’s konvention nr. 179 om forhyring og formidling for søfolk (1996).

Bestemmelsen kan bl.a. anvendes, hvor redernes eller de søfarendes organisationer i ILO-systemet har rejst en berettiget alvorlig kritik af et lands mangelfulde gennemførelse af førnævnte konventioner, som har betydning for beskyttelsen af de søfarendes rettigheder. Søfartsstyrelsen vil i disse tilfælde skulle tage selvstændigt stilling i sagen og træffe afgørelse efter de almindelige forvaltningsretlige principper efter høring af de redere, der benytter eller har udtrykt ønske om at benytte forhyrings- eller formidlingstjenester i det pågældende land.

Bestemmelsen kan bl.a. anvendes, hvor der internationalt er rejst en berettiget alvorlig kritik af forholdene i det pågældende lands forhyrings- og formidlingstjeneste for søfarende fra redernes eller de søfarendes organisationer.

Forslaget til *§ 8 d* indebærer, at klager over private forhyrings- og formidlingstjenester kan indgives til Søfartsstyrelsen. Klageadgangen gælder i forhold til private forhyrings- og formidlingstjenester for søfarende, der drives inden for dansk område. Der kan endvidere klages til Søfartsstyrelsen over de af styrelsen godkendte private forhyrings- og formidlingstjenester for søfarende uden for Danmark.

Det vil i medfør af bestemmelsen i lovens § 75 a blive fastsat, at Søfartsstyrelsens afgørelse i sådanne sager ikke vil kunne påklages til højere administrativ myndighed.

Hyre- og ansættelseskontrakter, som en forhyringstjeneste har medvirket til at udarbejde, vil, uanset om disse aftaler er indgået i Danmark eller i udlandet, som andre hyre- og ansættelseskontrakter for søfarende være undergivet de almindelige bestemmelser i lov om søfarendes ansættelsesforhold (som i dag hedder sømandsloven) og de bestemmelser, der er udstedt i henhold til loven. Hyre- og ansættelseskontraktens gyldighed og retsvirkningerne ved eventuelle mangler skal derfor vurderes på grundlag af disse bestemmelser.

Det har ikke i sig selv konsekvenser for aftalens gyldighed, hvis forhyrings- og formidlingstjenesten har afstedkommet en fejl eller mangel i forbindelse med forhyring og formidling for søfarende.

Forslaget til *§ 8 e* er en videreførelse af den gældende bestemmelse i § 4 i lov om forhyring af skibsmandskab. Der tilsigtes ikke ændringer i forhold til gældende ret.

I henhold til forslaget til *§ 8 f, stk. 1,* kan Søfartstyrelsen udføre formidling af praktikpladser til elever på søfartsuddannelser.

Søfartsstyrelsen har inden for rammerne af forhyringsloven (der foreslås ophævet med lovforslaget) som forsøgsordning oprettet et praktikpladskontor på Marstal Navigationsskole, der vejleder rederierne og hjælper dem med at følge op på de opgaver, der er forbundet med elevernes praktikophold om bord. Blandt de opgaver, som praktikpladskontoret varetager, kan nævnes at være ansvarlig for at få uddannelsesaftalerne på plads med rederne, have løbende kontakt med eleverne, lette de administrative byrder for rederierne samt bistå rederne med at søge tilskud for overtallige ubefarne skibsassistenter og andre tilskudsberettigede elever.

Til nr. 13

Det følger af forslaget til § 10, stk. 3, at den søfarende kan kræve afsked, når der foreligger en ansættelsessituation, der kan henføres til reglen i § 1, stk. 1, i lov om Lønmodtagernes Garantifond. For søfartserhvervet omfatter bestemmelsen i lov om Lønmodtagernes Garantifond følgende tilfælde:

1) Rederens konkurs,

2) rederens død, hvis der træffes afgørelse om insolvensbehandling eller boet sluttes ved boudlæg uden skiftebehandling,

3) virksomhedens ophør, hvis det godtgøres, at rederen er ude af stand til at betale kravet, eller

4) under rederens anmeldte betalingsstandsning.

Det følger endvidere af forslaget til § 10, stk. 3, at den søfarende kan kræve afsked, når der foreligger en situation, hvor rederen væsentligt har misligholdt den søfarendes ansættelseskontrakt, og den søfarende ikke har ret til at kræve afsked efter andre bestemmelser i loven. Med væsentlig misligholdelse forstås f.eks. situationer, hvor den søfarende slet ikke har modtaget hyre, hvorimod uoverensstemmelser vedrørende løntillæg, fortolkning af ansættelseskontrakten eller overenskomsten eller hvilken overenskomst, der er gældende, normalt ikke vil være væsentlig misligholdelse.

Det følger endeligt af forslaget, at rederen har pligt til i de nævnte tilfælde at betale den søfarendes rejse med underhold til hjemstedet. Reglen finder tilsvarende anvendelse for skibsføreren, jf. § 49, nr. 8, jf. lovforslagets § 2, nr. 26.

Til nr. 14

Det følger af forslaget til § 12, stk. 4, om hjemrejse ved epidemi, at den søfarende har ret til gratis hjemrejse med underhold til hjemstedet eller efter rederens bestemmelse til forhyringsstedet. Det foreslås derfor, at den søfarendes andel på 1/4 af de samlede hjemrejseudgifter i fremtiden skal afholdes af rederen. Som konsekvens heraf reduceres den andel som staten skal refundere rederen fra 1/3 til 1/4 (25 pct.).

Til nr. 15

Konventionen giver mulighed for, at den søfarende kan klage over forholdene om bord på skibet til havnestatsmyndighederne i lande, skibet anløber. Bestemmelsen i lovens § 17, stk. 1, nr. 7, foreslås derfor ændret, således at det ikke er afskedigelsesgrund, hvis den søfarende i forbindelse med anløbet af en udenlandsk havn klager til havnestatskontrolmyndigheden over forholdene om bord. Det vil dog efter den foreslåede bestemmelse fortsat være afskedigelsesgrund, hvis den søfarende i strid med § 64 indbringer en tvist om tjenesteforholdet for en udenlandsk domstol.

Der henvises i øvrigt til bemærkningerne til lovforslagets § 2, nr. 29, nedenfor, om bl.a. værnetingsregler.

Til nr. 16 og 17

Sømandslovens § 18 a angiver, under hvilke omstændigheder den søfarende har ret til at fratræde tjenesten om bord ved krig og krigsfare. Det gælder, når der er fare for, at skibet bliver opbragt af krigsførende, udsat for krigsskade eller en faretruende situation, der kan ligestilles hermed. Herudover har den søfarende mulighed for at fratræde tjenesten, hvis sådan fare bliver væsentligt forøget.

Det følger af forslaget til § 18 b, stk. 2, at den søfarende har ret til gratis hjemrejse med underhold til hjemstedet eller efter rederens bestemmelse til forhyringsstedet. Det foreslås, at den andel af udgifterne, som efter den gældende lov afholdes af den søfarende, dvs. 10 pct., skal afholdes af rederen. Som følge heraf forhøjes rederens andel af de samlede hjemrejseudgifter fra 65 pct. til 75 pct.

Der henvises i øvrigt til bemærkningerne til lovforslagets § 2, nr. 35, nedenfor, om bl.a. den finansielle sikkerhedsstillelse for den søfarendes hjemrejseudgifter.

Til nr. 18

Efter forslaget til § 24, stk. 1, skal hyren betales med højst 1 måneds mellemrum. Bestemmelsen er ny og følger af konventionens norm A.2. 1, stk. 1. Kontant udbetaling af hyren er fortsat hovedreglen.

Stk. 1 og 2 i den gældende lov videreføres som stk. 2 og 3 i lovforslaget.

Lovforslagets stk. 4 svarer til bestemmelsen i den gældende stk. 3, bortset fra, at der ikke længere stilles krav om, at den person, som hyren skal udbetales til skal være bosat i Danmark, eller at der skal bruges et dansk pengeinstitut.

Det følger af lovforslagets stk. 5, at hyren helt eller delvis kan overføres til et eller flere pengeinstitutter. Bestemmelsen følger af konventionen. Det er den søfarende, der anviser, til hvilke pengeinstitutter og konti, hyren skal overføres. Der kan være tale om såvel danske som udenlandske pengeinstitutter. Hvis det er forbundet med væsentlige problemer at overføre hyren til det af den søfarende anviste pengeinstitut, har rederen 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.

Hvis rederen eller arbejdsgiveren fradrager et beløb i hyren for pengeoverførslen, kan dette beløb ikke overstige de faktiske udgifter til pengeoverførsler.

Bestemmelsen i den gældende § 24, stk. 4, om, at en søfarende uden udgift kan sende hyre fra udlandet til Danmark gennem dansk konsul, videreføres ikke. Behovet for at kunne hjemsende hyremidler må betragtes som opfyldt med muligheden i forslaget til § 24, stk. 5, for overførsel til et eller flere pengeinstitutter.

Til nr. 19

Der forslås indsat en ny bestemmelse som stk. 2 med forbud mod, at rederen ved indgåelsen af ansættelseskontrakten eller i forbindelse med den søfarendes tiltrædelse af tjenesten om bord kræver, at den søfarende forudbetaler egne hjemrejseudgifter.

Det foreslås i stk. 3 at forbyde rederen at inddrive hjemsendelsesudgifter fra de søfarendes hyre m.v. (dvs. foretage modregning eller tilbageholdelse i hyren eller andre ydelser, som tilkommer den søfarende i henhold til ansættelseskontrakten) bortset fra tilfælde, hvor rederen har konstateret, at den søfarende væsentligt har misligholdt sine forpligtelser i henhold til ansættelsesaftalen.

Med bestemmelsen tilsigtes, at søgsmålsbyrden ved uenighed om hjemrejseudgifterne skal påhvile rederen, 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.

Sømandsloven indeholder i § 17 kriterier for, hvornår skibsføreren er berettiget til at afskedige den søfarende på grund af væsentlig misligholdelse. Når ansættelsesforholdet i henhold til § 17 ophæves af skibsføreren som følge af væsentlig misligholdelse fra den søfarendes side, er rederen efter den gældende sømandslov som udgangspunkt hverken forpligtet over for den søfarende til at betale hjemrejsen eller til at lægge pengene til hjemrejse ud. Dette gælder, selvom det er bestridt, at der foreligger væsentlig misligholdelse fra den søfarendes side. I praksis vil rederen dog ofte af andre grunde, f.eks. myndighedskrav i anløbslandet, være forpligtet til at sikre den pågældendes hjemrejse.

Den gældende bestemmelse i § 25, stk. 1, fastsætter, at der kun kan gøres fradrag i hyren for beløb til dækning af erstatningsansvar, som den søfarende har pådraget sig i tjenesten. Bestemmelsen vedrører ikke andre rettigheder end hyren, ligesom den ikke indeholder krav om klarhed eller begrænsninger til alvorligere forhold.

Dansk rets almindelige regler om modregning i løn er i det væsentligste ulovbestemte. Der stilles krav om, at modkravet skal udspringe af ansættelsesforholdet, og arbejdsgiverens modregningsadgang er derudover begrænset, således at der skal levnes lønmodtageren nødvendige midler til opretholdelse af en beskeden levefod. Begrænsningen vedrørende beskyttelse af nødvendig indtægt gælder dog ikke, hvis modkravet er baseret på groft dadelværdige forhold, som lønmodtageren har udvist.

Lovforslagets § 2, nr. 17, supplerer dansk rets almindelige principper om begrænsninger i adgangen til at foretage modregning over for lønkrav m.v.

Til nr. 20

Det foreslås, at der fastsættes en forpligtelse for skibsføreren til at sende en søfarendes ejendele til den søfarende selv eller den søfarendes nærmeste slægtning, hvis den søfarende på grund af sygdom eller tilskadekomst ikke selv kan tage vare på sine ejendele. Bestemmelsen følger af konventionens norm A 4.2, stk. 7.

Til nr. 21

Den gældende regel i § 29, stk. 2, om udbetaling af mindst 2 måneders sygehyre foreslås i § 29, stk. 2 nr. 1, udvidet til 16 uger for menige søfarende.

Den særlige tilbageregningsregel, der i dag findes i lovens § 40, og som alene gælder for skibsofficererne og skibsførere, udvides til også at 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 forrette deres tjeneste. 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.

Den generelle tilbageregningsregel foreslås indarbejdet i § 29, stk. 2, der samtidig ved punktopstilling gøres mere læsevenlig, uden der ændres i den gældende tilbageregningsregels hovedprincipper. Som konsekvens heraf er foreslås lovens § 40 ændret og indeholder alene en henvisning til § 29, stk. 2 og 3 samt til § 35.

Lovforslaget vil navnlig få betydning, hvor den menige søfarendes ansættelsesforhold er opretholdt i tiden efter den søfarende bliver uarbejdsdygtig som følge af sygdom.

Sømandslovens begreb sygehyre omfatter, medmindre andet følger af ansættelsesaftalen: grundhyre, dyrtidstillæg og eventuelt alderstillæg, men derimod ikke tillæg, der ydes for særlig tjeneste eller for særligt hårdt og byrdefyldt arbejde eller lignende.

En rederiansat menig søfarende, der er syg eller skadet ved skibstjenestens ophør eller bliver uarbejdsdygtig på et tidspunkt, da den pågældende ikke er tjenestegørende om bord, er berettiget til løbende hyre under sygdom, indtil tjenesteforholdet bringes til ophør dog mindst i 16 uger beregnes med udgangspunkt i skibstjenestens ophør. Det følger af lovens § 35, jf. lovforslagets § 2, nr. 21 (§ 29, stk. 2). Bliver den menige søfarende syg under ansættelsen på et tidspunkt, hvor den pågældende ikke var tjenestegørende om bord, beregnes de 16 uger dog fra det tidspunkt, hvor uarbejdsdygtigheden indtrådte. Det følger af nr. 3 i forslaget til § 29, stk. 2. Det samlede regelsæt medfører, at § 29, som hidtil, angiver den minimumsperiode, som den menige søfarende er sikret.

Hvorledes ansættelsesforholdet kan bringes til ophør for den menige søfarende (afsked eller opsigelse), afhænger af den søfarendes ansættelseskontrakt.

Til nr. 22

Forslaget til § 29, stk. 3, er en videreførelse af den gældende regulering i § 29, stk. 2, 2. og 3. pkt., om særlige sygdomsforhold.

Til nr. 23

Bestemmelsen i § 30, stk. 2, om søfarendes ret til kur og pleje for rederens regning foreslås ændret således, at den generelle dækningsperiode for kur og pleje udvides fra 12 til 16 uger. Fristen regnes fortsat fra skibstjenestens ophør. Den særlige regel i stk. 2 om, at rederen alene har pligt til at afholde udgifter til kur og pleje i højst 2 uger efter ankomsten til bopælslandet, forbliver uændret. Reglerne i § 30, stk. 3-6, ændres heller ikke. Det foreslås dog at udvide rederens dækningsperiode i § 35, stk. 2, fra 12 til 16 uger.

Til nr. 24

Det foreslås, at der fastsættes en forpligtelse for skibsføreren til at sende en afdød søfarendes ejendele til den afdødes nærmeste slægtning. Bestemmelsen følger af konventionens norm A 4.2, stk. 7.

Til nr. 25

Der henvises til bemærkningerne til nr. 21 om forslaget til indførelse af en generel tilbageregningsregel for alle søfarende efter principperne i den gældende lovs § 40.

Det foreslås i forslaget til § 40, at § 29, stk. 2 og 3, jf. § 35 finder tilsvarende anvendelse for en rederiansat eller en skibsansat officer. Det følger endvidere af den gældende lovs § 44, at sygdom eller legemsskade anses for som lovligt forfald for en skibsofficer, hvilket vil sige, at den pågældende er berettiget til at oppebære løbende hyre fra rederiet, indtil ansættelsesforholdet eventuelt bringes til ophør ved opsigelse, jf. § 37.

Efter § 38 kan en skibsofficer opsiges, uanset hvad der følger af sømandsloven eller tjenesteaftalen, hvis den pågældende for længere tid er ude af stand til at udføre sit arbejde på grund af sygdom eller legemsskade eller lider af en sygdom, der medfører fare for de andre søfarende, der er om bord.

Udløber opsigelsesfristen inden for 16 uger regnet fra enten skibstjenestens ophør eller sygemeldingen i land, er skibsofficeren efter tilbageregningsreglen i forslaget til § 29, stk. 2, jf. § 40, jf. lovforslagets § 2, nr. 19 berettiget til sygehyre, dog højst i 16 uger regnet fra disse tidspunkter.

Hvis opsigelsesfristen udløber efter 16 ugers perioden, er officeren berettiget til hyre under sygdom til ansættelsesforholdets ophør. Det følger ligeledes af forslaget til § 29, stk. 2.

Det samlede regelsæt medfører, ligeledes for skibsofficerer, at § 29 efter lovforslaget som hidtil, angiver den minimumsperiode, som skibsofficeren er sikret hyre under sygdom.

For skibsførerens vedkommende finder de for skibsofficerer gældende regler fortsat tilsvarende anvendelse. Det følger af den gældende regel i sømandslovens § 47, stk. 3, samt den justerede bestemmelse i § 49, nr. 16, jf. lovforslagets § 2, nr. 26.

Til nr. 26

Forslaget til § 49 indebærer, at skibsførere, som ikke er omfattet af begrebet søfarende i loven, har samtlige de rettigheder m.v., som konventionen tillægger de søfarende. Bestemmelsen sikrer hermed, at konventionen også gennemføres for skibsførere, der er omfattet af konventionens definition af søfarende.

Til nr. 27

Det følger af bestemmelsen, at kosten om bord skal være gratis for den søfarende under udmønstringsperioden. Bestemmelsen følger af konventionens forskrift 3.2, stk. 2. Bestemmelsen tager primært sigte på den normale situation, hvor den søfarende bor og får sine måltider om bord. I de tilfælde, hvor den søfarende ikke sover om bord, er almindelige måltider om bord gratis for den søfarende. 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.

Til nr. 28

Som følge af den nye regel i § 64, stk. 1, vedrørende klagebehandling om bord tilpasses overskriften til overskriften til kap. 4.

Til nr. 29

Der indsættes som forslag til § 64, stk. 1, en ny bestemmelse om klagebehandling om bord. Konventionen indeholder i forskrift 5.1.5 regler herom.

Den søfarende har ret til at klage til rederen over afregningen, skibstjenesten, eller ansættelsesforholdet eller forhold om bord, der er dækket af konventionens regler. Rederen har endvidere pligt til at sørge for, at klager over brud på loven bliver tilstrækkeligt undersøgt og at udarbejde og gennemføre procedurer om bord for en retfærdig, effektiv og hurtig behandling af klager. Forslagets formål er at klager skal løses på det lavest mulige niveau. Økonomi- og erhvervsministeren kan fastsætte nærmere regler om klage m.v., herunder om det offentliges behandling af klager, der ikke er løst om bord på skibet.

En klage fra de søfarende eller deres organisationer, der ikke er løst om bord, vil også kunne give anledning til at Søfartsstyrelsen foretager en generel kontrol af, om forholdene om bord lever op til lovens krav. Hvis en medlemsstat modtager en klage over, at forholdene på et skib, som fører dets flag, ikke lever op til kravene i konventionen, og klagen ikke anses klart ubegrundet, skal medlemsstaten foretage en undersøgelse i henhold til konventionen. Hvis der konstateres mangler ved en sådan undersøgelse, skal det sikres, at der tages skridt til, at disse udbedres. Det forudsættes, at der er tale om klart konstaterede fejl og mangler.

Bestemmelserne i de gældende § 64, stk. 2, 1. pkt., stk. 3., 1. pkt., og stk. 4, hvorefter en søfarende kan indbringe skibsførerens afregning for Søfartsstyrelsen, og hvorefter tvister, der opstår, mens skibet er uden for Danmark om afregningen eller tjenesteforholdet, kan indbringes for en dansk konsul, videreføres ikke. Baggrunden herfor er, at det ikke forekommer tidssvarende, at konkrete uoverensstemmelser om løn og ansættelse mellem en lønmodtager og en privat arbejdsgiver, herunder spørgsmål som vedrører fortolkning af overenskomster, skal afgøres af en statslig administrativ myndighed. Dette ville kunne opfattes som et indgreb i det fagretlige system. Bestemmelsen er yderst sjældent blevet benyttet. Hertil kommer, at Danmark ikke har lovbestemt minimumsløn, og løn aftales i de kollektive overenskomster eller individuelle aftaler. Fortolkninger af overenskomster og fastlæggelse af overenskomstmæssig praksis henhører under det arbejdsretlige system.

Det betyder, at uenigheder om lønforhold, der ikke kan løses ved hjælp af den nye procedure for klagebehandling om bord, der fastsættes i forslaget til § 64, som udgangspunkt må afgøres i det fagretlige system eller indbringes for en dansk domstol, herunder arbejdsretten, afhængigt af tvistens indhold. Disse ordninger giver også parterne mulighed for en anden og mere omfattende bevisførelse. Søfartsstyrelsen vil dog kunne udtale sig om helt oplagte sager, f.eks. hvor der foreligger den fornødne dokumentation for, at den søfarende ikke har modtaget løn i flere måneder og hvor årsagen hertil eksempelvis ikke er, at rederen er gået konkurs eller dennes bo er under likvidation eller uenighed mellem sagens parter om fortolkning af overenskomstforhold.

Forbudet i den gældende stk. 2, mod at indbringe tvister om afregningen eller tjenesteforholdet i øvrigt for en fremmed myndighed, begrænses i forslaget til ny stk. 2, 1. pkt., således at der kun bliver forbud mod at indbringe tvisten for en fremmed domstol. Hermed tages højde for, at konventionen i norm A5. 2. 2. giver mulighed for, at søfarende kan klage til havnestatsmyndighederne i det land, skibet anløber.

Det følger af konventionen, at disse myndigheder alene kan modtage en klage fra søfarende på fremmede skibe og foretage en indledende undersøgelse. De træffer ikke administrativ afgørelse i klagen. Havnestatsmyndighederne undersøger for så vidt angår klagen som udgangspunkt, om klageproceduren om bord er udnyttet og underretter i øvrigt flagstatens administrative myndighed om klagen og i særlige tilfælde ILO. Klagen kan dog efter omstændighederne give anledning til, at havnestatsmyndigheden foretager en mere detaljeret inspektion af arbejds- og levevilkårene om bord på skibet, ligesom klagen også vil kunne føre til, at skibet tilbageholdes af havnestatskontrolmyndigheden, hvis der konstateres alvorlige fejl og mangler. Sådanne klager vil i øvrigt skulle behandles fortroligt.

Der skabes ikke værneting i havnestaten for en retssag mellem på den ene side den søfarende og på den anden side skibsrederen, arbejdsgiveren eller skibsføreren, ved, at en søfarende indgiver en klage til havnestatsmyndigheden, hvilket også følger af konventionen. Det betyder, at der alene vil være adgang til at indbringe et civilt søgsmål for domstolene, hvis det følger af værnetingsreglerne det pågældende sted.

Bestemmelsen i den gældende stk. 3, 2. pkt., om, at sager mod søfarende, der ikke har andet værneting i Danmark, kan anlægges mod de pågældende ved den ret, i hvis kreds skibet har hjemsted, overføres af ordensmæssige hensyn til den ny stk. 2, hvor bestemmelsen indsættes som 2. pkt. Der er ikke tilsigtet nogen indholdsmæssig ændring herved.

Bestemmelsen i forslaget til stk. 3 er en videreførelse af bestemmelsen i den gældende lovs § 64, stk. 5, med de justeringer der følger af, at de regler, der henvises til i bestemmelsen, nu samles i stk. 2. Det følger af bestemmelsen, at stk. 2, ikke gælder, hvis andet følger af Bruxelles I-forordningens kapitel II, afdeling 5 (artikel 18-21), der vedrører sager om individuelle arbejdsaftaler, og som indebærer, at retterne i andre EU-lande efter omstændighederne vil kunne have kompetence til at behandle sager omfattet af sømandslovens § 64.

Til nr. 30

Ophævelsen er en redaktionel konsekvens af forslaget til § 74 a, jf. lovforslagets § 2, nr. 36.

Til nr. 31

Forslaget til § 65, stk. 1, indebærer, at rederen vil kunne straffes med bøde eller fængsel, hvis vedkommende tilsidesætter sine pligter efter § 55 eller § 73 a. Det indebærer endvidere, at tilsidesætter rederen sin forpligtelse efter § 1 a til at sikre overholdelse af § 12, stk. 2 og 3, § 18 a, stk. 1-4, § 18 b, stk. 4 og 5, § 27, § 49, nr. 16 for så vidt angår § 27, nr. 20 eller nr. 23 eller § 55 straffes den pågældende ligeledes med bøde eller fængsel.

For så vidt angår rederbegrebet henvises til de almindelige bemærkninger afsnit 3.4.3.

Indførelse af mulighed for fængselsstraf for rederen skal ses i lyset af, at der i både lov om sikkerhed til søs og besætningsloven er hjemmel til fængselsstraf. For at skabe en ensartet strafsanktionering i søfartslovgivningen findes det naturligt også at indføre hjemmel til fængselsstraf i lov om søfarende/sømandsloven. Fængselsstraf forudsættes dog kun anvendt i tilfælde af grovere eller gentagne overtrædelser af loven.

Tilsidesættelse af en række af de pligter, som påhviler skibsføreren, er allerede i dag strafsanktioneret. Lovforslaget indebærer, at rederen ligeledes vil kunne straffes, hvis den pågældende tilsidesætter sin pligt til at sikre overholdelse af disse bestemmelser. Der er andre af de bestemmelser i loven, som skibsføreren skal iagttage, hvis overtrædelse ikke er strafsanktioneret. Forslaget indebærer, at rederens manglende overholdelse af sin pligt til at sikre overholdelse af disse bestemmelser heller ikke vil være strafsanktionerede. Forslaget til stk.1 knytter således ikke strafansvar til manglende sikring af overholdelse af de af lovens bestemmelser, som ikke allerede i dag er strafsanktionerede.

Forslaget til stk. 1 indebærer desuden, at hvis rederen tilsidesætter sine forpligtelser efter § 4, stk. 1 og 2, 46, § 49, nr. 3 eller nr. 21, § 57 eller § 64 b, stk. 1, straffes den pågældende med bøde. Dette gælder allerede i henhold til den gældende bestemmelse i § 65, stk. 1, idet reglerne i forslagets § 49, nr. 3 og 21, findes i den gældende lovs § 49, nr. 1 og 12.

Ud over de bestemmelser, som det allerede i dag er strafbart at tilsidesætte, foreslås i stk. 1 at hjemle straf, hvis en reder, der anvender en dansk privat forhyrings- og formidlingstjeneste, tilsidesætter sin forpligtelse efter den nye bestemmelse i § 8 a, stk. 2, til at sikre sig, at den pågældende tjeneste har et gyldigt certifikat udstedt af Søfartsstyrelsen til at drive forhyrings og formidlingsvirksomhed for søfarende.

Det følger endvidere af stk. 1, at en reder vil kunne straffes med bøde, hvis rederen tilsidesætter sin forpligtelse efter den nye bestemmelse i § 8 c, stk. 1, til at sikre sig, at en privat forhyrings- og formidlingstjeneste for søfarende i et land, der har ratificeret ILO’s konvention om søfarendes arbejdsforhold eller ILO’s konvention nr. 179 om forhyring og formidling for søfolk (1996), har et certifikat, der dokumenterer, at den drives i overensstemmelse med kravene i den pågældende konvention.

Det følger desuden af stk. 1,,at en reder kan straffes med bøde, hvis rederen tilsidesætter sin forpligtelse efter den nye bestemmelse i § 8 c, stk. 2, til at kunne dokumentere, at private forhyrings- og formidlingstjenester for søfarende i et land, der ikke har ratificeret ILO’s konvention om søfarendes arbejdsforhold eller ILO’s konvention nr. 179 om forhyring og formidling for søfolk (1996), overholder de krav til forhyrings- og formidlingstjenester, der følger af de pågældende konventioner.

Det følger endelig af forslaget til stk. 1, at en reder kan straffes med bøde, hvis rederen ved tilvejebringelse af mandskab gennem skibets officerer eller kontorpersonale i rederiets tjeneste, stiller krav om, at den søfarende betaler for ydelsen.

Det foreslås i stk. 2, at den, der tilsidesætter sin forpligtelse efter § 1 a til at sikre overholdelse af § 12, stk. 2 og 3, § 18 a, stk. 1 – 4, § 18 b, stk. 4 og 5, § 27,eller 55 straffes med bøde eller fængsel mens den der i øvrigt tilsidesætter sin forpligtelse efter § 1 a til at sikre overholdelse af § 4, stk. 1 og 2, § 8 a stk. 2, § 8 c, stk. 1 og 2, § 8 e, § 32, 56, stk. 1, 2 og 4, § 57, § 60, § 64 a, stk. 2, § 64 b, stk. 1, § 74 eller regler fastsat i medfør af § 73, straffes med bøde. Endvidere kan den, som ikke sikrer, at skibsføreren har mulighed for at opfylde sine forpligtelser, straffes, jf. forpligtelsen til at sikre dette i § 1 a.

Forslaget til stk. 2 knytter således heller ikke strafansvar til manglende sikring af overholdelse af de af lovens bestemmelser, som ikke allerede i dag er strafsanktionerede, jf. det oven for anførte om rederens tilsidesættelse af sin pligt til at sikre overholdelse af lovens bestemmelser.

Forslaget til stk. 3 indebærer, at den, som udfører privat forhyring eller formidling for søfarende, uden gyldigt certifikat, kan straffes med bøde. Dette gælder uanset, om forhyrings- eller formidlingsvirksomheden drives personligt elle i selskabsform. Hvis virksomheden drives i selskabsform, pålægges bøden selskabet. Bestemmelsen skal sikre, at private forhyrings- og formidlingstjenester til enhver tid har gyldige certifikat.

Ved udmåling af bødestraf for overtrædelse af bestemmelsen forudsættes det, at der tages højde for den økonomiske gevinst ved overtrædelsen.

Den foreslåede bestemmelse i stk. 4 er identisk med § 65, stk. 1, i gældende lov.

Den foreslåede bestemmelse i stk. 5 er identisk med den foreslåede bestemmelse til § 32, stk. 10, i lov om sikkerhed til søs. Der henvises til bemærkningerne til § 1, nr. 26.

Til nr. 32

Som følge af indførelse af særlige regler om forhyring og formidling af søfarende udvides den gældende straffebestemmelse i § 66, stk. 2, litra b med en henvisning hertil. Skibsførerens overtrædelse af forpligtelserne efter 8 a stk. 2, § 8 c, stk. 1 og 2, § 8 e, kan straffes med bøde. Endvidere indeholder bestemmelsen en konsekvensrettelse som følge af ophævelsen af reglen i § 64 a, stk. 2.

Til nr. 33

I overensstemmelse med udbredelsen af digital forvaltning indebærer forslaget, at der indføres en generel hjemmel til, at der kan fastsættes regler om, at indberetninger m.v. skal fremsendes digitalt.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger, afsnit 3.4.7, samt bemærkningerne til lovforslagets § 1, nr. 11.

Til nr. 34

Den gældende bestemmelse i § 73 indeholder bemyndigelse for økonomi- og erhvervsministeren til at fastsætte særlige regler vedrørende bl.a. søfarendes ret til fri rejse med underhold i særlige tilfælde samt til hjemsendelse af hyremidler på statens regning og risiko.

Hjemlen til at fastsætte nærmere regler om ret til fri rejse med underhold i visse tilfælde overføres til ny § 73 a og udvides samtidig, mens hjemlen til at fastsætte særlige regler om hjemsendelse af hyremidler på statens regning og risiko ophæves, idet sådanne nærmere regler vil være overflødige med den nye § 24, se bemærkningerne til nr. 35 og 18.

Til nr. 35

Bestemmelsen i § 73 a pålægger rederen at stille finansiel sikkerhed for de tilfælde, hvor den søfarende har ret til gratis hjemrejse for rederens regning efter loven.

Den finansielle sikkerhed vedrører de situationer, hvor den søfarende har ret til vederlagsfri hjemrejse for rederens regning. Det omhandler de tilfælde, hvor hjemrejseretten er reguleret i følgende lovbestemmelser:

§ 6, stk. 5, om hjemrejse ved rederens opsigelse eller den tidsbegrænsede tjenesteaftales udløb i udlandet,

8, stk. 1, om hjemrejse efter 6 måneders skibstjeneste,

§ 9, om hjemrejse ved graviditet,

§ 10, stk. 4, om hjemrejse ved rederens konkurs m.v.,

§ 11, stk. 2, om hjemrejse ved skibets usødygtighed eller mishandling af den søfarende,

§ 12, stk. 4, om hjemrejse ved ondartet epidemi,

§ 13, stk. 2, om hjemrejse ved væsentlig forandring af rejsen,

§ 14, stk. 3, hjemrejse ved flagskifte,

§ 18, stk. 2, om uberettiget afsked af menige søfarende,

§ 18 b, om krig og krigsfare,

§ 19, stk. 2, om forlis,

§ 30, stk. 3, om sygehjemrejse,

§ 45, om uberettiget afsked af officerer,

§ 48, stk. 2, om skibsførerens hjemrejseret ved forlis og

skibsførerens ret til hjemrejse efter § 49.

Samtidig indsættes en bestemmelse med bemyndigelse til økonomi- og erhvervsministeren til at fastsætte nærmere regler om søfarendes ret til fri hjemrejse med underhold for rederens regning samt rederens pligt til at stille finansiel sikkerhed for rejseudgifterne. Bemyndigelsen vil bl.a. give mulighed for at fastsætte regler om, hvornår og hvordan rederen skal stille finansiel sikkerhed for udgifter til den søfarende og skibsførerens hjemrejse, herunder at den finansielle sikkerhed ikke må bortfalde ved konkurs m.v., samt konsekvenserne af, at der ikke er stillet finansiel sikkerhed. Det vil endvidere efter bemyndigelsesreglen blive muligt at fastsætte regler om, hvorledes den finansielle sikkerhed kan dokumenteres.

§ 73 b indebærer, at Søfartstyrelsen skal sikre, at der stilles gratis telemedicinsk rådgivning til rådighed for danske og udenlandske handelsskibe, som benytter sig af det danske radiomedical-system. Med telemedicinsk rådgivning forstås rådgivning af kvalificerede læger ved hjælp af radio- eller satellitkommunikation til skibe.

Bestemmelsen indebærer endvidere, at både den lægelige rådgivning og kommunikationen mellem skibet og rådgivningstjenesten begge veje skal være gratis for skibet. Kravet herom følger af konventionen.

Søfartsstyrelsen sikrer allerede i dag gratis telemedicinsk rådgivning til danske handelsskibe, idet Søfartstyrelsen indgår kontrakt med lægefaglig ekspertise om døgnbetjent lægelig rådgivning til danske handelsskibe. Rådgivningstjenesten vil efter lovens ikrafttrædelse blive gjort tilgængelig og gratis ikke blot for danske handelsskibe, men for alle handelsskibe.

Til nr. 36

§ 74 a, stk. 1, indebærer, at Søfartsstyrelsen som led i tilsynsvirksomheden efter lov om sikkerhed til søs også kan føre tilsyn med overholdelsen af sømandsloven og de regler, der udstedes i medfør af sømandsloven.

Den foreslåede bestemmelse medfører ingen begrænsning af de eksisterende indgrebsmuligheder i lov om søfarendes ansættelsesforhold m.v. (som i dag hedder sømandsloven).

§ 74 a, stk. 2, indebærer endvidere, at Søfartsstyrelsens almindelige beføjelser efter lov om sikkerhed til søs finder anvendelse i forbindelse med udstedelsen af de nye certifikater m.v., for forhold, der er omfattet af sømandsloven og de regler, der udstedes i medfør af sømandsloven.

§ 74 b, stk. 1, indebærer, at danske skibe med en bruttotonnage på 500 eller derover kun må gå i international fart, hvis de er forsynet med et certifikat vedrørende søfarendes arbejdsforhold og en overensstemmelseserklæring vedrørende søfarendes arbejdsforhold.

Kravet om certifikat gælder efter bestemmelsens stk. 4 ikke for fiskeskibe.

Med international fart forstås sejlads mellem danske og udenlandske havne, eller 2 udenlandske havne, samt fart mellem Danmark og Færøerne eller Grønland og fart mellem Færøerne og Grønland.

Certifikatet vedrørende søfarendes arbejdsforhold er et certifikat, der er reguleret i konventionen, og som dokumenterer, at de søfarendes arbejds- og levevilkår på skibet er kontrolleret og opfylder kravene i de love, bekendtgørelser og andre administrativt fastsatte bestemmelser, der gennemfører konventionen i dansk ret.

De forhold, som efter konventionen skal inspiceres, før der kan udstedes certifikat, er følgende:

mindstealder,

lægeattester,

de søfarendes kvalifikationer,

de søfarendes ansættelsesaftaler,

anvendelse af private forhyrings- og formidlingstjenester,

arbejds- eller hviletid,

skibets bemanding,

opholdsrum,

fritidsfaciliteter om bord,

fødevarer og forplejning,

arbejdsmiljø,

sygdomsbehandling om bord,

klageprocedurer om bord samt

betaling af løn.

Kontrol af arbejdsretlige forhold, herunder vedrørende løn, vil blive foretaget med fuld respekt af det fagretlige system. Tilsynsmyndighederne vil således være opmærksomme på, at der ikke ved deres ageren må præjudiceres afgørelser af uoverensstemmelser, der efter det arbejdsretlige system rettelig bør afgøres af det fagretlige system eller af domstolene. Der vil således ikke blive foretaget fortolkninger af individuelle eller kollektive ansættelsesaftaler. En eventuel kontrol af rederens overholdelse af lovens bestemmelser om hyre vil derfor først og fremmest angå, om hyren er blevet udbetalt med højst 1 måneds mellemrum, mens det ofte vil være vanskeligt for skibsinspektøren på stedet at foretage en nærmere undersøgelse af, om hyrens størrelse svarer til det aftalte.

Overensstemmelseserklæringen vedrørende søfarendes arbejdsforhold skal vedhæftes certifikatet vedrørende søfarendes arbejdsforhold. Overensstemmelseserklæringen er også reguleret i konventionen og skal indeholde en beskrivelse af, hvordan konventionen er gennemført i dansk ret, og hvilke tiltag rederen har gjort for at sikre, at de danske krav, der gennemfører konventionen, er opfyldt.

Forslaget til § 74 b, stk. 2, medfører, at certifikatet og overensstemmelseserklæringen skal udstedes til den samme juridiske eller fysiske person, som et eventuelt overensstemmelsesdokument i henhold til koden om sikker skibsdrift (ISM-koden) er udstedt til. Det er ved konventionen søgt sikret, at de søfarende skal kunne gøre deres rettigheder gældende over for den, der driver skibet. Konventionen og ISM-koden indeholder væsentligt sammenfaldende definitioner af begreberne ”reder” og ”rederi”, der medfører, at certifikatet efter hvert regelsæt skal udstedes til ejeren af skibet eller en person eller organisation, der har overtaget ansvaret for driften af skibet. En almindelig sproglig forståelse heraf synes at medføre, at ”rederiet” og ”rederen” ikke kan være forskellige enheder, da ”ansvaret for skibets drift” ikke kan overlades til to forskellige enheder på samme tid. Dette understøttes yderligere af, at der er et vist overlap mellem de ansvarsområder, der reguleres af konventionen og ISM-koden. Bestemmelsen sikrer således, at den, der reelt driver skibet, er overordnet ansvarlig for, at de søfarendes rettigheder opfyldes.

Ligesom tilfældet er for den, som ISM-overensstemmelsesdokumentet er udstedt til, vil indehaveren af certifikat vedrørende søfarendes arbejdsforhold kunne anvende underleverandører til dele af opgaverne. Såfremt certifikatet er udstedt til en anden end ejeren af skibet, er der ikke noget til hinder for, at ejeren af skibet leverer visse af disse ydelser til certifikatindehaveren. Svarende til det, som er anført i bemærkningerne til § 1, nr. 7, vedrørende ISM-certificering, forudsættes det imidlertid, at certifikatindehaveren reelt forestår driften af skibet indenfor de områder, som er dækket af certifikatet.

I nogle tilfælde vil der imidlertid kunne være situationer, hvor der på sagligt grundlag er foretaget en sådan opsplitning af ansvarsområderne, at ansvaret for skibets drift reelt må anses for at være delt mellem flere enheder, og hvor de søfarendes rettigheder må anses for sikret på betryggende vis ved, at de søfarende kan gøre rettighederne gældende over for den, der er ansvarlig for den bemandingsmæssige drift. I sådanne særlige tilfælde synes det hensigtsmæssigt, at certifikatet efter konventionen efter en konkret vurdering kan udstedes til en anden end den, som overensstemmelsesdokumentet efter ISM-koden er udstedt til. Der er derfor i forslaget indsat mulighed for, at Søfartsstyrelsen kan dispensere fra kravet. Dispensationsadgangen vil desuden give mulighed for at tilpasse den danske praksis vedrørende certifikatudstedelsen til den internationale praksis, der udvikler sig, når konventionen gennemføres i flere lande.

Når der gives dispensation, vil begge certifikatindehavere være ansvarlige for opfyldelsen af de pligter, der er reguleret både i konventionen og ISM-koden. Det faktum må ikke kunne anvendes af hver af dem til ansvarsforflygtigelse. Ved myndighedsudøvelsen forudsættes det derfor, at hver enhed er fuldt ud ansvarlig for opfyldelsen af de pligter, der følger af det pågældende regelsæt, uanset at en anden enhed er ansvarlig for det samme efter et andet regelsæt. I praksis må dette formentlig gennemføres ved at eventuelle forbud og påbud meddeles til begge.

Udstedelsen af certifikatet og overensstemmelseserklæringen sker inden for rammerne af lov om sikkerhed til søs, som efter lovforslaget indeholder en hjemmel til, at Søfartsstyrelsen kan udstede nærmere regler herom, jf. lovforslagets § 1, nr. 16.

**Lov nr. 251 af 30. marts 2011**

**§ 3**

I sømandsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 742 af 18. juli 2005, som ændret ved § 2 i lov nr. 547 af 8. juni 2006, § 14 i lov nr. 1563 af 20. december 2006, § 2 i lov nr. 349 af 18. april 2007, § 1 i lov nr. 511 af 17. juni 2008 og § 2 i lov nr. 493 af 12. maj 2010, foretages følgende ændringer:

**1.** *§ 18, stk. 2,* affattes således:

*»Stk. 2.* Den søfarende har endvidere ret til fri rejse med underhold til sin bopæl eller andet aftalt fratrædelsessted for rederens regning.«

**2.** *§ 65* affattes således:

**»§ 65.** Tilsidesætter rederen sine pligter efter § 55 eller § 73 a eller sin forpligtelse efter § 1 a til at sikre overholdelse af § 12, stk. 2 og 3, § 18 a, stk. 1-4, § 18 b, stk. 4 og 5, § 27, § 49, nr. 16, for så vidt angår § 27, § 49, nr. 20 eller 23, § 55, § 74 b, stk. 1 eller 3, eller § 74 c, stk. 2, straffes den pågældende med bøde eller fængsel indtil 1 år. Tilsidesætter rederen sine pligter efter § 4, stk. 1 og 2, § 8 a, stk. 2, § 8 c, stk. 1 og 2, § 8 e, § 46, § 49, nr. 3 eller nr. 21, § 57 eller § 64 b, stk. 1, straffes den pågældende med bøde.

*Stk. 2.* Den, der i øvrigt tilsidesætter sin forpligtelse efter § 1 a til at sikre overholdelse af § 12, stk. 2 og 3, § 18 a, stk. 1-4, § 18 b, stk. 4 og 5, § 27, § 55, § 74 b, stk. 1 eller 3, eller § 74 c, stk. 2, straffes med bøde eller fængsel indtil 1 år, mens den, der i øvrigt tilsidesætter sin forpligtelse efter § 1 a til at sikre overholdelse af § 4, stk. 1 og 2, § 8 a, stk. 2, § 8 c, stk. 1 og 2, § 8 e, § 32, § 56, stk. 1, 2 og 4, § 57, § 60, § 64 a, stk. 2, § 64 b, stk. 1, § 74 eller regler fastsat i medfør af § 73, straffes med bøde*.* Tilsvarende straffes den, som ikke opfylder sine forpligtelser efter § 1 a til at sikre, at skibsføreren har mulighed for at opfylde de forpligtelser, der påhviler denne.

*Stk. 3.* Den, som udfører privat forhyring eller formidling for søfarende i Danmark uden gyldigt certifikat, eller som kræver vederlag fra de søfarende for sådanne ydelser, kan straffes med bøde.

*Stk. 4.* Der kan pålægges selskaber m.v. (juridiske personer) strafansvar efter reglerne i straffelovens 5. kapitel.

*Stk. 5.* Ved pålæggelse af strafansvar efter stk. 4 anses personer, som er ansat til at udføre arbejde om bord på skibet af andre end rederen, tillige for at være knyttet til rederen. Er der udstedt overensstemmelsesdokument i henhold til koden om sikker skibsdrift eller certifikat i henhold til konventionen om søfarendes arbejdsforhold til en anden organisation eller person, anses skibsføreren og de søfarende tillige for at være knyttet til den, som dokumentet er udstedt til.«

**3.** I *§ 74, stk. 1,* indsættes efter »et eksemplar af«: »konventionen om søfarendes arbejdsforhold,«.

**4.** Efter § 74 b indsættes:

**»§ 74 c.** Økonomi- og erhvervsministeren kan fastsætte regler om, at fiskeskibe ikke må sejle, medmindre de har et certifikat vedrørende fiskernes arbejdsforhold, herunder om hvilke forhold certifikatet skal omfatte.

*Stk. 2.* Certifikatet skal opbevares om bord og på forlangende forevises myndighederne.«

***Bemærkninger til lovforslaget***

*Almindelige bemærkninger*

*2.2. Konventionen om arbejdsforhold i fiskerisektoren*

FN’s Internationale Arbejdsorganisation (ILO) vedtog den 14. juni 2007 på den årlige internationale arbejdskonference en konvention om arbejdsforhold i fiskerisektoren (konvention nr. 188).

Formålet med konventionen er at etablere internationale minimumsstandarder for arbejdsforholdene i fiskerisektoren. Den er bl.a. en revision af fire eksisterende konventioner på fiskeriområdet.

Fiskerikonventionen skal ses i sammenhæng med ILO’s konvention om søfarendes arbejdsforhold. De to konventioner dækker stort set de samme emner, men gælder for henholdsvis fiskeskibe og handelsskibe. Fiskerikonventionen er dog ikke så omfattende og langt mindre detaljeret end konventionen om søfarendes arbejdsforhold. I modsætning til konventionen om søfarendes arbejdsforhold indeholder fiskerikonventionen således ikke en kode med meget udførlige krav til en række forhold.

Den danske lovgivning opfylder i dag stort set fiskerikonventionen, jf. nedenfor, men det er dog nødvendigt at foretage enkelte, mindre ændringer i lov om sikkerhed til søs og sømandsloven, således at der bliver hjemmel til at stille krav om kontrol og certificering i overensstemmelse med konventionen.

Ratifikation af internationale konventioner vedrørende fiskeskibe går traditionelt trægt på internationalt plan og det tager derfor tid, førend konventioner træder i kraft. Det er endnu usikkert, hvornår fiskerikonventionen vil træde i kraft. Danmark tilstræber generelt at være på forkant med hensyn til ratifikation af internationale konventioner vedrørende skibe. Nærværende lovforslag skal ses i lyset heraf, idet lovændringerne skaber grundlaget for dansk ratifikation af fiskerikonventionen.

*2.2.1. Fiskerikonventionens indhold*

Fiskerikonventionen omfatter alle fiskeskibe, men indeholder skærpede regler for de lidt større fiskeskibe, navnlig for fiskeskibe på 24 meter og derover. Konventionens indhold kan i korte træk beskrives som følger:

**Kapitel 1 og 2** omfatter definitioner, anvendelsesområde og generelle principper, sidstnævnte vedrørende rederens, skibsførerens og fiskerens ansvar.

**Kapitel 3** vedrører mindstekravene for arbejde om bord i fiskeskibe, herunder krav til mindstealder og lægeundersøgelse.

**Kapitel 4** regulerer betingelserne for tjenesten, som omfatter forhold vedrørende besætning, hviletid, besætningsliste, ansættelsesaftale, hjemsendelse, formidling og forhyring samt betaling af løn.

**Kapitel 5** vedrører opholdsrum og kost. På dette særlige område findes mulighed for at leve op til reglerne ved substantiel ækvivalens. Herved forstås regler, der tilgodeser samme formål som den konkrete bestemmelses indhold. Men hvor den valgte løsning kan være forskellig.

**Kapitel 6** omhandler sundhedsforhold, sygdomsbehandling og social sikring, der dækker sygdomsbehandling, arbejdsmiljø samt forebyggelse mod ulykker, social sikring og beskyttelse i forbindelse med arbejdsbetinget sygdom, arbejdsskade og død.

**Kapitel 7** indeholder bestemmelser om overholdelse og håndhævelse og omfatter flagstatskontrol, certifikat, krav til syn, skibsinspektørers kvalifikationer, klager fra fiskere i udenlandske fiskeskibe og havnestatskontrol. Det fremgår bl.a. af artikel 41 i kapitel 7, at fiskeskibe, der er på havet i mere end 3 dage, skal have et særligt certifikat. Det kræver dog, at skibet enten har en længde på 24 meter eller derover eller normalt sejler i en afstand af 200 sømil fra flagstatens kystlinje eller videre end flagstatens kontinentalsokkels kant, idet den største afstand fra kystlinjen finder anvendelse.

**Kapitel 8** vedrører ændringsprocedurer for bilag I og III, jf. nedenfor.

**Kapitel 9** indeholder regler om konventionens ikrafttræden mv.

**Bilag I** indeholder en omregningstabel for forholdet mellem et fiskeskibs længde og bruttotonnage. Baggrunden herfor er, at konstruktionen af østasiatiske fiskeskibe er længere og smallere end den konstruktion, der anvendes for europæiske fiskeskibe, der er kortere og bredere. Det har konsekvenser for kravene til opholdsrums størrelse og indretning.

**Bilag II** knytter sig til kapitel 4 vedrørende indholdet af ansættelsesaftalen.

**Bilag III** knytter sig til kapitel 5 og indeholder detaljereguleringen for opholdsrum.

For at medvirke til konventionens udbredelse samt for at mindske konkurrencemæssige fordele ved ikke at ratificere konventionen indeholder konventionen i kapitel 7 en særlig bestemmelse om "ikke gunstigere behandling" af fiskeskibe fra ikke-ratificerende lande. Princippet medfører, at der kan stilles krav til fiskeskibe fra lande, der ikke har ratificeret konventionen, om, at de skal overholde konventionens bestemmelser, når de anløber en havn i et land, som har ratificeret konventionen. En dansk ratifikation betyder således, at alle fiskeskibe, som anløber dansk havn, vil kunne blive underlagt konventionens krav. Herudover åbner konventionen mulighed for, at en havnestat kan undersøge klager fra fiskere, som arbejder på udenlandske fiskeskibe, under et fiskeskibs havneophold. I særlige tilfælde kan det indebære en inspektion af det pågældende fiskeskib.

Konventionens tekst i dansk oversættelse kan ses i Beskæftigelsesministeriets ”Beretning om den 96. Internationale Arbejdskonference i Genève 2007”, som blev oversendt til Folketinget i april 2008.

Fiskerikonventionen træder i kraft 12 måneder efter, at 10 medlemslande til ILO har ratificeret, heraf 8 kyststater.

Der er generelt blandt EU-landene en positiv holdning til ratifikation af konventionen, og Rådet gav den 7. juni 2010 medlemsstaterne bemyndigelse til ratifikation. Bemyndigelsen er nødvendig for, at medlemsstaterne kan ratificere konventionen, idet bestemmelserne om koordinering af sociale sikringsordninger i konventionen berører udøvelsen af EU’s kompetence. Bemyndigelsen indeholder også en politisk ikke-bindende henstilling til medlemsstaterne om at tage de nødvendige skridt til ratifikation inden udgangen af 2012.

*2.2.2. Dansk lovgivnings overensstemmelse med fiskerikonventionen – gældende ret*

En række EU-regler, der omfatter krav, der følger af konventionen, gælder allerede for fiskerisektoren. Det gælder f.eks. kravet til hviletid og krav om skriftlig ansættelseskontrakt. Efter vedtagelsen af lov nr. 493 af 12. maj 2010 (L 100, Folketingssamlingen 2009/2010), som indebar en række ændringer af bl.a. lov om sikkerhed til søs og sømandsloven, lever dansk lovgivning stort set op til fiskerikonventionens krav.

Det følger dog af bemærkningerne til lovforslaget L 100, at fiskeskibe, så vidt det er muligt efter lovens opbygning, vil blive undtaget fra de bestemmelser i lov nr. 493 af 12. maj 2010, der gennemfører konventionen om søfarendes arbejdsforhold, og som går videre end den hidtidige regulering i sømandsloven. Baggrunden er, at den nye konvention om de søfarendes forhold netop tager højde for de særlige forhold i handelsflåden, herunder at den søfarende ofte er om bord i en længere periode og ofte arbejder langt væk. Sømandslovens § 75 åbner allerede mulighed for, at økonomi- og erhvervsministeren kan fastsætte regler, der fraviger bestemmelserne i sømandsloven for skibe til fiskeri og andet særligt formål.

Der vil naturligvis ikke ske fravigelser for fiskeskibe i forhold til reguleringen i lov nr. 493 af 12. maj 2010 i det omfang tilsvarende regulering følger af fiskerikonventionen. Som eksempel herpå kan nævnes fiskerikonventionens krav om, at aflønnede fiskere, skal modtage månedlig eller anden regelmæssig betaling

Som et eksempel på en kommende fravigelse kan nævnes, at retten til kur og pleje for rederens regning, der blev udvidet som følge af konventionen om de søfarendes forhold, og hvor en sådan udvidelse ikke følger af fiskerikonventionen, fortsat vil forblive højst 12 uger og retten til sygehyre som hovedregel fortsat 2 måneder (og dermed ikke følge den vedtagne udvidelse til 16 uger på de 2 nævnte områder). Begge udvidelserne til 16 uger blev indført ved lov nr. 493 af 12. maj 2010 (L 100, Folketingssamlingen 2009/2010), og de europæiske organisationer, der repræsentere arbejdstagere og arbejdsgivere i handelsflåden, har været enige herom. Skulle fiskerisektoren ønske tilsvarende regler, er dette muligt gennem kollektive overenskomster eller individuelle aftaler.

På en række områder har Danmark allerede inden vedtagelsen af lov nr. 493 af 12. maj 2010 haft regler, der lever op til fiskerikonventionen. Det gælder f.eks. reglerne i den gældende søfartslovgivning om, at man skal være fyldt 16 år og helbredsmæssigt egnet for at arbejde på et fiskeskib, at der skal oprettes en skriftlig ansættelsesaftale mellem fiskeren og rederen, at skal være en særlig besætningsfortegnelse om bord samt de arbejdsmiljømæssige regler for forebyggelse af arbejdsulykker mv. på fiskeskibe.

*2.2.3. Tilsyn med overholdelse af fiskerikonventionen*

I forbindelse med behandling af lovforslaget L 100 i Folketingssamlingen 2009/2010 (lov nr. 493 af 12. maj 2010) blev Folketinget orienteret om, at regeringen ville indføre periodiske syn for mindre fiskeskibe. En tilsvarende synsforpligtelse eksisterede i forvejen for større fiskeskibe. Det bliver samme segmenter af fiskeskibe, som tænkes omfattet af fiskerikonventionen ved en dansk kontrol af gennemførelsen af konventionen. Søfartsstyrelsens kontrol med overholdelse af konventionen vil ske samtidig med de periodiske syn. Således vil Søfartsstyrelsen ikke kun syne de fiskeskibe, som i henhold til konventionen skal certificeres, men også de mindre fiskeskibe, der i dag er underlagt periodisk syn. Hermed bliver de fiskeskibe, hvor der er ansat arbejdstagere, omfattet af kontrollen. Da nogle af elementerne fra konventionen, f.eks. arbejdsmiljø og uddannelse, i forvejen indgår i de periodiske syn, vil kontrollen med de øvrige elementer af konventionen alene medføre et mindre tillæg til synet. Arbejdet vil – i lighed med hvad der i øvrigt er praksis på Søfartsstyrelsens område – blive gebyrbelagt således, at der sker brugerbetaling.

Konventionen indeholder ingen direkte krav om regelmæssig kontrol af udenlandske fiskeskibe. Der findes ingen internationale samarbejdsorganer om havnestatskontrol for fiskeskibe, som det er tilfældet for handelsskibe ved Paris Memorandummet om Havnestatskontrol eller en EU-regulering, der gennemfører dette samarbejde. Det er således op til de enkelte havnestatsmyndigheder selv at fastlægge inspektionens omfang, der typisk vil afhænge af, hvilke forhold som udløser beslutningen om inspektionen. Det skønnes, at der på årsbasis er under 1.000 anløb af udenlandske fiskeskibe i danske havne. Der er dog tale om, at nogle udenlandske fiskeskibe anløber danske havne op til flere gange, hvorved det reelle tal for anløb af udenlandske fiskeskibe (det såkaldte individuelle anløbstal) formentligt ligger et stykke under 500.

En havnestatskontrolinspektion tager typisk udgangspunkt i skibets certifikater. Skulle der være uorden i skibets certifikater, eller skulle observationer give anledning dertil, foretages typisk en mere dybgående inspektion. Af samme grund vil kontrolindsatsten, der i øvrigt kun vil være en stikprøvekontrol, blive koncentreret om de skibe, der skal være i besiddelse af et konventionscertifikat. For fiskeskibe, der ikke skal have et konventionscertifikat, vil en inspektion dog kunne komme på tale, hvis der foreligger en klage, der vedrører relevante mangler. Inspektionen vil her tage udgangspunkt i konventionens minimumskrav. Konventionen indeholder en fleksibilitet, der dels muliggør undtagelsen af visse fiskeskibe fra konventionens anvendelsesområde, dels åbner mulighed for gradvis national gennemførelse, ligesom konventionens manglende detaljeringsgrad i praksis vil gøre det vanskeligt for andre end flagstaten at fastlægge de præcise krav. Skibsinspektøren vil derfor skulle træffe afgørelser på grundlag af den pågældendes professionelle bedømmelse af forholdene om bord. I særlige grelle forhold vil udenlandske fiskeskibe blive tilbageholdt, efter at de observerede forhold har været drøftet med flagstatens administration.

Følges Rådets henstilling om at tiltræde konventionen af omkringliggende nabostater, vil mindre danske fiskeskibe uden konventionscertifikat, men med dansk synsrapport om opfyldelse af konventionen, samt større danske fiskeskibe med konventionscertifikat forholdsvist nemt kunne dokumentere opfyldelse af konventionen over for fremmede havnestatsmyndigheder.

Søfartsstyrelsens arbejde med certifikatudstedelse og kontrol med fiskerikonventionens overholdelse er væsentligt mindre omfattende end det kommende arbejde vedrørende handelsskibe, som følger af konventionen om søfarendes arbejdsforhold.

***Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser***

*Til § 3*

Til nr. 1

Den gældende bestemmelse i sømandslovens § 18, stk. 2, 1. pkt., pålægger rederen at give den søfarende fri rejse med underhold for rederens regning til et bestemt fratrædelsessted, hvis et sådant er aftalt, hvis den søfarende afskediges, uden at en af de i §§ 16 og 17 nævnte afskedsgrunde foreligger.

Efter bestemmelsen i den gældende § 18, stk. 2, 2. pkt., har søfarende med bopæl i Danmark endvidere ret til fri rejse med underhold for rederens regning til bopælen.

Forslaget til ny § 18, stk. 2, indebærer, at det af lovbestemmelsen udtrykkeligt kommer til at fremgå, at retten til fri hjemrejse med underhold til den søfarendes bopæl eller andet aftalt fratrædelsesstedogså omfatter søfarende med bopæl i udlandet.

Med den foreslåede ændring af bestemmelsen i stk. 2 ligestilles retten til rejse for rederens regning for danske og udenlandske søfarende på danske skibe i tilfælde af uberettiget afsked.

Den foreslåede ændring indebærer endvidere, at også en udenlandsk søfarende får rejseretten for rederens regning, hvis den pågældende kræver afsked efter lovens § 11, fordi skibet er usødygtigt, eller fordi opholdsrum er sundhedsfarlige, skibsføreren undlader at lade skibet syne i overensstemmelse med lovens bestemmelser herom, eller den søfarende har været udsat for mishandling om bord, eller hvis skibet mister retten til at føre dansk flag efter lovens § 14.

Der er tale om en mindre justering, som er nødvendig som følge af kravene i ILO’s konvention om søfarendes arbejdsforhold. Retten følger ligeledes af Rådets direktiv 2009/13/EF af 16. februar 2009 om iværksættelse af den aftale, der er indgået mellem European Community Shipowners’ Associations (ECSA) og European Transport Workers’ Federation (ETF) om konventionen om søfarendes arbejdsforhold af 2006 og om ændring af direktiv 1999/63/EF (EU-Tidende nr. L 124 af 20. maj 2009, side 30-50). Direktivet gennemfører væsentlige dele af konventionen om søfarendes arbejdsforhold.

Til nr. 2

Ved lov nr. 493 af 12. maj 2010 (L 100, Folketingssamlingen 2009/2010) blev sømandslovens § 65 ændret sammen med en række øvrige ændringer i sømandsloven, som havde til formål at skabe grundlaget for dansk ratifikation af konventionen om søfarendes arbejdsforhold.

Den affattelse af § 65, som blev indført ved lov nr. 493 af 12. maj 2010, er endnu ikke sat i kraft, da dette har afventet den internationale ikrafttræden af konventionen om søfarendes arbejdsforhold.

Med lovforslaget foretages en mindre ændring af den affattelse af § 65, som blev gennemført ved lov nr. 493 af 12. maj 2010, idet overtrædelse af § 74 b, stk. 1 og 3, eller § 74 c, stk. 2, gøres strafbar. § 74 b, stk. 1 og 3, fastsætter kravene til certifikat efter konventionen om søfarendes arbejdsforhold og blev ved en fejl ikke strafbelagt ved lov nr. 493 af 12. maj 2010. Efter forslaget til § 74 c, stk. 1, kan der fastsættes lignende certifikatkrav for fiskeskibe, jf. fiskerikonventionen, og efter forslaget til § 74 c, stk. 2, skal certifikatet opbevares om bord og på forlangende forevises myndighederne. Overtrædelse af lignende certifikatkrav i søfartslovgivningen er ligeledes strafbelagte.

Den affattelse af § 65, som foreslås med lovforslaget, vil først blive sat i kraft, når konventionen om søfarendes arbejdsforhold træder i kraft, jf. lovforslagets § 5. Der henvises i øvrigt også til bemærkningerne til lovforslagets § 4, nr. 3.

Til nr. 3

Det er et krav efter konventionen om søfarendes arbejdsforhold, at konventionen skal medbringes om bord.

Der gælder allerede i dag et krav om, at sømandsloven og regler udstedt i medfør heraf skal findes om bord og være tilgængelige for mandskabet. For at leve op til konventionens krav foreslås der tilsvarende indført krav om, at også konventionen skal findes om bord. Dette udelukker ikke brug af elektroniske medier, hvormed der om bord på skibet kan skaffes adgang til konventionsteksten.

Til nr. 4

De eksisterende bestemmelser i sømandsloven dækker – efter vedtagelsen af lov nr. 493 af 12. maj 2010 – i meget vidt omfang de krav, som følger af fiskerikonventionen.

Det følger dog af konventionen, at der er krav om certificering af fiskeskibe, som er på havet i mere end 3 døgn, og som enten har en længde på 24 meter eller derover, eller som normalt sejler i en afstand af mere end 200 sømil fra flagstatens kystlinje eller sejler videre end flagstatens kontinentalsokkels kant, idet den største afstand fra kystlinjen finder anvendelse. Derfor foreslås en ændring af sømandsloven, således at der indføres hjemmel til, at der kan fastsættes regler om, at fiskeskibe skal have et certifikat, som viser, at skibet lever op til konventionen om arbejdsforhold i fiskerisektoren. Certificeringen svarer i meget vidt omfang til det, som også vil gælde for så vidt angår konventionen om søfarendes arbejdsforhold, jf. lov nr. 493 af 12. maj 2010.

Der henvises i øvrigt til bemærkningerne til lovforslagets § 2, nr. 1 og 2.

**Lov nr. 622 af 14. juni 2011**

**§ 3**

I sømandsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 742 af 18. juli 2005, som ændret senest ved § 2 i lov nr. 493 af 12. maj 2010, foretages følgende ændringer:

**1.** I *overskriften* før § 9 indsættes efter » *afsked*«: » *og økonomisk beskyttelse af efterladte søfarende*«.

**2.** Efter § 10 indsættes:

**»§ 10 a.** Med henblik på at øge beskyttelsen af personer, der som følge af rederens væsentlige misligholdelse af deres ansættelseskontrakt er efterladt på et dansk skib eller på et udenlandsk skib i dansk havn, kan Søfartsstyrelsen yde tilskud til dækning af udgifter til

1) underhold om bord, herunder forplejning, sikring af varme, elektricitet, kommunikation, hygiejne m.v., indtil hjemrejse finder sted, og

2) hjemrejse med underhold, i det omfang dette ikke følger af andre af lovens bestemmelser.

*Stk. 2.* Der afsættes en særlig pulje til tilskud, hvis størrelse fastsættes på de årlige finanslove.

*Stk. 3.* Økonomi- og erhvervsministeren kan træffe beslutning om, at den i stk. 2 nævnte pulje udgør finansiel sikkerhed til dækning af hjemrejseudgifter m.v., der er omfattet af reglerne i §§ 6, stk. 5, 8, stk. 1, 10, stk. 3, 11-14, 18, stk. 2, 18 b, 19, 30, 48, stk. 2, og 49.«

***Bemærkninger til lovforslaget***

*Almindelige bemærkninger*

*2.3. Tilskud til efterladte søfarende*

*2.3.1. Gældende ret*

Spørgsmålet om sikringsordninger for såkaldt efterladte søfarende er ikke reguleret i gældende dansk lovgivning. Med efterladte søfarende menes personer, som sidder tilbage på skibe, fordi rederen, ofte i konkurssituationer, undlader at opfylde grundlæggende forpligtelser over for de søfarende, der er om bord, fx undlader at stille mad eller drikkevarer til rådighed under opholdet eller at sørge for hjemrejse.

Ved lov nr. 493 af 12. maj 2010 vedtog Folketinget en ændring af sømandsloven, hvorefter rederen for danske skibe skal stille finansiel sikkerhed til dækning af hjemrejseudgifter. Samtidig blev lovens bestemmelser om rederens pligt til at betale den søfarendes hjemrejse udvidet.

Disse bestemmelser er imidlertid endnu ikke trådt i kraft, men afventer ikrafttrædelsen af FN’s Internationale Arbejdsorganisations (ILO) konvention om søfarendes arbejdsforhold fra 2006. Konventionen træder i kraft, når den er blevet ratificeret af mindst 30 lande, der til sammen repræsenterer mindst 33 % af verdenshandelstonnagen af skibe. Dette forventes at ske inden for få år. Fra dansk side sigtes på ratifikation af konventionen i 2011.

*2.3.2. Lovforslaget*

Efterladte søfarende er et tiltagende problem. Sagerne har betydelige menneskelige og sociale konsekvenser for de søfarende og deres familier.

Det er ikke almindeligt for danske skibe, at søfarende efterlades. Alligevel findes det nødvendigt at give de søfarende på danske skibe en bedre beskyttelse, hvor den enkelte søfarende uden skyld er havnet i en sådan situation.

Der har allerede været situationer, hvor søfarende på udenlandske skibe efterlades på skibe i dansk havn, idet rederiet af økonomiske grunde har opgivet skibet og de søfarende. Med lovforslaget vil der også være et socialt sikkerhedsnet for disse søfarende. Sådanne situationer vil fortsat kunne opstå, også efter den internationale ikrafttræden af konventionen om søfarendes arbejdsforhold.

I tråd med konventionen om søfarendes arbejdsforhold foreslås på den baggrund, at der etableres en særlig pulje på forventeligt 1,8 mio. kr. årligt, hvoraf Søfartsstyrelsen kan yde økonomisk tilskud til dækning af udgifter til hjemrejse og underhold om bord samt sikring af bl.a. forplejning, varme, elektricitet, kommunikation og hygiejne på skibet, indtil hjemrejsen kan finde sted. Der etableres hermed et socialt sikkerhedsnet, som vil forbedre beskyttelsen af søfarende på danske skibe og på udenlandske skibe i dansk havn, særligt indtil konventionen om søfarendes arbejdsforhold og de danske regler, der gennemfører konventionen, jf. lov nr. 493 af 12. maj 2010, træder i kraft. Også efter dette tidspunkt vil den foreslåede ordning dog kunne sikre, at de søfarende kan få en hjælpende hånd, når de er i nød. Samtidig vil lovforslaget være i tråd med IMO’s resolution nr. 930 fra 2001 om sikring af efterladte søfarende.

Det beløb, som årligt vil kunne anvendes til den foreslåede ordning, vil blive fastsat på finansloven. For 2011 foreslås puljen at udgøre 0,9 mio. kr. og for de følgende år 1,8 mio. kr. årligt. Når beløbet i 2011 foreslås fastsat til 0,9 mio. kr., skyldes det, at lovforslaget foreslås at træde i kraft den 1. juli 2011, og der skal derfor kun afsættes midler til ½ år, dvs. 0,9 mio. kr.

Ved førnævnte lov nr. 493 af 12. maj 2010 er der allerede indsat bestemmelser i sømandsloven, som sikrer, at danske rederier skal stille en garanti, der dækker hjemrejseomkostninger for søfarende på danske skibe, fx når rederiet går konkurs. Indtil disse regler træder i kraft, vil søfarende på danske skibe af de foreslåede puljemidler kunne få dækket deres kontraktbestemte hjemrejse, hvis rederen væsentligt misligholder kontrakten og efterlader skibet i en dansk eller udenlandsk havn uden at tage vare på hverken skibet eller de søfarende om bord. Også efter ikrafttrædelsen af de nye regler i lov nr. 493 af 12. maj 2010 vil den foreslåede bestemmelse være et sikkerhedsnet for de søfarende, hvis fx garantien skulle være ophørt, eller den mod forventning ikke dækker samtlige udgifter til hjemsendelsen.

Den ved lov nr. 493 af 12. maj 2010 vedtagne ændring af sømandsloven (sømandslovens § 73 a), hvorefter rederen i henhold til ILO konventionen om søfarendes arbejdsforhold fra 2006 for danske skibe skal stille finansiel sikkerhed til dækning af hjemrejseudgifter, er som nævnt endnu ikke trådt i kraft. Det findes i denne situation hensigtsmæssigt, at der med den foreslåede etablering af en særlig pulje direkte på de årlige finanslove til bl.a. dækning af søfarendes hjemrejse gives mulighed for at beslutte, at puljemidlerne samtidig udgør denne finansielle sikkerhed for danske skibe. Det foreslås på den baggrund, at der medtages en bestemmelse, som bemyndiger økonomi- og erhvervsministeren til at træffe beslutning om, at puljen udgør finansiel sikkerhed til dækning af samtlige de hjemrejseudgifter m.v., der i øvrigt er omfattet af lovens bestemmelser svarende til de bestemmelser, som er omfattet af den endnu ikke ikrafttrådte § 73 a. Det foreslås, at bemyndigelsen udnyttes på det tidspunkt, hvor de bestemmelser, som i øvrigt gennemfører konventionen, sættes i kraft. Det bemærkes, at det fortsat vil være muligt at sætte den endnu ikke ikrafttrådte § 73 a i kraft i det omfang, der skulle vise sig at være behov herfor.

Forslaget vil medføre, at Danmark går et skridt videre, end gennemførelsen af ILO-konventionen kræver, og der skabes således et yderligere socialt sikkerhedsnet for de søfarende.

Det foreslås, at puljemidlerne på henholdsvis forventeligt 0,9 mio. kr. for 2011 og forventeligt 1,8 mio. kr. for de følgende år afsættes på Søfartsstyrelsens bevilling på finansloven.

Praktisk bistand til efterladte søfarende på danske skibe og på udenlandske skibe i dansk havn er principielt allerede omfattet af reglen i § 1, stk. 2, i lov om Handelsflådens Velfærdsråd, men dette foreslås udtrykkeligt præciseret med lovforslaget. Søfartsstyrelsen vil derfor i samarbejde med Handelsflådens Velfærdsråd sikre de søfarende under opholdet om bord samt deres hjemrejse.

Der er ikke med lovforslaget lagt op til en ændring af lov om Lønmodtagernes Garantifond. Der lægges således ikke op til, at udbetaling af udestående løn skal være omfattet af puljemidlerne, da dette for danske skibes vedkommende er dækket af Lønmodtagernes Garantifond. For søfarende på udenlandske skibe bør lønnen tilsvarende dækkes af flagstatens lovgivning. Der lægges heller ikke op til, at udbetaling af lommepenge eller lignende skal være omfattet.

*Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser*

*Til § 3*

Til nr. 1

Det foreslås at tilpasse overskriften til afsnit 2 i lovens kapitel 2, således at der i overskriften tages højde for lovforslagets § 3, nr. 2, hvorefter det foreslås at etablere en ordning, som giver mulighed for at yde økonomisk tilskud til såkaldt efterladte søfarende.

Til nr. 2

Den foreslåede nye bestemmelse i sømandslovens § 10 a har til formål at etablere en ordning, hvorefter der kan ydes økonomisk hjælp til såkaldt efterladte søfarende om bord på danske skibe eller på udenlandske skibe i danske havne. Hermed skabes et socialt sikkerhedsnet for søfarende.

De søfarende, som foreslås beskyttet af bestemmelsen, er søfarende, som er efterladt om bord af rederen, eksempelvis uden økonomiske midler til det daglige ophold eller til deres hjemrejse. Der er tale om en situation, hvor rederen har brudt kontrakten, hvorved de søfarende bringes i en urimelig situation, og hvor den søfarende af økonomiske grunde ”tvinges” til at opholde sig om bord på skibet.

Typisk opstår situationen, hvor der er foretaget arrest i skibet, fx pga. af krav fra mandskabet som følge af manglende betaling af løn, hvor skibet er tilbageholdt som usødygtigt, og rederiet ikke har de økonomiske midler til at sætte skibet i stand, eller hvor rederen i øvrigt ikke har økonomisk mulighed for at fortsætte skibets drift, evt. som følge af konkurs eller konkurslignende situationer.

De ydelser, der vil kunne dækkes via den foreslåede tilskudsordning, vedrører de søfarendes underhold om bord, herunder forplejning, sikring af varme, elektricitet, de hygiejniske forhold om bord (bl.a. håndtering af affald) og kommunikation med de pårørende og lignende. Der vil også i særlige situationer, fx hvis det ikke er sikkerhedsmæssigt eller sundhedsmæssigt forsvarligt at lade de søfarende blive om bord, kunne blive tale om at betale for hotelophold eller lignende i en kortere periode, indtil den søfarende kan sendes hjem.

Et særligt økonomisk problem for de søfarende er sikring af den kontraktmæssige betaling for hjemrejse i disse situationer. Det foreslås, at der via tilskudsordningen kan afholdes udgifter til de søfarendes hjemrejse med underhold, fx hotelophold. Efter reglerne i ILO’s konvention om søfarendes arbejdsforhold skal den ansvarlige myndighed i flagstaten sørge for hjemsendelse af de søfarende, herunder skibsføreren, hvis en reder ikke betaler hjemsendelsesudgifterne for søfarende, der er berettiget til at blive hjemsendt. Disse regler vil også blive sat i kraft for danske skibe, når konventionen træder i kraft internationalt.

Det må imidlertid forventes, at der, både før konventionen er trådt i kraft internationalt og også herefter, vil kunne opstå tilfælde, hvor hverken rederiet eller den udenlandske flagstat lever op til sine forpligtelser. For danske skibes vedkommende forventes der ikke at være de store problemer, mens der har været tilfælde med udenlandske skibe, hvor den foreslåede nye bestemmelse kunne have været anvendt. Selvom der ikke forekommer mange tilfælde med danske skibe, vil de afsatte midler kunne udgøre et særligt socialt sikkerhedsnet for søfarende på danske skibe, ikke mindst indtil de danske bestemmelser i lov nr. 493 af 12. maj 2010 træder i kraft, eller hvis det efter reglernes ikrafttræden fx i en konkret situation skulle vise sig, at hjemrejsegarantien ikke fuldt ud dækker omkostningerne, eller af anden grund ikke er dækkende. Hvor det er muligt og økonomisk forsvarligt, vil den danske stat dog søge at få inddrevet de økonomiske udgifter, som der er afholdt.

Udbetaling af udestående løn er ikke omfattet. For søfarende på danske skibe gælder Lønmodtagernes Garantifond. Lommepenge m.v. vil heller ikke kunne dækkes af puljen.

Der afsættes en særlig pulje til tilskud, hvis størrelse fastsættes på de årlige finanslove. I 2011 forventes afsat 0,9 mio. kr. til ordningen, da loven foreslås først at træde i kraft den 1. juli 2011. For de følgende år forventes beløbet årligt at blive 1,8 mio. kr. Det foreslås, at puljemidlerne afsættes på Søfartsstyrelsens bevilling på finansloven.

Praktisk bistand til efterladte søfarende på danske skibe og på udenlandske skibe i dansk havn er principielt allerede omfattet af reglen i § 1, stk. 2, i lov om Handelsflådens Velfærdsråd, men dette præciseres udtrykkeligt med lovforslagets § 4, nr. 1. Søfartsstyrelsen vil derfor i samarbejde med Handelsflådens Velfærdsråd sikre de søfarende under opholdet om bord samt deres hjemrejse.

Med forslaget til § 10 a, stk. 3, foreslås indsat en bestemmelse, som bemyndiger økonomi- og erhvervsministeren til at træffe beslutning om, at puljen udgør sådan finansiel sikkerhed, som i henhold til ILO konventionen om søfarendes arbejdsforhold fra 2006 kræves til dækning af samtlige de hjemrejseudgifter m.v., der i øvrigt er omfattet af lovens bestemmelser, svarende til de bestemmelser, som er omfattet af den endnu ikke ikrafttrådte § 73 a, jf. lov nr. 493 af 12. maj 2010.

**Lov nr. 1231 af 18. december 2012**

**§ 65**

I sømandsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 742 af 18. juli 2005, som ændret senest ved § 3 i lov nr. 622 af 14. juni 2011, foretages følgende ændring:

**1.** *§ 71 a* ophæves, og i stedet indsættes:

**»§ 71 a.** Erhvervs- og vækstministeren kan fastsætte regler om, at skriftlig kommunikation til og fra myndigheder om forhold, som er omfattet af denne lov eller af regler udstedt i medfør af denne lov, skal foregå digitalt.

*Stk. 2.* Erhvervs- og vækstministeren kan fastsætte nærmere regler om digital kommunikation, herunder om anvendelse af bestemte it-systemer, særlige digitale formater og digital signatur eller lignende.

*Stk. 3.* En digital meddelelse anses for at være kommet frem, når den er tilgængelig for adressaten for meddelelsen.

**§ 71 b.** Erhvervs- og vækstministeren kan fastsætte regler om, at myndighederne kan udstede afgørelser og andre dokumenter efter denne lov eller efter regler udstedt i medfør af denne lov uden underskrift, med maskinelt eller på tilsvarende måde gengivet underskrift eller under anvendelse af en teknik, der sikrer entydig identifikation af den, som har udstedt afgørelsen eller dokumentet. Sådanne afgørelser og dokumenter sidestilles med afgørelser og dokumenter med personlig underskrift.

*Stk. 2.* Erhvervs- og vækstministeren kan fastsætte regler om, at afgørelser og andre dokumenter, der udelukkende er truffet eller udstedt på grundlag af elektronisk databehandling, kan udstedes alene med angivelse af den pågældende myndighed som afsender.«

*Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser*

*Til § 65*

Sømandsloven regulerer søfarendes ansættelsesforhold og behandler derfor primært forholdet mellem reder og den søfarende. Loven stiller f.eks. krav til de søfarendes helbredsforhold, og søfartslæger skal derfor indberette den søfarendes helbredsoplysninger til Søfartsstyrelsen. Søfartsstyrelsen træffer på baggrund af lægeundersøgelsen afgørelse om udstedelse af sundhedsbevis til den pågældende sømand. Søfartsstyrelsens afgørelse kan indbringes for Ankenævnet for Søfartsforhold, der træffer den endelige administrative afgørelse i sagen.

Efter den gældende § 71 a kan erhvervs- og vækstministeren fastsætte regler om, at indberetninger og andre meddelelser efter loven samt kommunikation i forbindelse hermed, skal foregå digitalt. Med hjemmel heri har styrelsen udstedt bekendtgørelse nr. 575 af 19. juni 2008 om lægeundersøgelse af søfarende og fiskere, hvorefter danske søfartslæger skal indberette helbredsoplysninger digitalt. Indberetningen kan ske via www.virk.dk på en af Søfartsstyrelsen udviklet blanket. Udenlandske søfartslæger kan indsende oplysningerne på en papirblanket.

Til nr. 1

Med forslagets *§ 71 a, stk. 1*skabes der en generel hjemmel til, at erhvervs- og vækstministeren kan fastsætte regler om, at al skriftlig kommunikation til og fra myndigheder om forhold, som vedrører de områder, der er reguleret efter loven, eller regler, som er udstedt i medfør af loven skal foregå digitalt. Med myndigheder menes de myndigheder, som varetager opgaver efter loven eller regler, som er udstedt i medfør af loven, herunder Søfartsstyrelsen og NaturErhvervsstyrelsen, som kan indsamle oplysninger i forbindelse med besætningskontrol af fiskeskibe. Reglerne er udformet som bemyndigelser til erhvervs- og vækstministeren til at fastsætte regler herom.

Forslaget er således i vidt omfang en videreførelse af den nuværende hjemmel til at fastsætte regler for obligatorisk digital indberetning jf. lovens § 70 a.

Forslaget indebærer bl.a., at skriftlige henvendelser m.v. til myndigheder om forhold, som er omfattet af loven eller af regler, som er udstedt i medfør af loven, ikke anses for behørigt modtaget hos myndigheden, hvis de indsendes på anden vis end den foreskrevne digitale måde.

Hvis oplysninger m.v. sendes til myndigheden på anden måde end den foreskrevne digitale måde, eksempelvis pr. brev, følger det af den almindelige vejledningspligt, jf. forvaltningslovens § 7, at styrelsen må vejlede om reglerne på området, herunder om pligten til at kommunikere på den foreskrevne digitale måde.

Samtidig indebærer forslaget, at meddelelser m.v. til eller fra myndigheden, der sendes på den foreskrevne digitale måde, anses for at være kommet frem til modtageren på det tidspunkt, hvor meddelelsen m.v. er tilgængelig digitalt for modtageren, jf. det foreslåede stk. 3. Det vil sige med samme retsvirkninger som fysisk post, der anses for at være kommet frem, når den pågældende meddelelse m.v. er lagt i modtagerens fysiske postkasse.

Af bekendtgørelserne, der udmønter bemyndigelsen, vil det komme til at fremgå, hvem der omfattes af pligten til at kommunikere med myndighederne, om hvilke forhold og på hvilken måde. Der kan desuden som hidtil fastsættes betingelser for anvendelsen af f.eks. myndighedernes digitale selvbetjeningsløsninger.

Indtil videre er det tanken at udnytte den foreslåede bemyndigelse således, at skriftlig kommunikation til og fra myndigheder om forhold, der er reguleret af sømandsloven, eller regler udstedt i medfør af lov om sikkerhed til søs, skal foregå digitalt f.eks. pr e-mail, hvilket forventes at ske i løbet af 2013.

Ved henvendelser til styrelsen kan styrelsen stille krav om, at den pågældende oplyser en e-mailadresse, som den pågældende kan kontaktes på i forbindelse med behandlingen af en konkret sag eller henvendelse til myndigheden. I den forbindelse kan der også pålægges den pågældende en pligt til at underrette styrelsen om en eventuel ændring i e-mailadressen, inden den konkrete sag afsluttes eller henvendelsen besvares, medmindre e-mails automatisk bliver videresendt til den nye e-mailadresse.

På sigt kan det komme på tale at udvikle andre digitale løsninger, herunder nye selvbetjeningsløsninger til brug for kommunikation om forhold, som er omfattet af loven eller regler udstedt i medfør af loven.

I bekendtgørelserne, som udmønter den foreslåede bemyndigelse i stk. 1, kan der bl.a. fastsættes regler om, at myndigheder kan sende visse meddelelser, herunder afgørelser, forbud, påbud mv. til virksomheder og andre erhvervsdrivende digitale postkasse med de retsvirkninger, der følger af lov om Offentlig Digital Post, som er nærmere omtalt i afsnit 3.3 i de almindelige bemærkninger.

I bekendtgørelsen kan der, som anført i afsnit 5.4.1 i de almindelige bemærkninger, fastsættes overgangsordninger, som skal lette overgangen til obligatorisk digital kommunikation.

I bekendtgørelsen kan der desuden fastsættes fritagelser fra pligten til digital kommunikation. Fritagelsesmuligheden tænkes navnlig anvendt, hvor det er påkrævet at anvende en dansk digital signatur, og der er tale om en person uden dansk CPR-nummer eller et selskab med hjemsted i udlandet, som ikke kan få en dansk digital signatur.

Det forhold, at et selskab eller en person oplever, at den pågældendes egen computer ikke fungerer, at den pågældende har mistet koden til sin digitale signatur eller oplever lignende hindringer, som det er op til den pågældende at overvinde, kan ikke føre til fritagelse fra pligten til digital kommunikation. I så fald må den pågældende anvende en computer på et folkebibliotek eller anmode en rådgiver om at varetage kommunikationen på den pågældendes vegne.

For en nærmere gennemgang af fritagelsesmuligheder og forholdet til EU-retten kan der henvises til henholdsvis afsnit 5.4.2 og 12 i de almindelige bemærkninger. Der kan desuden henvises til afsnit 5.4.3 om fravigelse af krav om digital kommunikation i særlige tilfælde af hensyn til myndighedsudøvelsen.

Det foreslåede *stk. 1*omfatter også kommunikation til og fra Ankenævnet for Søfartsforhold om forhold, som er omhandlet i loven eller regler udstedt i medfør af loven. Ankenævnet for Søfartsforhold behandler klager fra rederier, søfarende mv. over afgørelser, som er truffet efter en række love på det maritime område, herunder sømandsloven. Søfartsstyrelsen er sekretariat for ankenævnet. Det fremgår af bekendtgørelse nr. 439 af 6. juni 2005 om Ankenævnet for Søfartsforhold, at sagsbehandlingen i nævnet foregår på skriftligt grundlag.

Efter det foreslåede *stk. 2*kan der i bekendtgørelsen specificeres krav om anvendelse af bestemte it-systemer, digitale formater og digital signatur eller lignende.

Det foreslåede *stk. 3*fastsætter, hvornår en digital meddelelse må anses for at være kommet frem til adressaten for meddelelsen, dvs. modtageren af meddelelsen.

For meddelelser der sendes til en offentlig myndighed f.eks. Søfartsstyrelsen, er styrelsen adressat for meddelelsen. For meddelelser, som styrelsen sender, er det pågældende selskab eller fysiske person, som meddelelsen sendes til, adressat for meddelelsen.

En meddelelse vil normalt anses for at være kommet frem til myndigheden på det tidspunkt, hvor meddelelsen er tilgængelig for myndigheden, dvs. når styrelsen kan behandle meddelelsen. Dette tidspunkt vil normalt blive registreret automatisk i en modtagelsesanordning eller et datasystem. En meddelelse, der først er tilgængelig efter kl. 24.00, anses normalt først for modtaget den dag, meddelelsen er tilgængelig.

En meddelelse vil normalt anses for at være kommet frem til en virksomhed eller person på det tidspunkt, hvor meddelelsen er tilgængelig for den pågældende. En meddelelse vil blive anset for at være tilgængelig, selvom den pågældende ikke kan skaffe sig adgang til meddelelsen, hvis dette skyldes hindringer, som det er op til den pågældende at overvinde. Som eksempler herpå kan nævnes, at den pågældendes egen computer ikke fungerer, eller den pågældende har mistet koden til sin digitale signatur.

For en nærmere gennemgang af betydningen af fremkomsttidspunktet samt hindringer som følge af it-problemer og lignende kan der henvises til afsnit 5.3 i de almindelige bemærkninger.

Det vil i bekendtgørelsen blive fastsat, hvornår krav om obligatorisk digital kommunikation træder i kraft, ligesom der her kan fastsættes overgangsordninger, som kan lette overgangen til obligatorisk digital kommunikation. Der kan herunder fastsættes regler om, at Søfartsstyrelsen i en overgangsperiode vil behandle henvendelser og lignende, selv om de sendes til myndigheden på papir.

Søfartsstyrelsen har iværksat flere digitale løsninger, der tilbyder virksomheder at kommunikere via webbaserede blanketter. Det er hensigten, at de gældende muligheder for anvendelse af disse digitale selvbetjeningsløsninger opretholdes og gøres obligatoriske på sigt.

Lovforslaget vedrører alene kommunikationsmåden. Der indføres ikke nye oplysningskrav eller mere detaljerede oplysningskrav, end den gældende lovgivning kræver.

Den foreslåede nye *§ 71 b*viderefører den gældende § 71 a, stk. 2 med redaktionelle ændringer og præciseringer.

Der kan således efter den foreslåede *stk. 1*som hidtil fastsættes regler om, at myndigheder kan udstede afgørelser og andre dokumenter efter loven eller regler udstedt i medfør af loven uden underskrift, med maskinel eller på tilsvarende måde gengivet underskrift eller under anvendelse af en teknik, der sikrer entydig identifikation af den, som har udstedt afgørelsen eller dokumentet. For en nærmere gennemgang af fravigelse af underskriftskrav kan der henvises til afsnit 5.5.1 i de almindelige bemærkninger.

Desuden kan der efter *stk. 2*fastsættes regler om, at afgørelser og andre dokumenter, der udelukkende er truffet eller udstedt på grundlag af elektronisk databehandling, kan udstedes alene med myndigheden som afsender ligesom hidtil. Bestemmelsen finder anvendelse både på dokumenter, som myndigheden sender digitalt, og på dokumenter, som sendes på papir med almindelig post. For en nærmere gennemgang af muligheden for at udstede dokumenter og træffe afgørelser alene på grundlag af elektronisk databehandling kan der ligeledes henvises til afsnit 5.5.1 i de almindelige bemærkninger.

Af hensyn til overskueligheden foreslås det, at § 71 a ophæves og erstattes af to nye paragraffer, §§ 71 a og 71 b.

**Lov nr. 618 af 12. juni 2013**

**§ 5**

I lov om søfarendes ansættelsesforhold, jf. lovbekendtgørelse nr. 742 af 18. juli 2005, som ændret bl.a. ved § 2 i lov nr. 493 af 12. maj 2010, § 3 i lov nr. 251 af 30. marts 2011, § 3 i lov nr. 622 af 14. juni 2011 og senest ved § 65 i lov nr. 1231 af 18. december 2012, foretages følgende ændringer:

**1.** I *§ 5* indsættes efter »aftalen, jf. dog«: »§ 19 a i denne lov og«.

**2.** I *§ 10 a* indsættes efter stk. 1 som nyt stykke:

*»Stk. 2.* Hvis en søfarende tages som gidsel i forbindelse med sørøveri, kan Søfartsstyrelsen, så længe den søfarende holdes som gidsel, yde tilskud til rimeligt underhold af den søfarendes ægtefælle og børn under 18 år over for hvem, den søfarende har forsørgerpligt, såfremt disse ikke har eller får midler til deres forsørgelse.«

Stk. 2 og 3 bliver herefter stk. 3 og 4.

**3.** I *§ 10 a, stk. 2,* der bliver stk. 3, indsættes efter »pulje til«: »de i stk. 1 og 2 nævnte«.

**4.** I *§ 15, stk. 1*, ændres »§ 18 d« til: »§ 18 e«.

**5.** Overskriften før *§ 18 a* affattes således:

*»3 a. Den søfarendes ret til at fratræde tjenesten ved krigsfare m.v. og rederens pligt til at drage omsorg for de søfarende ved fare for sørøveri«*

**6.** Efter *§ 18 b* indsættes i *kapitel 3 a*:

**»§ 18 c.** Hvis et skib anløber farvande eller havne, hvor der er fare for sørøveri, har rederen pligt til at drage om sorg for de søfarende. Rederen skal, i overensstemmelse med hvad der må anses som god rederipraksis, træffe foranstaltninger med henblik på at forberede skibet og besætningen på mulige overfald, forebygge overfald samt håndtere tilfælde, hvor skibet angribes, herunder hvis besætningsmedlemmer tages som gidsler.«

**7.** *Kapitel 3 b.* affattes således:

»Kapitel 3 b.

*Søfarendes fritagelse for tjeneste mv. i forbindelse med graviditet og barsel*

**§ 18 d.** Erhvervs- og vækstministeren fastsætter nærmere regler om søfarendes fritagelse for tjeneste om bord på grund af graviditet og barsel.

*Stk. 2.* En søfarende, der fratræder på grund af graviditet, eller som kræver afsked efter § 9, har ret til graviditets-/barselhyre. Dette gælder kun så længe hun ikke har andet arbejde, og højst 2 måneder fra fratrædelsestidspunktet.

*Stk. 3.* Er den søfarendes tjenesteaftale tidsbegrænset, kan rederens pligt til at betale hyre efter stk. 2 dog ikke strækkes ud over det tidspunkt, hvor ansættelsesforholdet i henhold til aftalen ophører.«

**8.** *Kapitel 3 c.* affattes således:

»Kapitel 3 c.

*Søfarendes ret til tjenestefrihed som følge af tvingende familiemæssige årsager*

**§ 18 e.** En søfarende har ret til tjenestefrihed uden hyre, når tvingende familiemæssige årsager gør sig gældende i tilfælde af sygdom eller ulykke, som gør den søfarendes umiddelbare tilstedeværelse påtrængende nødvendig i hjemmet (force majeure).

*Stk. 2.* Under tjenestefriheden kan den søfarende, uanset hvad der er bestemt i § 6 om fratrædelseshavn, opsige tjenesteforholdet med det aftalte eller det i § 5 eller § 37 nævnte opsigelsesvarsel.«

**9.** Efter § 19 indsættes i *kapitel 4*:

**»§ 19 a.** Søfarende, der holdes som gidsler i forbindelse med sørøveri, kan ikke opsiges. Ansættelsesforholdet ophører ikke, selv om skibet går tabt i forbindelse med sørøveri, eller rederen ikke længere kan disponere over det.

*Stk. 2.* Gidslerne har ved frigivelsen ret til fri rejse med underhold til egen bopæl for rederens regning.«

**10.** I *§ 35, stk. 1,* ændres »§ 18 d« til: »18 e« og *»§ 18 c, stk. 2 og 3,«* ændres til: »§18 d, stk. 2 og 3«.

**11.** I *§ 37, stk. 1,* indsættes efter »aftalen, jf. dog«: »§ 19 a i denne lov og«.

**12.** I *§ 47, stk. 1,* indsættes efter »aftalen, jf. dog«: »§ 19 a i denne lov og«.

**13.** *§ 49* affattes således:

**»§ 49.** For skibsføreren finder følgende bestemmelser tilsvarende anvendelse:

1) § 1, stk. 2,

2) § 3, stk. 3 og 4,

3) § 4, stk. 2,

4) § 6,

5) § 7, stk. 1, jf. § 39,

6) § 7, stk. 2, 3. pkt.,

7) § 8,

8) §§ 8 a-8 e,

9) § 10, stk. 3,

10) § 10 a, stk. 1og 2,

11) § 14, stk. 1, jf. stk. 3,

12) § 15,

13) § 18 a, stk. 1 og § 18 b,

14) § 18 c,

15) § 18 d,

16) § 18 e,

17) § 19 a, stk. 2,

18) §§ 21, 22 og 24-26,

19) §§ 27-30, jf. §§ 35, 40 og 41,

20) § 31,

21) §§ 32 og 34,

22) § 33, jf. §§ 35 og 41,

23) § 55, stk. 1 og 2,

24) § 57,

25) § 61 og

26) § 73 a.«

**14.** *§ 65* affattes således:

**»§ 65.** Tilsidesætter rederen sine pligter efter § 55 eller § 73 a eller sin forpligtelse efter § 1 a til at sikre overholdelse af § 12, stk. 2 og 3, § 18 a, stk. 1-4, § 18 b, stk. 4 og 5, § 27, § 49, nr. 13 for så vidt angår § 18 a, stk. 1, § 49, nr. 19, for så vidt angår § 27, § 49, nr. 23 eller 26, § 55, § 74 b, stk. 1 eller 3, eller § 74 c, stk. 2, straffes den pågældende med bøde eller fængsel indtil 1 år. Tilsidesætter rederen sine pligter efter § 4, stk. 1 og 2, § 8 a, stk. 2, § 8 c, stk. 1 og 2, § 8 e, § 46, § 49, nr. 3 eller nr. 24, § 57 eller § 64 b, stk. 1, straffes den pågældende med bøde.

*Stk. 2.* Den, der i øvrigt tilsidesætter sin forpligtelse efter § 1 a til at sikre overholdelse af § 12, stk. 2 og 3, § 18 a, stk. 1-4, § 18 b, stk. 4 og 5, § 27, § 55, § 74 b, stk. 1 eller 3, eller § 74 c, stk. 2, straffes med bøde eller fængsel indtil 1 år, mens den, der i øvrigt tilsidesætter sin forpligtelse efter § 1 a til at sikre overholdelse af § 4, stk. 1 og 2, § 8 a, stk. 2, § 8 c, stk. 1 og 2, § 8 e, § 32, § 56, stk. 1, 2 og 4, § 57, § 60, § 64 a, stk. 2, § 64 b, stk. 1, § 74 eller regler fastsat i medfør af § 73, straffes med bøde. Tilsvarende straffes den, som ikke opfylder sine forpligtelser efter § 1 a til at sikre, at skibsføreren har mulighed for at opfylde de forpligtelser, der påhviler denne.

*Stk. 3.* Den, som udfører privat forhyring eller formidling for søfarende i Danmark uden gyldigt certifikat, eller som kræver vederlag fra de søfarende for sådanne ydelser, kan straffes med bøde.

*Stk. 4.* Der kan pålægges selskaber m.v. (juridiske personer) strafansvar efter reglerne i straffelovens 5. kapitel.

*Stk. 5.* I forhold til strafansvar efter stk. 4 anses personer, som er ansat til at udføre arbejde om bord på skibet af andre end rederen, tillige for at være knyttet til rederen. Er der udstedt overensstemmelsesdokument i henhold til koden om sikker skibsdrift eller certifikat i henhold til konventionen om søfarendes arbejdsforhold til en anden organisation eller person, anses skibsføreren og de søfarende tillige for at være knyttet til den, som dokumentet er udstedt til.«

***Bemærkninger til lovforslaget***

*Almindelige bemærkninger*

*2.2. Styrkelse af søfarendes retsstilling ved sørøveri*

*2.2.1. Gældende ret*

Lovgivningen indeholder ikke - hverken på søfartsområdet eller generelt - bestemmelser, som udtrykkeligt regulerer arbejdsgiveres forpligtelser over for udsendte ansatte, der tages som gidsler.

Lovgivningens almindelige bestemmelser om arbejdsgiverens pligt til at sikre, at arbejdet kan udføres sikkerhedsmæssigt fuldt forsvarligt, omfatter også en pligt til at tage skridt til at forbygge angreb, når skibet sejler i områder, hvor der er fare for sørøveri og væbnede overfald af særlig farlig karakter.

Sådanne regler er fastsat i medfør af lov om sikkerhed til søs. Det følger af Søfartsstyrelsens tekniske forskrift om forebyggelse af pirateri og væbnede overfald på danske skibe, at skibene skal have procedurer for sejlads eller havneanløb i områder, hvor der er risiko for pirateri og væbnede overfald mod skibe. Procedurerne skal bl.a. indeholde bestemmelser, som sikrer, at der sker en vurdering af, hvorvidt der i et område er risiko for pirateri eller væbnede overfald mod skibe, og at der sker løbende opdatering om situationen samt træffes de relevante foranstaltninger til beskyttelse af skibet og dets besætning. Det omfatter bl.a. radarovervågning, skærpet vagthold og rapportering til rederi og myndigheder, ligesom det skal sikres, at besætningen er instrueret om, hvordan de skal forholde sig ved overfald eller kapring. Procedurerne skal udarbejdes under hensyntagen til den Internationale Maritime Organisation’s (IMO) anbefalinger og vejledninger for sejlads i områder med risiko for sørøveri samt ved sejlads i højrisikoområdet ud for Somalia tillige industriens anbefalinger i "Best Management Practices for Protection against Somalia Based Piracy" (BMP).

Sømandsloven indeholder særlige regler om den søfarendes ret til at fratræde tjenesten om bord, hvis skibet skal sejle til et område, hvor der er krigsfare m.v. Sømandslovens § 18 a afgrænser krigsfare til sejlads i områder, hvor der er fare for, at et skib bliver opbragt af krigsførende, udsat for krigsfare eller en anden faretruende situation, der kan sidestilles hermed, eller hvor en sådan fare væsentligt forøges. Ordene ”anden faretruende situation” blev indarbejdet i loven i 1985, for at sikre, at sørøveri eller røverisk overfald af særlig farlig karakter blev omfattet. Lovforslaget indebærer på disse punkter ingen ændring i den gældende retstilstand. Til supplement af lovens bestemmelser har en række af søfartserhvervets arbejdsgiver- og arbejdstagerorganisationer endvidere indgået en aftale, som sikrer, at der altid vil være midler til rådighed til at sikre den søfarendes hjemrejse i tilfælde, hvor der imellem parterne måtte være uenighed om, hvorvidt der foreligger en situation, der i medfør af loven giver den søfarende ret til at fratræde.

Sømandsloven indeholder bestemmelser om opsigelsesvarsel og fratrædelseshavn m.v., hvis den søfarende fratræder tjenesten om bord efter § 18 a. Lovens bestemmelser om afsked er specifikke, og denne fratræden kan ikke benyttes som afskedsgrund. Det samme gælder det forhold, at den søfarende ikke længere kan gøre tjeneste, fordi den pågældende er taget som gidsel af sørøvere. Der er dog ingen bestemmelser, som udtrykkeligt forbyder rederen at opsige søfarende, som er taget som gidsler. En sådan opsigelse vil dog efter omstændighederne kunne tilsidesættes efter de almindelige aftaleretlige bestemmelser.

Sømandsloven indeholder derimod ikke regler, som specifikt regulerer den søfarendes retsstilling, hvis denne tages som gidsler i forbindelse med sørøveri. Rækkevidden af de pligter, som arbejdsgiveren har i forbindelse med et væbnet overfald og gidseltagning, er ikke præcise og skal udledes af det almindelige arbejdsgiveransvar.

Sømandslovens regler vedrører hovedsageligt ansættelsesretlige forhold, som administreres af parterne. Eventuelle uenigheder afgøres i det fagretslige system eller ved domstolene. Det gælder også situationer knyttet til Sømandslovens § 18 a. Der er ikke ændret på dette forhold i forbindelse med ratifikationen af konventionen om søfarendes arbejdsforhold, hvor der i lov nr. 493 af 12. maj 2010 blev indsat bestemmelser i sømandsloven og lov om sikkerhed til søs, hvorefter Søfartsstyrelsen kan føre tilsyn med overholdelse af sømandsloven og regler, som udstedes i medfør heraf. Sigtet med bestemmelsen er, at der skal skabes et hjemmelsgrundlag for det myndighedstilsyn, som er obligatorisk efter konventionen om søfarendes arbejdsforhold. Det gælder f.eks. kontrol med hviletid, ansættelseskontrakter og lægeattester. Rederiers manglende overholdelse af en række af de specifikke krav vedrørende forebyggelse af sørøveri og væbnede overfald er dog strafsanktionerede. Det gælder bl.a. manglende overholdelse af Søfartsstyrelsens bekendtgørelse om forebyggelse af pirateri og væbnede overfald på danske skibe.

Skader, der opstår, når søfarende bliver udsat for sørøveri eller væbnede overfald på skibe, er omfattet af arbejdskadesikringslovgivningens almindelige regler. Dette kan bl.a. indebære, at søfarende, som påføres skade i forbindelse med angreb på skibe, vil være berettiget til erstatning og de øvrige ydelser, som følger af loven

*2.2.2. Den foreslåede ordning*

Lovforslaget medfører ikke ændring af den gældende retstilstand i relation til de søfarendes ret til at fratræde og til at opsige tjenesteforholdet.

Betegnelsen sørøveri anvendes i lovforslaget således, at sørøveri omfatter handlinger, der foretages på det åbne hav og er omfattet af artikel 101 i havretskonventionen og tilsvarende røveriske overfald af særlig farlig karakter på skibe, der befinder sig på et andet lands søterritorium eller i en havn.

Lovforslaget præciserer, at rederen har pligt til at drage omsorg for de søfarende, hvis skibet sejler til områder, hvor der er fare for sørøveri. Omsorgspligten vedvarer, indtil de søfarende er ude af området i god behold. Det gælder også, hvis de søfarende ikke længere opholder sig på skibet.

Med lovforslaget indføres en bestemmelse, som tilsigter at forpligte rederen til at leve op til god rederipraksis i forbindelse med sejlads i piratområder og håndteringen af de tilfælde, hvor skibet angribes; det være sig i forbindelse med såvel røverier som reelle kapringer og gidselstagninger. Pligten omfatter forberedelse af skibet og besætningen, før der sejles til farvande eller havne, hvor der er fare for sørøveri. Skibets sejlads i området og den efterfølgende krisestyring, hvis skibet angribes, og hvis besætningsmedlemmer tages som gidsler, er også omfattet af bestemmelsen, som tillige indebærer en forpligtelse for rederen til at medvirke til, at søfarende, der er taget som gidsler i forbindelse med sørøveri, løslades hurtigst muligt.

Det indebærer bl.a., at rederen, forinden skibet sejler ind i områder med væsentlig risiko for sørøveri, sikrer sig, at han i tilfælde af, at en kritisk situation opstår i form af sørøverangreb eller en reel kapring, har planer for og ressourcer til at håndtere sådanne situationer. Det anses for god rederiskik, at rederen lever op til de retningslinjer, som er aftalt mellem organisationerne om sejlads med bevæbnede vagter. Såfremt der måtte opstå uenighed blandt søfartserhvervets parter om den nærmere fastlæggelse af, hvad der ligger i god rederiskik, vil dette spørgsmål skulle afgøres ved domstolene.

Lovforslaget indebærer ikke et krav om, at der skal være tegnet såkaldte ”kidnap and ransom ”- forsikringer. Sådanne forsikringer bortfalder efter international praksis, såfremt det oplyses, at forsikring er tegnet.

Lovforslaget indebærer, at rederen afskæres fra at opsige søfarende, der holdes som gidsler i forbindelse med sørøveri eller væbnede overfald på skibet.

Lovforslaget tilsigter ikke at udvide det offentliges tilsynsforpligtelser og eventuelle uoverensstemmelser vil - i lighed med, hvad der i dag gælder omkring disse forhold - skulle løses af parterne, i det faglige system eller af domstolene.

Endeligt indføres en mulighed for, at det offentlige kan yde tilskud til rimeligt underhold af de pårørende, som tilfangetagne søfarende har forsørgelsespligt over for., såfremt der ikke f.eks. via overførsel af løn til de pårørende er sikret deres underhold, eller såfremt de pårørende ikke selv har et økonomisk grundlag for at sikre familien, imens familiens forsørger sidder som gidsel. Bestemmelsen vurderes umiddelbart at være mest relevant for personer fra lande, der ikke som i Danmark er sikret adgang til sociale ydelser, når familien er uden midler.

Det bemærkes, at de gældende §§ 18 c. og d. i lov om søfarendes ansættelsesforhold m.v. med lovforslaget omnummereres til §§ 18 d. og e. Af lovtekniske årsager medtages den fulde ordlyd af disse bestemmelser i lovforslaget, selvom der ikke foretages indholdsmæssige ændringer af bestemmelserne.

*Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser*

*Til § 5*

Til nr. 1, 9, 11 og 12

Der foreslås som § 19 a i lov om søfarendes ansættelsesforhold m.v. indsat en ny bestemmelse med forbud for rederen til at opsige søfarende, så længe de holdes som gidsler af pirater. Forbuddet forslås endvidere indskrevet i lovens § 5, stk. 1 om opsigelsesfristen for menige søfarende samt i § 37, stk. 1 og § 47, stk. 1 for at sikre, at forbuddet også omfatter opsigelse af henholdsvis skibsofficerer og skibsførere.

Lov om søfarendes ansættelsesforhold m.v. § 17 om skibsførerens/rederens adgang til at afskedige den søfarende finder ikke anvendelse for søfarende, når de holdes som gidsler af pirater, idet en sådan situation ikke indebærer, at den søfarende misligholder ansættelsesforholdet.

Som en konsekvens af indførelsen af forbud mod at opsige en søfarende, der holdes som gidsel, optjener den søfarende løbende hyre fra rederen i den periode, hvor den søfarende er gidsel hos sørøvere. Den søfarende kan i denne forbindelse ikke anses for uberettiget at have unddraget sig sin tjeneste hverken i en gidselperiode på skibet eller i land, jf. lovens § 21, stk. 3. Ved lov nr. 493 af 12. maj 2010 blev der foretaget en ændring bl.a. af lov om søfarendes ansættelsesforhold m.v., som indebærer af lovens sondring mellem søfarende (personer ansat af rederen til udførelse af skibstjeneste) og de såkaldt uegentlige søfarende (personer ansat af rederen til andet arbejde om bord end skibstjeneste samt personer ansat af andre end rederen) bortfalder, således at begge personalekategorier bliver omfattet af begrebet søfarende. Denne lovændring forventes at træde i kraft den 20. august 2013, samtidig med at den internationale konvention om søfarendes arbejdsforhold træder i kraft. Når begrebet ”søfarende” anvendes i denne lov skal det forstås i overensstemmelse med lov nr. 493 af 12. maj 2010.

Det følger af § 1 a i lov om søfarendes ansættelsesforhold, at rederens forpligtelse til at overholde krav, der gælder efter lov om søfarendes ansættelsesforhold, også gælder i relation til personer, der er ansat til at udføre arbejde om bord af andre end rederen. Det bemærkes, at § 1 a træder i kraft den 20. august 2013.

Til nr. 2 og 3

Den foreslåede nye bestemmelse i § 10 a, stk. 2 har til formål, at sikre, at den danske stat (Søfartsstyrelsen), hvor besætningsmedlemmernes pårørende savner forsørgelse som følge af gidseltagning, kan yde et rimeligt økonomisk tilskud til den søfarendes ægtefælle, børn under 18 år samt tilsvarende nære pårørende, som den søfarende har forsørgerpligt overfor. Tilskudsreglen gælder for nærmeste pårørende uanset hvor de bor i verden. Muligheden for at få et økonomisk tilskud vil formentlig være mest relevant for pårørende, der bor uden for Danmark, idet gidslernes herboende pårørende vil være omfattet af de almindelige regler om udbetaling af kontanthjælp efter loven om aktiv socialpolitik.

Tilskudsreglen finder anvendelse for den søfarendes ægtefælle og børn, men vil også kunne udstrækkes til at omfatte tilsvarende nære pårørende, som den søfarende har forsørgelsespligt over for, f.eks. en samlever, der passer den søfarendes børn, og derfor kan få hjælp til børnenes underhold. Reglen omfatter ikke de situationer, hvor de pågældende f.eks. fra rederiet får tilsendt hele eller dele af den søfarendes løn, og dette fortsætter under gidselsituationen. Det økonomiske tilskud er begrænset til den periode, hvor den søfarende holdes som gidsel, og det vedrører alene underhold som f.eks. forplejning, hygiejne, rimelig husleje for familien o.l. Endeligt skal det økonomiske tilskud være rimeligt, dvs. som udgangspunkt den søfarendes månedlige hyre under sygdom, dog altid begrænset af det til enhver tid gældende højeste sygedagpengebeløb efter lov om sygedagpenge.

Tilskud kan ydes hvis de søfarendes pårørende ikke har midler til deres forsørgelse ved f.eks. gennem egne midler, ved overførelse af midler fra den søfarendes arbejdsgiver eller mulighed for sociale ydelser, der hvor de bor. For pårørende i Danmark vil sådan mulighed foreligge gennem de særlige offentlige sociale ydelser.

Det følger endvidere af lovforslagets § 5, nr. 4, at udgifterne til det statslige tilskud til det rimelige underhold vil blive finansieret gennem den i lov om søfarendes ansættelsesforhold m.v. nævnte pulje til hjælp til økonomisk beskyttelse af efterladte søfarende på danske skibe i danske og udenlandske havn samt på udenlandske skibe i danske havne. Puljen blev etableret ved lov nr. 622 af 14. juni 2011 i forbindelse med at statens tilskud til Søfartens Arbejdsmiljøråd og Handelsflådens Velfærdsråd bortfaldt. Størrelsen af den årlige pulje til efterladte søfarendes hjemrejse mv. fastsættes på de årlige finanslove og er på finansloven for 2013 på 1,7 mio.kr.

Til nr. 4

Der er tale om en konsekvensændring af henvisningen til lov om søfarendes ansættelsesforhold m.v. § 18 d i lovens § 15, stk. 1, som følge af lovforslagets § 5, nr. 6.

Til nr. 5

Det foreslås at tilpasse overskriften til afsnit 3 a i lovens kapitel 2 b, således at der i overskriften tages højde for lovforslagets § 5, nr. 7, om rederens pligt til at drage omsorg for de søfarende ved sejlads i farvande, hvor der er fare for sørøveri.

Til nr. 6

Når der i lovforslaget er anvendt betegnelsen sørøveri omfatter det handlinger, der er omfattet af reglen i artikel 101 i havretskonventionen samt tilsvarende røveriske overfald af særlig farlig karakter på skib i farvande, der er omfattet af et lands søterritorium eller i havn.

Med lovforslagets § 5, nr. 6, indføres en generel skærpet omsorgspligt over for besætningsmedlemmer, når skibe sejler til områder, hvor der er fare for sørøveri. Pligten omfatter for det første, at rederiet skal tage de relevante skridt til at forebygge overfald, herunder sikre, at besætningsmedlemmer i fornødent omfang er instrueret om, hvorledes de skal forholde sig for at undgå angreb, og hvorledes de skal forholde sig, hvis skibet angribes. Når angreb har fundet sted, skal følgerne begrænses for de søfarende og deres pårørende. Det materiale, som de internationale organisationer har udarbejdet inden for rammerne af ”Maritime Piracy - Humaritarian Response” og god praksis for, hvordan rederierne bør støtte tilfangetagne søfarende og deres pårørende, kan tjene som vejledning for omsorgspligten.

Rederiet skal også, i overensstemmelse med hvad der må anses for god rederipraksis, medvirke til, at søfarende, der er taget som gidsler i forbindelse med sørøveri, løslades hurtigst muligt.

Når det er bekræftet, at gidseltagning har fundet sted, er det sædvanlig rederipraksis, at der i rederiet etableres et krisestyringshold med erfaring i håndtering af, hvorledes gidselforhandlinger håndteres. De færreste rederier råder over sådan ekspertise. Det er derfor sædvanligt, at der indhentes professionel ekstern bistand. Der udpeges normalt én person, som forestår kommunikationen med gidselstagerne, men en lang række andre opgaver vil tillige skulle varetages, herunder rederiets underretning og kontakt med de pårørende, tilvejebringelse og håndtering af løsepengene, gidslernes udveksling og deres sikkerhed efter løsladelsen samt hjemrejse, forening med pårørende samt sundhedsundersøgelser og eventuelt lægelig og psykologisk behandling.

Det er hensigten, at der ved vurderingen af, om rederen har gjort tilstrækkeligt for at sikre løsladelse, særligt skal tages hensyn til, hvad der anses som god praksis i erhvervet.

Lovforslaget indebærer ikke et krav om, at der skal være tegnet såkaldte ”kidnap and ransom ”- forsikringer. Det vurderes også, at et sådant krav vil kunne føre til vanskelighed med at opnå forsikring.

Rederiers manglende overholdelse af en række af de specifikke krav vedrørende forebyggelse af sørøveri og væbnede overfald er strafsanktionerede. Det gælder bl.a. manglende overholdelse af Søfartsstyrelsens bekendtgørelse om forebyggelse af pirateri og væbnede overfald på danske skibe.

I lighed med, hvad der allerede i dag gælder vedrørende lov om søfarendes ansættelsesforhold m.v. kapitel 3a, kan bestemmelsen håndhæves civilretligt ved søgsmål ved domstolene eller i det faglige system. Der er tale om en retsstandard, og rederier, der ikke lever op til kravene, kan ifalde erstatningsansvar i overensstemmelse med dansk rets almindelige regler herom. Et sådant ansvar vil i særlige tilfælde efter omstændighederne tillige kunne gøres gældende over for andre personer, der har medvirket til, at omsorgspligten er tilsidesat.

En eventuel sag, der indledes, mens gidselsagen endnu verserer, vil kunne medføre skade for forhandlingerne med gidseltagerne. Det er derfor forudsat, at søgsmål vedrørende manglende overholdelse af bestemmelsen først indledes, efter gidseltagningen er afsluttet.

Til nr. 7 og 8

Der er tale om nyaffattelser af kapitlerne 3 b og 3 c i lov om søfarendes ansættelsesforhold m.v. som følge af indsættelsen af en ny § 18 c i kapitel 3 a. Der gennemføres ingen indholdsmæssig ændring af kapitlerne 3 b og 3 c. Der henvises derfor til lovbemærkningerne til de gældende §§ 18 c og 18 d, der med ændringen bliver til §§ 18 d og 18 e.

Til nr. 10

Der er tale om en konsekvensændring af henvisningen til sømandslovens § 18 c og § 18 d i lov om søfarendes ansættelsesforhold m.v. § 35, stk. 1, som følge af lovforslagets § 5, nr. 6.

Til nr. 13

Forslaget medfører, at de nye bestemmelser i § 18 c om rederens pligt til at drage omsorg for de søfarende ved sejlads til områder med fare for sørøveri, § 19 a om forbud mod opsigelse af den søfarende m.v. og § 10 a, stk. 2, om tilskud til underhold til søfarendes nærmeste pårørende som følge af en gidselsituation også vil omfatte føreren af skibet. Som konsekvens af de nye bestemmelser er der endvidere foretaget en ajourføring af bestemmelsens nummerering.

Til nr. 14

Der foreslås en nyaffattelse af § 65 i lov om søfarendes ansættelsesforhold m.v. som konsekvens af de øvrige foreslåede ændringer i lov om søfarendes ansættelsesforhold m.v. Forslaget er primært en ajourføring af nummereringen af en række bestemmelser. Der henvises derfor til lovbemærkningerne til den gældende § 65 i lov om søfarendes ansættelsesforhold m.v., jf. bemærkningerne til § 3, nr. 2, i lovforslag L 109 af 13. januar 2011.

**Lov nr. 724 af 25. juni 2014**

**§ 6**

I lov om søfarendes ansættelsesforhold m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 73 af 17. januar 2014, som ændret ved § 3 i lov nr. 251 af 30. marts 2011, foretages følgende ændring:

**1.** I *§ 49, nr. 1,* ændres »§ 1, stk. 2,« til: »§ 1, stk. 3,«.

*Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser*

*Til § 6*

Nr. 1

Den foreslåede ændring er en justering af henvisningen i § 49, nr. 1, i lov om søfarendes ansættelsesforhold m.v. som konsekvens af at lovens tidligere § 1, stk. 2, ved § 2 i lov nr. 493 af 12. maj 2010 blev ændret til § 1, stk. 3.

**Lov nr. 740 af 1. juni 2015**

**§ 4**

I lov om søfarendes ansættelsesforhold m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 73 af 17. januar 2014, som ændret ved § 3 i lov nr. 251 af 30. marts 2011 og § 4 i lov nr. 724 af 25. juni 2014, foretages følgende ændring:

**1.** I *§ 75* indsættes som *stk. 2* og *stk. 3:*

*»Stk. 2.* Erhvervs- og vækstministeren kan fastsætte regler om, at dele af loven finder anvendelse for kategorier af personer, som udfører opgaver om bord på skibe uden at være omfattet af § 1, stk. 1. Reglerne fastsættes efter høring af de organisationer for rederne og de søfarende, som spørgsmålet vedrører.

*Stk. 3.* Erhvervs- og vækstministeren kan fastsætte regler om, at dele af loven finder anvendelse for personkategorier, som ikke udfører arbejde af betydning for skibets drift i bred forstand, såfremt de i kraft af deres ansættelsesforhold er beskyttet på et tilsvarende niveau. Reglerne fastsættes efter høring af de organisationer for rederne og de søfarende, som spørgsmålet vedrører.«

***Bemærkninger til lovforslaget***

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|   |  |   |
| *Almindelige bemærkninger* |
|   |   |   |
|   |   |  |

 |

*1. Indledning*

Lov om søfarendes ansættelsesforhold m.v. ændres samtidig, så der indføres mulighed for tilpasning af reguleringen af søfarende for visse personkategorier. Ændringen har til formål at skabe større klarhed og sikre minimumsbeskyttelse af en række arbejdstagerkategorier i særligt offshore sektoren, som ikke er traditionelle søfarende.

*2. Lovforslagets indhold*

*2.5 Lov om søfarendes ansættelsesforhold m.v.*

*2.5.1. Gældende ret*

Lov om søfarendes ansættelsesforhold m.v. (tidligere sømandsloven) gennemfører FN's Internationale Arbejdsorganisations (ILO's) konvention om søfarendes arbejdsforhold (MLC), der blev vedtaget på ILO’s søfartskonference i 2006. Loven omfatter mange aspekter af søfarendes ansættelsesforhold, herunder indgåelse af ansættelsesaftaler, ret til fri hjemrejse, hviletid m.m.

Loven finder anvendelse på skibsføreren og andre søfarende, der defineres, som enhver person bortset fra skibsføreren, der er ansat, forhyret eller arbejder om bord på et dansk skib, og som ikke udelukkende arbejder om bord, mens skibet ligger i havn. I tilfælde af tvivl om, hvorvidt en personkategori skal betragtes som søfarende, afgøres spørgsmålet af Søfartsstyrelsen efter høring af de organisationer for redere og søfarende, som spørgsmålet vedrører.

*2.5.2 Lovforslagets indhold*

Med lov om søfarendes ansættelsesforhold m.v. gennemførtes store dele af ILO’s konvention om søfarendes arbejdsforhold, der ikke i forvejen var en del af dansk lovgivning. Loven finder anvendelse på skibsføreren og andre søfarende, der defineres, som enhver person bortset fra skibsføreren, der er ansat, forhyret eller arbejder om bord på et dansk skib, og som ikke udelukkende arbejder om bord, mens skibet ligger i havn. Det følger af konventionen, at organisationer for redere og søfarende, som spørgsmålet vedrører, skal inddrages, før myndighederne i tilfælde af tvivl træffer afgørelse om, hvorvidt en personkategori skal betragtes som søfarende.

Der er efter lovens vedtagelse i praksis opstået spørgsmål om, hvorvidt visse kategorier af personer er omfattet af begrebet søfarende, og hvis det ikke måtte være tilfældet, hvilke regler, der i givet fald måtte være gældende for disse personer, samt hvorledes man i øvrigt skal foretage en afgrænsning til andre regler og personkategorier, når det drejer sig om personer, der er ansat af en arbejdsgiver i land, og om ikke beskæftiger sig med skibets drift i bred forstand. Dette er særlig udtalt på skibe i offshore sektoren, hvor der kan være mange forskellige personkategorier repræsenteret om bord. Det tilsvarende gælder for skibe til særlige formål.

En bred kreds af de søfarendes organisationer har sammen med rederiforeningerne rejst denne problemstilling og peget på, at der er behov for en nærmere afgrænsning i relation til personkategorier, der ikke indgår i skibets normale driftsbesætning, og som ikke udfører opgaver, der vedrører skibets almindelige drift i bred forstand, og som har "landbaserede ansættelsesforhold", som på mange måder giver dem en beskyttelse på samme niveau som lov om søfarendes ansættelsesforhold m.v. Det drejer sig derfor ikke om skibets driftsbesætning eller fx. maler- eller reparationsgæng samt frisører, kiosk- og restaurationspersonale, som arbejder på passagerskibe, mens de sejler, og som falder ind under § 1, stk. 1, uanset om de pågældendes ansættelsesforhold ikke er knyttet til rederen. Der er heller ikke tale om personkategorier, som i medfør af den ILO-resolution, der er afspejlet i lovens § 1, stk. 2, falder uden for det i § 1, stk. 1, nævnte søfarendebegreb.

Derudover har der været tilfælde, hvor visse personer inddrages under lovens regulering, til trods for at de pågældende på en række områder allerede er sikret samme rettigheder efter de landbaserede regler. Der er tale om kategorier af personer, der typisk er ansat af en arbejdsgiver i land, og hvor der i de landbaserede regler, fx funktionærloven, som gælder for deres ansættelsesforhold, er taget højde for hovedparten af de forhold, som lov om søfarendes ansættelsesforhold m.v. regulerer. Den gældende ordning medfører i praksis tvivl om hvilket regelsæt, der finder anvendelse for disse personkategorier. Der er kun behov for, at sådanne kategorier af personer bliver omfattet af den del af loven, som særligt tager højde for, at arbejdet udføres om bord på et skib. I henvendelsen fra de søfarendes organisationer og rederiforeningerne nævnes som eksempel adgangen til sygdomspleje og forplejning om bord. Baggrunden for henvendelsen er et ønske om, at sikre disse personer en minimumsbeskyttelse, som har relation til, at de befinder sig om bord på et skib.

Det foreslås på den baggrund at ændre loven, således at erhvervs- og vækstministeren efter høring af redernes og de søfarendes organisationer kan fastsætte regler om, at visse kategorier af personer, som i dag ikke er omfattet af loven, efter en konkret vurdering med de nødvendige tilpasninger kan omfattes af en række af bestemmelserne i denne lov og regler udstedt i medfør heraf. Bemyndigelsen i § 75, stk. 2, forventes anvendt på kategorier af personer, der ikke klart falder ind under søfarendebegrebet i § 1, stk. 1, og som heller ikke klart falder helt udenfor, således som det er fastsat i § 1, stk. 1, der skal fortolkes i overensstemmelse med konventionen og den tilknyttede ILO-resolution.

Derudover åbnes der i § 75, stk. 3, mulighed for, at det for visse kategorier af personer, for hvem, der er opstået spørgsmål om, hvorvidt de er omfattet af loven, kan fastsættes, at kun dele af reguleringen skal gælde for dem, såfremt de pågældende via deres ansættelsesforhold allerede er beskyttet på et tilsvarende niveau. Konventionen om de søfarendes arbejdsforhold (MLC) indeholder bestemmelser, hvorefter landene kan gennemføre dele af konventionen ved såkaldt substantiel ækvivalens. Sådanne tiltag skal implementere de relevante bestemmelser i kodens bindende del og respektere de generelle mål for og formål med konventionens bestemmelser.

Der kan derfor være tale om personkategorier, hvor det ikke vurderes hensigtsmæssigt, at der fuldt ud skal gælde samme regulering som for personkategorier, der indgår i den normale driftsbesætning eller udfører opgaver, der vedrører skibets almindelige drift i bred forstand. Den del af lov om søfarendes ansættelsesforhold m.v., som fortsat skal finde anvendelse for de pågældende kategorier af søfarende vil således supplere den beskyttelse, som følger af de pågældendes landbaserede ansættelsesforhold.

Der henvises herom i øvrigt til lovforslagets § 4 samt bemærkningerne hertil.

*Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser*

*Til § 4*

Til nr. 1

Det følger af lovens § 1, stk. 2, og af ILO’s konvention om søfarendes arbejdsforhold, at de organisationer for redere og søfarende, som spørgsmålet vedrører, skal inddrages, før myndighederne i tilfælde af tvivl træffer afgørelse om, hvorvidt en personkategori skal betragtes som søfarende. Der er efter lovens vedtagelse i praksis opstået spørgsmål om, hvorvidt visse kategorier af personer er omfattet af begrebet søfarende, og hvis det ikke måtte være tilfældet, hvilke regler, der i givet fald måtte være gældende for disse personer, samt hvorledes man i øvrigt skal foretage en afgrænsning til andre regler og personkategorier, når det drejer sig om personer, der er ansat af en arbejdsgiver i land, og om ikke beskæftiger sig med skibets drift i bred forstand. Dette er særlig udtalt på skibe i offshore sektoren, hvor der kan være mange forskellige personkategorier repræsenteret om bord. Det tilsvarende gælder for skibe til særlige formål. En bred kreds af de søfarendes organisationer har sammen med rederiforeningerne rejst denne problemstilling og peget på, at der er behov for en nærmere afgrænsning.

Det foreslåede § 75, stk. 2, i lov om søfarendes ansættelsesforhold m.v. åbner mulighed for, at erhvervs- og vækstministeren efter en konkret vurdering og efter høring af redernes og de søfarendes organisationer kan fastsætte regler om, at visse kategorier af personer, der ikke anses for at være omfattet af lovens søfarendebegreb, kan omfattes af en række af bestemmelserne i loven og i regler udstedt i medfør af loven med de nødvendige tilpasninger, således at de sikres en række af de kernerettigheder, som konventionen om søfarendes arbejdsforhold omfatter. Det er ikke hensigten, at bestemmelsen skal anvendes i relation til de personkategorier, fx lodser, der efter den ILO-resolution, der er afspejlet i lovens § 1, stk. 2, klart falder uden for det i § 1, stk. 1, nævnte søfarendebegreb.

De minimumsrettigheder, der tænkes på, er eksempelvis regler om skriftlig ansættelseskontrakt, klageprocedurer om bord, hviletid i de situationer, hvor der er ikke er fastsat tilsvarende regler andet sted, forplejning om bord, ret til at fratræde tjenesten, hvis skibet sejler til et område med krigsfare eller lignende, ret til fri hjemrejse ved arbejdets ophør om bord, samt erstatning for mistede ejendele ved forlis.

Det bemærkes, at det forhold, at en kategori af personer tillægges rettigheder i medfør af den foreslåede § 75, stk. 2, i lov om søfarendes ansættelsesforhold m.v., ikke indebærer, at de pågældende personer vil være omfattet af bestemmelser om søfarende i andre love. Det indebærer eksempelvis, at de pågældende personer ikke vil være omfattet af lov om Handelsflådens Velfærdsråd, og at der derfor ikke skal betales velfærdsafgift for de pågældende personer.

Den foreslåede § 75, stk. 3, i lov om søfarendes ansættelsesforhold m.v. indebærer adgang for erhvervs- og vækstministeren til at fastsætte regler om, at dele af loven finder anvendelse for personkategorier som ikke udfører arbejde af betydning for skibets drift, såfremt de pågældende via deres ansættelsesforhold er beskyttet på et tilsvarende niveau med de nødvendige tilpasninger. Bestemmelsen vil blive administreret inden for de rammer, som følger af konventionen om søfarendes arbejdsforhold.

Den foreslåede bestemmelse forudsættes alene anvendt i relation til personkategorier, der ikke indgår i skibets normale driftsbesætning, og som ikke udfører opgaver, der vedrører skibets almindelige drift i bred forstand, og som har "landbaserede ansættelsesforhold", som på mange måder giver dem en beskyttelse på samme niveau som lov om søfarendes ansættelsesforhold m.v. Dvs. personkategorier for hvilke, der efter vedtagelse af lov om søfarendes ansættelsesforhold m.v. er opstået spørgsmål om, hvorvidt de vil være omfattet af definitionen af søfarende i § 1, stk. 1, i lov om søfarendes ansættelsesforhold m.v. Det drejer sig derfor ikke om skibets driftsbesætning eller fx. maler- eller reparationsgæng samt frisører, kiosk- og restaurationspersonale, som arbejder på passagerskibe, mens de sejler, og som falder ind under § 1, stk. 1, uanset om de pågældendes ansættelsesforhold ikke er knyttet til rederen.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.5.2. i lovforslagets almindelige bemærkninger.

**Lov nr. 400 af 2. maj 2016**

**§ 1**

I lov om søfarendes ansættelsesforhold m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 73 af 17. januar 2014, som ændret ved § 3 i lov nr. 251 af 30. marts 2011, § 4 i lov nr. 724 af 25. juni 2014 og § 4 i lov nr. 740 af 1. juni 2015, foretages følgende ændringer:

**1.** I lovens *fodnote* indsættes efter »1999/63/EF (EU-Tidende, nr. L 124 af 20. maj 2009, side 30-50)«: », og dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2013/54/EU af 20. november 2013 om visse af flagstatens ansvar for overholdelse og håndhævelse af konventionen om søfarendes arbejdsforhold af 2006 (EU-Tidende 2013, nr. L 329, side 1-4).«

**2.** I *§ 10 a, stk. 1, nr. 1,* indsættes efter »hygiejne«: »og fornøden lægebehandling«.

**3.** I *§ 10 a, stk. 4,*ophæves.

**4.** *§ 42, stk. 1,* affattes således:

»Opsiges en skibsofficer, der har været uafbrudt beskæftiget i samme rederi i 12 eller 17 år, skal rederen ved officerens fratræden udrede et beløb svarende til 1 henholdsvis 3 måneders løn.«

**5.** *§ 42, stk. 2-4,* ophæves.

Stk. 5 bliver herefter stk. 2.

**6.** *§ 49, nr. 25* og *26* ophæves, og i stedet indsættes:

»25) § 61,

26) § 73 a og

27) § 73 c.«

**7.** *§ 73 a* affattes således:

**»§ 73 a.** Rederen skal tegne en forsikring godkendt af Søfartsstyrelsen eller stille anden tilsvarende finansiel sikkerhed, der dækker skibsførerens og de søfarendes krav over for rederiet og arbejdsgiveren, hvis denne er en anden end rederiet, i tilfælde, hvor en søfarende bliver efterladt. «

*»Stk. 2.* En søfarende anses som efterladt, såfremt rederen i strid med sine forpligtelser efter ansættelseskontrakten, herunder den kollektive overenskomst, som måtte finde anvendelse, eller denne lov:

1) undlader at dække den søfarendes hjemsendelsesomkostninger,

2) har efterladt den søfarende uden det fornødne til underhold eller økonomisk støtte, eller

3) på anden måde ensidigt og uberettiget har afbrudt forbindelsen med den søfarende, herunder hvis den søfarende ikke har modtaget løn i mindst 2 måneder.«

*»Stk. 3.* Den finansielle sikkerhed, jf. stk. 1, skal dække:

1) den søfarendes grundlæggende behov, indtil den søfarende er kommet hjem, herunder forplejning, sikring af varme, elektricitet, kommunikation, hygiejne og nødvendig lægebehandling m.v., hjemrejseomkostninger samt andre rimelige udgifter, som er en følge af, at den søfarende er blevet efterladt, og

2) fire måneders udestående løn og andet vederlag m.v., som den søfarende er berettiget til som følge af ansættelsesforholdet, i det omfang disse krav ikke er omfattet af dækningen fra Lønmodtagernes Garantifond.

*Stk. 4.* Søfartsstyrelsen kan fastsætte nærmere regler om den finansielle sikkerhed, jf. stk. 1, herunder om dækningsgrænser, om dokumentation for rejste krav, om mulighed for at gøre kravet gældende direkte over for stilleren af den finansielle sikkerhed og om, at sikkerheden ikke skal omfatte krav, som er omfattet af offentlige sociale sikringsordninger, der dækker de søfarende, og ordninger, der gennemfører Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/94/EF af 22. oktober 2008 om beskyttelse af arbejdstagerne i tilfælde af arbejdsgiverens insolvens.

Erhvervs- og vækstministen kan fastsætte regler om, at den pulje som er nævnt i § 10 a, stk. 3, udgør finansiel sikkerhed til dækning af udgifter, som er omfattet af stk. 3, nr. 1.

*Stk. 6.* Søfartsstyrelsen kan fastsætte nærmere regler om udfærdigelse af certifikater eller anden dokumentation for den finansielle sikkerhed, jf. stk. 1, og om opslag heraf på skibet.«

**8.** Efter § 73 b indsættes:

**»§ 73 c.** Erhvervs- og vækstministeren kan fastsætte nærmere regler om fri hjemrejse med underhold efter § 6, stk. 5, § 8, stk. 1, § 10, stk. 3, §§ 11-14, § 18, stk. 2, §§ 18 b, 19 og 30, § 48, stk. 2, og § 49.

**§ 73 d.** Søfartsstyrelsen kan efter forhandling med Arbejdsskadestyrelsen fastsætte regler om certificering eller anden dokumentation for beskyttelse af de søfarende efter arbejdsskadeloven og om opslag af dokumentation og certifikater m.v. på skibet.«

**9.** I *§ 74, stk. 1,* ændres », loven og de regler, der er udstedt i medfør af denne,« til: »loven, de regler, der er udstedt i medfør af loven, og aftalen, der er indgået mellem European Community Shipowners’ Association (ECSA) og European Transport Workers’ Federation (EFT) om konventionen om søfarendes ansættelsesforhold af 2006,«.

***Bemærkninger til lovforslaget***

*Almindelige bemærkninger*

*1.* *Indledning*

Formålet med lovforslaget er at styrke efterladte søfarendes økonomiske stilling og styrke sikkerheden til søs i forbindelse med større maritime anlægsprojekter. Formålet er desuden at gennemføre lettelser og effektiviseringer for de maritime erhverv vedr. vragfjernelse i forbindelse med bugsering af skibe, og ved syn af dykkermateriel.

Lovforslaget gennemfører endvidere andre mindre justeringer på søfartsområdet.

*1.1.* *Sikring af søfarendes økonomiske stilling ved rederens misligholdelse af ansættelsesforholdet*

Lovforslaget gennemfører de seneste ændringer til konventionen om søfarendes arbejdsforhold (MLC) fra 2014 i lov om søfarendes ansættelsesforhold.

FN's Internationale Arbejdsorganisation, ILO, har på den internationale arbejdskonference (ILC) i 2014 på baggrund af et fælles forslag fra redernes og de søfarendes organisationer vedtaget ændringerne til MLC.

Medmindre Danmark skal afvise ændringerne, skal ændringerne i MLC være godkendt af Folketinget senest den 18. juli 2016 og i henhold til konventionen være gennemført i dansk ret senest januar 2017.

Ændringerne består i en udvidelse af kravene om finansiel sikkerhed for efterladte søfarende til også at omfatte situationer, hvor den søfarende i en periode på to måneder eller derover ikke har modtaget løn. Den finansielle sikkerhed skal dække de personer, som omfattes af konventionen, dvs. såvel skibsførere som de søfarende. Der skal udover de nuværende regler om sikkerhed for rederens forpligtelse til at sikre hjemrejse med underhold nu også stilles sikkerhed for opfyldelsen af efterladte søfarendes øvrige grundlæggende behov, indtil de er kommet hjem, samt for udestående krav på løn og andet vederlag, som skibsføreren og de søfarende har i medfør af ansættelsesforholdet. Den finansielle sikkerhed skal mindst dække fire måneders udestående krav på løn og andet udestående vederlag m.v., herunder løn under sygdom, krav på erstatning for afbrydelse af arbejdsforholdet, godtgørelse i forbindelse med opsigelse eller afbrydelse af arbejdsforholdet, pensionsbidrag samt feriegodtgørelse, dog også begrænset til 4 måneder. Sikringen af skibsførerens og de søfarendes grundlæggende behov, hvis de bliver efterladt, omfatter midler, som kan sikre den efterladte søfarendes hjemrejse og underhold, herunder mad, tøj, om fornødent overnatning, drikkevandsforsyning, fornødent brændstof til at overleve om bord på skibet, nødvendig lægebehandling samt andre rimelige omkostninger, indtil den efterladte søfarende kommer hjem. Der skal endvidere om bord på skibene forefindes certifikater eller anden dokumentation fra garantistillerne. Der henvises til ændringerne i "2.5 - Hjemsendelse" i konventionen.

Konventionsændringerne indebærer ingen udvidelse af rederiernes materielle forpligtelser over for de søfarende, men alene en sikring af, at de allerede eksisterende forpligtelser opfyldes. Ændringerne indebærer bl.a., at den danske stat som noget nyt skal sikre, at der etableres et finansielt sikkerhedssystem, der sikrer betaling af udestående lønkrav m.v. for alle søfarende på danske skibe.

Desuden præciseres konventionens gældende krav om finansiel sikkerhed for søfarendes rettigheder i forbindelse med arbejdsskader og erhvervsbetingede sygdomme, og der fastsættes et nyt krav om, at der skal foreligge dokumentation for den finansielle sikkerhed om bord på skibene. Der henvises til ændringerne i "4.2 - Redernes ansvar" i konventionen. På samme måde, som de andre rettigheder, der er omtalt i MLC, vil kravet om finansiel sikkerhed skulle indgå i MLC-certifikatet og vil også være genstand for kontrol, ikke kun af flagstaten, dvs. Danmark for så vidt angår dansk flagede skibe, men også i forbindelse med havnestatskontrol over for skibe, som ikke fører dansk flag.

*2.* *Lovforslagets indhold*

*2.1.* *Sikring af søfarendes økonomiske stilling ved rederens misligholdelse af ansættelsesforholdet*

*2.1.1.* *Gældende ret*

Lov om søfarendes ansættelsesforhold m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 73 af 17. januar 2014, (tidligere sømandsloven) gennemfører FN's Internationale Arbejdsorganisations (ILO's) konvention om søfarendes arbejdsforhold (MLC), der blev vedtaget på ILO’s søfartskonference i 2006. Loven omfatter mange aspekter af søfarendes ansættelsesforhold, herunder indgåelse af ansættelsesaftaler, ret til fri hjemrejse, hviletid m.m. Dele af konventionen er dog gennemført ved anden lovgivning. Dette gælder bl.a. konventionens krav om erstatning ved arbejdsskader og arbejdsbetingede sygdomme, der i Danmark er omfattet af arbejdsskadelovgivningen.

*2.1.1.1.* *Sikring af den søfarendes grundlæggende behov*

Søfartsstyrelsen kan yde tilskud bl.a. til underhold og hjemsendelse af personer, som er efterladt på danske skibe som følge af rederiets misligholdelse af deres ansættelseskontrakt, jf. § 10 a, stk. 1, i lov om søfarendes ansættelsesforhold m.v. Der er i henhold til § 10 a, stk. 3, afsat en særlig pulje på finansloven bl.a. til dækning heraf. På finansloven for 2014 udgjorde puljen 1,2 mio. kr. og for 2015 udgør den 0,5 mio. kr. Lægebehandling er ikke nævnt eksplicit under de udgifter til underhold, der kan ydes tilskud til efter bestemmelsen i § 10 a, stk. 1. Det antages dog, at lægeudgifter er omfattet af den gældende bestemmelse.

Rederen har efter lovens § 73 a, stk. 1, pligt til at stille finansiel sikkerhed for de hjemrejser med underhold, som rederen skal betale, men ikke for de øvrige forpligtelser i forbindelse med sikring af de søfarendes grundlæggende behov, fx olie til opvarmning og mad om bord. Der er i loven hjemmel til, at ministeren kan beslutte, at den afsatte pulje kan tjene som finansiel sikkerhed for rederens pligt til at betale hjemrejse med underhold. Det er ved bekendtgørelse fastsat, at redernes pligt til at stille sikkerhed for udgifterne til hjemrejse med underhold anses for opfyldt med afsættelsen af puljen på finansloven.

Udgifterne til søfarendes lægehjælp, lægemidler, visse tandlægebehandlinger, sygehusbehandling m.v. dækkes af den særlige sygesikringsordning for søfarende m.v. inden for de rammer, som er fastsat ved bekendtgørelse nr. 1331 af 5. december 2006. Rederens udgifter refunderes af staten, men arbejdsgiveren har en udlægspligt. Ordningen omfatter også søfarende, som er blevet efterladt. Betaler arbejdsgiveren ikke, kan den søfarende selv ansøge om refusion af udgifterne hos Søfartsstyrelsen.

*2.1.1.2.* *Sikring af søfarendes løn og andet vederlag m.v.*

Lov om søfarendes ansættelsesforhold m.v. indeholder ingen bestemmelser om sikkerhedsstillelse for søfarendes udestående lønkrav m.v., men skibsføreren og andre søfarende har i medfør af søloven søpanteret i skibet for deres krav på hyre og andet vederlag.

Lønmodtagernes Garantifond giver endvidere arbejdstagere finansiel sikkerhed for lønkrav i tilfælde af rederens konkurs og visse andre former for insolvensbehandling. Lov om Lønmodtagernes Garantifond indeholder ingen særregler vedrørende søfartsforhold.

Lønmodtagernes Garantifond dækker de ansattes krav på løn og andet vederlag, erstatning og godtgørelse for afbrydelse af arbejdsforholdet, som i tilfælde af konkurs ville være tillagt fortrinsret efter bestemmelserne i konkursloven. Fonden dækker inden for en beløbsgrænse på 160.000 kr., ved rekonstruktionsbehandling dog 80.000 kr. og begrænset til maksimalt 3 måneders løn.

Det er en forudsætning for fondens dækning, at der er en ansættelsesmæssig tilknytning til Danmark. Dækning fra fonden efter lovens almindelige regler forudsætter, at arbejdsgiveren har hjemsted her i landet, eller har etableret en filial eller et andet fast driftssted her i landet, hvortil arbejdstageren er knyttet. Det er ikke tilstrækkeligt, at den pågældende har udført arbejde i Danmark for en udenlandsk arbejdsgiver, eller at den pågældende har arbejdet på et dansk skib. Det forhold, at en anden dansk virksomhed end arbejdsgiveren hæfter for ubetalte lønkrav efter bestemmelser i loven om kædeansvar, indebærer heller ikke, at krav imod den pågældende virksomhed bringes ind under fondens dækningsområde.

Loven om Lønmodtagernes Garantifond indeholder i § 1, stk. 2, en supplerende særregel vedr. virksomheder, der virker i flere EU/EØS medlemsstater. Reglen gennemfører bestemmelser i direktiv 2002/74/ EF om fordelingen, når flere medlemsstaters garantiordninger er i spil. Fonden dækker også lønmodtagers krav imod sådanne virksomheder, der er insolvente, såfremt lønmodtageren sædvanligvis udførte sit arbejde i Danmark. Bestemmelsen indebærer imidlertid, at besætningsmedlemmer på skibe under dansk flag, hvis lønkrav ellers ville være omfattet af den danske garantifond, vil blive henvist til at søge dækning i et andet EU/EØS lands fond, såfremt den pågældende har gjort tjeneste på et skib, som sædvanligvis sejler i én anden medlemsstats farvand. Tilsvarende vil arbejdstagere på skibe under et flag fra et andet EU land også kunne gøre deres krav gældende over for den danske lønmodtagergarantiordning, hvis skibet overvejende sejler mellem danske havne.

Bidrag til Lønmodtagernes Garantifond opkræves sammen med bidraget til ATP. Det indebærer, at der betales bidrag til Lønmodtagernes Garantifond for søfarende fra EU-lande samt lande, der er indgået aftaler om social dækning med. Dansk ansatte søfarende fra andre tredjelande uden socialaftale er omfattet af fondens dækning, uden at der betales bidrag fra disse

Det offentlige yder i enkelte tilfælde rederierne refusion af dele af de udgifter, som er omfattet af konventionens krav om sikkerhedsstillelse for udestående krav, der følger af ansættelsesforholdet. Sygedagpengereglerne for søfarende indebærer således, at arbejdsgivere, der har påtaget sig at yde løn under sygdom ud over arbejdsgiverperioden, kan få refunderet et beløb svarende til det sygedagpengebeløb, som den søfarende kunne have oppebåret, hvis den pågældende ikke modtog løn under sygdom.

*2.1.1.3.* *Finansiel sikkerhed vedr.* *arbejdsskader og erhvervsbetingede sygdomme*

Den gældende konvention indeholder allerede bestemmelser om finansiel sikkerhed for opfyldelsen af skibsførers og søfarendes krav i forbindelse med arbejdsskader og erhvervsbetingede sygdomme. Konventionsbestemmelserne om arbejdsskader og erhvervsbetingede sygdomme er gennemført i dansk ret ved den danske arbejdsskadeordning. Arbejdsskadeordningen er reguleret i arbejdsskadeloven og omfatter alle, der arbejder om bord på danske skibe.

*2.1.2.* *Ministeriets overvejelser*

*2.1.2.1.* *Finansiel sikkerhed for den søfarendes løn m.v.*

Lovforslaget medfører ingen ændring af redernes materielle forpligtelser over for de søfarende, der hidrører fra kontraktforholdet, men skal alene sikre, at der er et økonomisk grundlag for, at disse forpligtelser kan opfyldes, når arbejdsgiveren ensidigt og uberettiget misligholder sine forpligtelser.

Lovforslaget indebærer, at det hidtidige lovkrav om, at der skal stilles finansiel sikkerhed for udgifter til hjemsendelse med underhold udvides til at skulle dække andre af de søfarendes grundlæggende behov, indtil de søfarende er kommet hjem. Erhvervs- og vækstministeren får dog mulighed for at fritage for forsikringskravet i det omfang, puljen efter § 10 a anses for at være tilstrækkelig.

Sikring af den søfarendes grundlæggende behov, indtil den søfarende kommer hjem, omfatter forplejning, nødvendig pleje og lægebehandling m.v., hjemrejseomkostninger samt alle udgifter, som den søfarende med rimelighed har haft som følge af at være blevet efterladt. Det vil også i særlige tilfælde kunne omfatte nødvendig beklædning. Det omfatter også sikring af varme, elektricitet og kommunikation, som skal sikre, at den søfarende og skibsføreren har tålelige forhold om bord, mens fx sikring af bunkers til skibets manøvrering og øvrig drift normalt ikke er omfattet.

Derudover skal der stilles finansiel sikkerhed, som dækker fire måneders udestående løn og andet udestående vederlag, som den søfarende er berettiget til som følge af ansættelsesforholdet, men kun i det omfang disse lønkrav m.v. ikke er omfattet af dækningen fra Lønmodtagernes Garantifond. Der åbnes endvidere mulighed for, at Søfartsstyrelsen kan fastsætte regler om, at sikkerheden ikke skal omfatte krav, som er omfattet af offentlige sociale sikringsordninger, der dækker de søfarende. Det vil også kunne fastsættes, at rederiernes garantistillelse ikke skal omfatte krav, som dækkes af lønmodtagergarantiordningerne i de andre EU/EØS stater.

Lønmodtagernes Garantifond vurderes at dække langt de fleste situationer, der kan opstå, men der er også tilfælde, som ikke dækkes under de nuværende danske regler, og hvor de søfarende nu får en yderligere beskyttelse. Lønmodtagernes Garantifond omfatter krav på løn og andet vederlag, herunder løn under sygdom, erstatning for afbrydelse af arbejdsforholdet, godtgørelse i forbindelse med opsigelse eller afbrydelse af arbejdsforholdet samt feriegodtgørelse. Den ændrede konventions bestemmelser om sikkerhedsstillelse for disse typer af krav går dog på flere punkter videre end den dækning, der kan opnås under Lønmodtagernes Garantifond:

– Fonden omfatter kun krav mod arbejdsgiveren, og kun såfremt den søfarende har en ansættelsesretlig tilknytning til Danmark, dvs. ansættelsesforholdet skal være knyttet til en dansk arbejdsgiver eller til en her i landet etableret filial af en udenlandsk arbejdsgiver – typisk med hvem ansættelsesaftalen er indgået. Konventionen kræver, at skibsføreren og alle de søfarende skal være dækket, uanset hvem der er arbejdsgiver, og uanset hvor denne er etableret.

– Fonden omfatter ikke lønmodtagere, som er nærtstående til arbejdsgiveren, samt en virksomheds øverste ledelse. Konventionen har ikke denne begrænsning.

– Dækningen efter Lønmodtagernes Garantifond forudsætter, at arbejdsgiveren er underkastet insolvensbehandling. Sidestillet hermed er virksomhedens endelige ophør, såfremt det godtgøres, at arbejdsgiveren er ude af stand til at betale kravet. Den ændrede konvention indebærer derimod, at der også skal ydes bistand under for insolvenssituationen, idet der skal ydes bistand til den søfarende, når det godtgøres, at der ikke er sket betaling af løn ifølge kontrakten i to måneder.

– Fondens dækning er begrænset til 160.000 kr., ved rekonstruktionsbehandling dog 80.000 kr. og højest 3 måneders løn. Den ændrede konvention indebærer, at sikkerhedsstillelsen skal dække 4 måneders løn m.v.

– Fonden omfatter kun krav, som er omfattet af konkurslovens lønprivilegium. Det indebærer bl.a., at udbetalinger til fx udlæg for arbejdsgiveren eller rejseomkostninger ikke dækkes af fonden. Det indebærer desuden, at løn- eller vederlagskravet skal være forfaldet i tidsrummet fra 6 måneder før fristdagen og indtil konkursdekretets afsigelse, og at fonden ikke dækker erstatningskrav for afbrydelse af arbejdsforholdet, som ville være forfaldet mere end 6 måneder før fristdagen. Konventionen indeholder ikke tilsvarende tidsmæssige begrænsninger.

– Lønmodtagernes Garantifond omfatter kun nettolønnen og dækker således ikke den del af kravet, som arbejdsgiveren skulle have indeholdt i dansk kildeskat eller i forbindelse med lønindeholdelse. Lønmodtageren godskrives dog ved skatteopgørelsen det beløb, som fonden har fradraget. Der gælder en tilsvarende ordning i forbindelse med lønindeholdelse. Konventionen har ikke en sådan begrænsning.

– Fonden omfatter ikke tilfælde, hvor lønmodtageren sædvanligvis udfører sit arbejde i en anden EU/EØS medlemsstat. Dette gælder også for søfarende på danske skibe, fx hvis skibet, som den pågældende arbejdede på, sejlede i fast cabotage i et andet EU/EØS land. I sådanne tilfælde vil det ikke være Lønmodtagernes Garantifond, men garantiinstitutionen i det pågældende EU/EØS land, som vil skulle bistå den søfarende. Konventionen fastsætter, at flagstaten også i sådanne tilfælde skal sikre, at det finansielle sikkerhedssystem lever op til konventionens krav.

*2.1.2.2.* *Finansiel sikkerhed vedr.* *arbejdsskader og erhvervsbetingede sygdomme*

De nye konventionskrav præciserer kravet om finansiel sikkerhed vedrørende arbejdsskader og erhvervsbetingede sygdomme og indfører et nyt krav om certificering (dokumentation) for den finansielle sikkerhed. Konventionen er udformet således, at de materielle bestemmelser inden for de enkelte områder kan opfyldes gennem regulering, der medvirker til fuldt ud at opnå det generelle formål med de enkelte bestemmelser (i ILO-retten kaldet ”substantiel ækvivalens”). I dansk ret gennemfører den danske arbejdsskadeordning således de gældende konventionskrav om finansiel sikkerhed ved arbejdsskader og erhvervsbetingede sygdomme. Arbejdsskadeordningen vil på samme vis dække de præciserede konventionskrav på dette område. Det er derfor alene det nye krav om, at der skal foreligge et certifikat som dokumentation for arbejdsskadeordningen på skibene, der skal gennemføres.

*2.1.3.* *Den foreslåede ordning*

*2.1.3.1.* *Finansiel sikkerhed for den søfarendes løn m.v.*

Der er i lovforslaget lagt op til, at de nye krav om finansiel sikkerhed skal supplere de eksisterende sikringsordninger. Derfor skal den finansielle sikkerhed dække fire måneders udestående løn og andet vederlag, som den efterladte søfarende er berettiget til som følge af ansættelsesforholdet, men kun i det omfang disse lønkrav mv. ikke er omfattet af dækningen fra Lønmodtagernes Garantifond.

Afgrænsningen af Lønmodtagernes Garantifonds dækning indebærer, at sikkerhedsstillelsen for de rederier, der anvender søfarende med ansættelsesretlig tilknytning til Danmark, er mindre omfattende end den sikkerhedsstillelse, der skal fremskaffes for rederier, der anvender søfarende uden ansættelsesretlig tilknytning til Danmark (dvs. navnlig søfarende, hvis ansættelsesaftale ikke er indgået med danske virksomheder eller udenlandske virksomheders filialer her i landet). Dækningen efter Lønmodtagernes Garantifond udgør en bedre sikring end private ordninger. Fonden dækker således alle de krav, som den skal efter loven, uanset om arbejdsgiveren ikke har tilmeldt sig ordningen, og uanset om der ikke er betalt bidrag til fonden. Dette gælder såvel tilfælde, hvor skyldige bidrag ikke er betalt, som tilfælde hvor arbejdsgiveren ikke har været forpligtet til at betale bidrag. En privat ordning vil derimod kunne bringes til ophør, hvis leverandøren af den finansielle sikkerhed med mindst 30 dages varsel giver underretning herom til flagstatens myndigheder. Herefter må skibet ikke sejle videre, men arbejdstagernes dækning ophører.

Ud over lønkrav er en række andre udgifter, som skal dækkes af den finansielle sikkerhed, allerede helt eller delvist dækket af eksisterende danske sociale ordninger – fx udgifter til lægebehandling og anden sygesikring, som dækker de søfarende - således at de selvstændigt, dvs. uafhængigt af om rederen indgiver ansøgning, har ret til dækning fra ordningen. For at sikre mod en ”dobbeltdækning” giver lovforslaget en adgang for Søfartsstyrelsen til at fastsætte nærmere regler om den finansielle sikkerheds dækningsomfang, herunder, at sikkerhedsstillelsen ikke skal omfatte ydelser, som er omfattet af offentlige sociale sikringsordninger. Der kan også fastsættes regler om dokumentation for rejste krav og muligheden for at gøre kravet gældende direkte overfor stilleren af den finansielle sikkerhed. Det er hensigten bl.a. at undtage krav, der i forvejen er dækket af den særlige sygesikringsordning for søfarende, fra kravet om sikkerhedsstillelse. De nærmere vilkår herfor vil blive fastsat efter høring af erhvervets parter. Det er også hensigten, at krav, der er dækket af retten til syge- eller barselsdagpenge fra det offentlige, vil blive undtaget fra kravet om sikkerhedsstillelse. På tilsvarende måde vil det også kunne fastsættes, at fx en privat forsikringsordning ikke skal omfatte de krav, som dækkes af lønmodtagergarantiordningerne i de andre EU/EØS lande.

Den finansielle sikkerhed skal stilles ved en godkendt forsikring eller anden tilsvarende finansiel sikkerhed. Den skal give den søfarende direkte adgang til kompensation, dvs. ansøgningen skal ikke indsendes gennem rederiet eller godkendes heraf, men den søfarende skal naturligvis kunne dokumentere sit krav.

Konventionen stiller krav om, at der på skibe med en bruttotonnage på 500 eller derover, som ikke udelukkende besejler havne i flagstaten, skal opslås et certifikat eller anden dokumentation udstedt af leverandøren af den finansielle sikkerhed, som attesterer, at ordningen har et dækningsomfang, som lever op til kravene i konventionen. Det sker for at give den søfarende oplysninger om, hvor den pågældende skal henvende sig. På lignende måde vil der også på danske skibe fx være oplysninger om Lønmodtagernes Garantifond. For skibe med en bruttotonnage på 500 BT eller derover vil de nye krav om finansiel sikkerhed endvidere indgå i skibets MLC-certificering, som foretages efter bestemmelsen i lovens § 74 b og regler, som er udstedt i medfør denne bestemmelse.

Lovforslaget indebærer, at erhvervs- og vækstministeren kan fastsætte nærmere regler om det certifikat, som leverandøren af den finansielle sikkerhed skal udstede. Bestemmelserne vedrørende certifikater vil blive udformet således, at leverandøren af den finansielle sikkerhed skal indestå for at dække samtlige de krav, der er omfattet af de nye bestemmelser og de regler udstedt i medfør heraf, dog ikke krav der fx er dækket af Lønmodtagernes Garantifond. Det betyder, at forsikringen også skal omfatte eventuelle søfarende uden ansættelsesretlig tilknytning til Danmark. Såfremt forsikringsselskabet eller leverandøren af den finansielle sikkerhed over for rederen i det underliggende retsforhold betinger sig, at rederiet alene anvender søfarende, som er omfattet af Lønmodtagernes Garantifonds dækning, vil det således blive selskabets risiko, såfremt rederiet handler i strid hermed.

Bestemmelsen i lovens § 75 giver hjemmel for erhvervs- og vækstministeren til at fastsætte regler, der fraviger lovens almindelige bestemmelser for fiskeskibe. Fiskeskibe er ikke omfattet af konventionen om de søfarendes arbejdsforhold, og det er hensigten, at fiskeskibe derfor ikke omfattes af de nye bestemmelser om finansiel sikkerhed. Det er den samme ordning, der er anvendt i forbindelse med gennemførelsen af konventionsreglerne fra 2006.

*2.1.3.2.* *Finansiel sikkerhed vedr.* *arbejdsskader og erhvervsbetingede sygdomme*

Det nye konventionskrav om, at der skal foreligge et certifikat som dokumentation for arbejdsskadeordningen på skibene, gennemføres ved indførelse af lovhjemmel til at fastsætte nærmere regler om sådan certificering ved bekendtgørelse, jf. bemærkningerne til den foreslåede § 73 d i lov om søfarendes ansættelsesforhold, jf. lovforslagets § 1, nr. 6.

*Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser*

*Til § 1*

Til nr. 1

Lovens eksisterende fodnote udvides med forslaget, så der henvises til EU-direktiv 2013/54/EU af 20. november 2013 om visse af flagstatens ansvar for overholdelse og håndhævelse af konventionen om søfarendes arbejdsforhold af 2006, EU-Tidende 2013, nr. L 329, side 1-4, som delvist gennemføres med lovforslaget.

De dele af direktivet, som ikke gennemføres med forslaget, er gennemført ved bekendtgørelse nr. 66 af 27. januar 2015 og bekendtgørelse nr. 70 af 27. januar 2015.

Til nr. 2

Søfartsstyrelsen kan efter § 10 a, stk. 1, i lov om søfarendes ansættelsesforhold m.v. - inden for rammerne af en pulje, der er afsat på finansloven - yde tilskud bl.a. til dækning af en række udgifter til underhold om bord og hjemrejse med underhold for personer, der er blevet efterladt på skibe som følge af rederiets misligholdelse af ansættelsesforholdet. Den foreslåede ændring præciserer, at der herunder kan ydes tilskud til lægebehandling, indtil hjemrejse finder sted, til personer, der som følge af rederens væsentlige misligholdelse af deres ansættelseskontrakt er efterladt på et dansk skib eller på et udenlandsk skib i dansk havn. Puljen, der er afsat på finansloven, tjener også til dækning af visse tilskud til pårørende til søfarende, der er taget som gidsler af sørøvere, jf. lovens § 10, a, stk. 2, og udgjorde på finansloven for 2014 1,2 mio. kr. og for 2015 udgjorde den 0,5 mio. kr. Der er ikke planer om at forøge puljen. Derfor vil det blive drøftet med søfartserhvervets parter, om der uden andre initiativer fortsat er tilstrækkelige midler til rådighed til at sikre puljens formål. Hvorvidt suspensionen af rederens forpligtelse til selv at stille sikkerhed kan opretholdes, vil afhænge af disse drøftelser.

Til nr. 3

Den gældende § 10 a, stk. 4, erstattes af de foreslåede § 73 a, stk. 5, og § 73 c i lov om søfarendes ansættelsesforhold m.v., jf. lovforslagets § 1, nr. 5 og 6, hvortil der henvises. Spørgsmålet om hvorvidt bekendtgørelse nr. 943 af 8. juli 2013 om finansiel sikkerhed for søfarendes hjemrejse, vil blive videreført med hjemmel i den foreslåede § 73 a, stk. 5,afhænger af de drøftelser med søfartserhvervets parter, som er omtalt ovenfor i bemærkningerne til § 1, nr. 1. .

Til nr. 4

Reglerne om skibsofficerers fratrædelsesgodtgørelse justeres, så reglerne svarer til de ændringer, der blev gennemført i funktionærlovens § 2 a ved lov nr. 52 af 27. januar 2015.

Efter lovforslaget vil skibsofficerer, ligesom det er tilfældet for personer omfattet af funktionærloven, ikke længere være afskåret fra at opnå fratrædelsesgodtgørelse i situationer, hvor officeren ved fratrædelsen oppebærer folkepension eller alderspension. Der sker ved en ophævelse af de gældende § 42, stk. 2-4, i lov om søfarendes ansættelsesforhold m.v. Den foreslåede ændring vedr. skibsofficerers fratrædelsesgodtgørelse sikrer således – på samme vis som ændringen af funktionærloven - at reglerne om fratrædelsesgodtgørelse fuldt ud er i overensstemmelse med EU-retten.

Til nr. 5

Bestemmelsen knytter sig til ændringen, der er foretaget med lovforslagets § 1, nr. 4, og indebærer en forenklet opgørelse af fratrædelsesgodtgørelsen i § 42, stk. 1, i lov om søfarendes ansættelsesforhold m.v. Denne ændring svarer fuldt ud til en tilsvarende ændring af funktionærlovens § 2 a ved lov nr. 52 af 27. januar 2015 og sikrer, at de søfarende får den samme retsstilling, som lønmodtagere har efter funktionærlovens § 2 a.

Til nr. 6

Ændringerne sikrer, at skibsføreren fortsat vil være omfattet af reglerne vedr. hjemrejse med underhold og sikring af løn og andet vederlag, herunder den foreslåede nye § 73 c i lov om søfarendes ansættelsesforhold m.v.

Til nr. 7

Den foreslåede *§ 73 a, stk.* 1, indebærer, at rederiet skal etablere en finansiel sikkerhed, som dækker de i § 73 a, stk. 3, nævnte krav. Sikkerhedsstillelsen bliver kun aktuel, hvis rederen i strid med ansættelseskontrakten ikke overholder sine forpligtelser. I den typiske situation efterlades skibet i en havn eller ligger for anker uden for havneområdet, og de søfarende har hverken proviant eller fx olie til at sikre elektricitet om bord til lys, køleskab og lignende. Dette vil ofte være i slutningen af en periode, hvor den søfarende heller ikke har fået løn. De nærmere betingelser for at blive anset som efterladt fremgår af § 73 a, stk. 2., og følger konventionen.

Sikkerhedsstillen kan have form af en forsikringsordning eller en garantiordning, men kan også være medlemskab af en gensidig solidarisk ordning, som sikrer, at der er tilstrækkelige midler til rådighed, og som hurtigt kan yde bistand til efterladte søfarende. Etableres den finansielle sikkerhed i andet regi end et forsikringsselskab, skal den etableres således, at den er uafhængig af rederiet eller af arbejdsgiveren, hvis denne er en anden, samt at driftskapital er beskyttet imod kreditorforfølgning i tilfælde af rederiets eller arbejdsgiverens insolvens. Den finansielle sikkerhed vil også kunne være en kommunal eller statslig selvforsikringsordning.

Den finansielle sikkerhed skal dække situationer, hvor den søfarende er efterladt. Med den foreslåede *§ 73 a, stk. 2*, defineres begrebet ”efterladte søfarende”, ligesom det er tilfældet i konventionen, således at det som noget nyt også omfatter tilfælde, hvor der ikke er betalt løn i to måneder. Derimod anses den søfarende ikke som efterladt i situationer, hvor den søfarende har modtaget en reel løn, men hvor der er uenighed imellem arbejdsgiveren og den ansatte om enkelte løndele eller tillæg, fx overtidsbetaling, eller anden supplerende godtgørelse, anciennitetsstigninger, overtidsbetalinger og lignende. I tilfælde, hvor den søfarende har modtaget løn, vil en eventuel uoverensstemmelse imellem rederen og den søfarende om hvilke supplerende ydelser, den søfarende har ret til, derved skulle afklares inden for det fagretlige system og ved domstolene.

Det følger af bestemmelsen i lovens § 49, nr. 26, at manglende betaling af løn m.v. til skibsføreren også omfattes af den finansielle sikkerhed.

Såfremt den søfarende er efterladt, skal den finansielle sikkerhed dække samtlige de i den foreslåede § 73 a, stk. 3, nr. 1 og 2, nævnte krav, jf. dog nedenfor om muligheden for at undtage krav, som er dækket af andre ordninger, og om ministerens adgang til at bestemme, at den på finansloven afsatte pulje skal tjene som sikkerhed for de i nr. 1 nævnte krav.

Den foreslåede *§ 73 a, stk. 3, nr. 1*, omfatter midler til dækning af den søfarendes grundlæggende behov, herunder bl.a. mad, tøj, overnatning, drikkevandsforsyning, og fornødent brændstof, så de søfarende kan være om bord på skibet, nødvendig lægebehandling og andre rimelige omkostninger i perioden fra de søfarende blev efterladt, og indtil de kommer hjem. Bestemmelsen omfatter dog ikke dækning af brændstofudgifter, der fx er nødvendige for at manøvrere skibet. Bestemmelsen omfatter endvidere midler til sikring af, at der kan ske hjemrejse med underhold. Hjemrejsen skal ske med passende og hurtige transportmidler, normalt fly ved længere rejser, og midlerne skal være tilstrækkelige til at dække mad og overnatning, transport af den søfarendes ejendele og andre rimelige omkostninger.

Udover løn (hyre) omfatter den foreslåede § *73 a, stk. 3, nr. 2*, andet vederlag, der ydes den søfarende som følge af ansættelsesforholdet, herunder tillæg, der ydes for særlig tjeneste eller for særligt hårdt og byrdefuldt arbejde eller lignende (funktionstillæg), ubetalte pensionsbidrag, erstatning for afbrydelse af arbejdsforholdet, godtgørelse i forbindelse med opsigelse eller afbrydelse af arbejdsforholdet, alderstillæg samt feriegodtgørelse. De søfarendes løn under sygdom og barsel vil være omfattet af bestemmelsen. Der vil ved udmøntningen af reglerne kunne tages hensyn til, at søfarende på danske skibe normalt har ret til dagpenge i en bestemt periode efter arbejdsgiverperioden, og at sikkerheden ikke skal dække i det omfang, hvor det offentlige giver et lønsubstitut dvs. dagpenge. Skulle forsikringsselskabet, uanset dette forhold, have udbetalt løn udover arbejdsgiverperioden, indtræder det i rederiets ret til dagpengerefusion.

Den finansielle sikkerhed skal mindst dække fire måneders løn og andet vederlag og kun i det omfang, de pågældende krav ikke er dækket af Lønmodtagernes Garantifond.

For eksempel har en skibsofficer, som ikke er dækket af Lønmodtagernes Garantifond, fordi ansættelsesforholdet savner dansk tilknytning, kun ret til betaling fra leverandøren af den finansielle sikkerhed svarende til fire måneders hyre, selvom den pågældende har to måneders hyre til gode hos arbejdsgiveren, og der gælder et opsigelsesvarsel på tre måneder. Derudover vil den finansielle garanti dog også skulle dække den pågældendes eventuelle ret til godtgørelse efter lovens §§ 42-45, såfremt ansættelsesforholdets varighed opfylder betingelserne i de nævnte lovbestemmelser.

Lønmodtagernes Garantifonds anmeldelsesfrist vil også gælde i sådanne situationer. Ordningen forudsætter derfor, at den søfarende anmelder sine krav over for rederiet/arbejdsgiveren både til Lønmodtagerens Garantifond og til leverandøren af den finansielle sikkerhed.

Fonden dækker alene, såfremt der er indledt konkurs- eller anden insolvensbehandling, eller hvis virksomheden er endeligt ophørt, og det godtgøres, at arbejdsgiveren er ude af stand til at betale kravet. De søfarendes ret til bistand fra leverandøren af den finansielle sikkerhed kan imidlertid indtræde på et tidligere tidspunkt, hvis det med den fornødne dokumentation godtgøres, at en søfarende må anses for at være efterladt i lovens forstand, herunder hvis han eller hun ikke har modtaget løn eller andet vederlag i to måneder. Dokumentationen for ansættelsesforholdet kan fx være den søfarendes ansættelseskontrakt. Den søfarende vil derudover skulle godtgøre, at den pågældende er efterladt. Dette vil fx kunne ske ved fremsendelse af oplysninger om forholdene om bord på skibet. I praksis volder det ikke tvivl, hvorvidt søfarende må anses som efterladte, idet de typisk henvender sig til flagstatens myndigheder, havnemyndigheder eller fagforeninger for at få bistand. Når udbyderen af den finansielle sikkerhed bliver bekendt med krav, der ved en kommende konkurs m.v. ville kunne blive omfattet af fondens dækning, vil leverandøren skulle sikre sig, at der samtidig indledes insolvensbehandling, såfremt den pågældende ønsker, at begrænse sin udbetaling til den del, som fonden ikke dækker.

Søfartsstyrelsen vil efter den foreslåede *§ 73 a, stk. 4*, kunne fastsætte regler om den finansielle sikkerhed, herunder om vilkårene i ordningen. Der vil endvidere, for at sikre at der er tilstrækkelige midler til rådighed, kunne stilles krav til leverandørerne af ordningerne i det omfang, de ikke er godkendt som finansielle virksomheder i medfør af lov om finansiel virksomhed.

Der vil endvidere efter den foreslåede § 73, a, stk. 4 kunne fastsættes regler om dokumentation for de krav, som rejses over for udbyderen af den finansielle sikkerhed. Det vil i den forbindelse blive fastsat, at den pågældende enten skal give udbyderen bemyndigelse til at indhente oplysninger hos Lønmodtagerens Garantifond om fondens dækning, eller selv indhente sådan dokumentation.

Forsikringspolicer og garantier fra leverandører af finansielle ydelser udstedes i praksis aldrig uden beløbsgrænser, og det vil derfor også være nødvendigt at fastsætte regler om minimumsdækning. Den vil blive fastsat således, at der er god sikkerhed for, at samtlige krav på løn og andet vederlag, som ikke er omfattet af dækningen i Lønmodtagernes Garantifond eller tilsvarende dækning fra en anden garantiinstitution, der er oprettet i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/94/EF, vil blive dækket for alle søfarende.

Hvis rederiet er omfattet af en offentlig selvforsikringsordning (statslig, regional eller kommunal), kan ansvaret dækkes ved en sådan selvforsikringsordning, og der er derfor ikke pligt til at tegne forsikring. Der er heller ikke pligt for rederen eller arbejdsgiveren, hvis denne er en anden end rederen, til at tegne forsikring efter bestemmelsen i stk. 3, nr. 2, for søfarende, som arbejder frivilligt, og som derfor ikke oppebærer løn eller andet vederlag.

Som nævnt i punkt 2.1.2 er det hensigten, at den finansielle garanti ikke skal omfatte krav, der er dækket af den særlige sygesikringsordning for søfarende samt syge og barselsløn, i det omfang de pågældende krav er omfattet af retten til syge- og barselsdagpenge. De nærmere regler herom vil blive fastsat efter forhandling med erhvervets parter i medfør af den foreslåede § 73 a, stk. 4. Der vil endvidere i medfør af denne bestemmelse kunne fastsættes regler, som sidestiller dækningen i andre europæiske lønmodtagergarantiordninger, som er oprettet inden for rammerne af direktiv 2008/94/EF, med Lønmodtagernes Garantifonds dækning. Da Danmark efter konventionen er forpligtet til at sikre, at alle søfarende på danske skibe er omfattet af ordninger, som lever op til konventionens krav, og at der foreligger certifikater og anden dokumentation herfor, forudsætter en sådan sidestilling, at den pågældende medlemsstat og/eller garantiinstitutionen tilvejebringer de fornødne oplysninger og dokumentation om dækningsomfang og den bagved liggende sikkerhedsstillelse m.v. Det bemærkes i den forbindelse, at direktivet kun i begrænset omfang harmoniserer de enkelte institutioners dækningsomfang m.v.

Den finansielle sikkerhed må efter konventionen kun ophøre inden udløbet af den angivne gyldighedsperiode, såfremt leverandøren af ordningen med mindst 30 dages varsel har underrettet flagstatens myndigheder herom. Formålet med dette er at sikre en karensperiode, hvor den søfarende har mulighed for at anmelde sit krav, og myndighederne har mulighed for at træffe beslutning om at tilbageholde skibet, når forsikringen er udløbet, medmindre, der er tegnet en ny forsikring, som lever op til reglerne. Der vil i medfør af den foreslåede § 73 a, stk. 4, ved bekendtgørelse blive fastsat regler herom.

Erhvervs- og vækstministeren kan efter den foreslåede *§ 73 a, stk. 5*, træffe beslutning om, at puljen, som er afsat på finansloven i medfør af lovens § 10 a, stk. 3, udgør sikkerhed til dækning af de i den foreslåede § 73 a, stk. 1, nr. 3, nævnte udgifter vedrørende efterladte søfarendes grundlæggende behov. Det foreslåede stk. 5 svarer til den gældende § 10 a, stk. 4, i loven, idet de krav, som puljen kan tjene til sikkerhed for, dog udvides til at omfatte andre fundamentale behov hos efterladt søfarende end hjemrejse med underhold.

Såfremt der indtræder hændelser, som indebærer, at den afsatte pulje ikke slår til, vil erhvervs- og vækstministeren skulle forelægge et aktstykke for Folketingets Finansudvalg med henblik på at opnå bevilling, der dækker de allerede indtrådte krav, ligesom der vil skulle træffes afgørelse om, hvorledes der fremover skal etableres sikkerhed for kommende tilfælde.

Lovforslaget medfører ingen begrænsning i de søfarendes adgang til at anvende de øvrige eksisterende retsmidler, som står til rådighed for at sikre deres krav, herunder sølovens bestemmelser om arrest og om søpanteret for udestående hyrekrav. Har den søfarende imidlertid fået dækket sine krav via rederiets forsikring, er der ikke længere et grundlag for at få en søpanteret.

Bekendtgørelse nr. 943 af 8. juli 2013 om finansiel sikkerhed for søfarendes hjemrejse opretholdes uændret med hjemmel i den foreslåede § 73 a, stk. 5. Det sker på grundlag af puljen, der er afsat på finansloven for 2015. Såfremt puljen ændres, vil det blive overvejet, hvorvidt bekendtgørelsen evt. skal konsekvensændres eller ophæves.

Flagstaterne skal efter konventionen kræve, at der på skibe med en bruttotonnage på 500 eller derover, som ikke udelukkende besejler havne, som ligger på flagstatens område, skal medbringe et certifikat eller anden dokumentation udstedt af leverandøren af den finansielle sikkerhed. Et eksemplar heraf skal opslås et sted om bord, som er tilgængeligt for de søfarende. Den foreslåede *§ 73 a, stk. 6,* giver Søfartsstyrelsen adgang til at fastsætte de nærmere regler herom.

Det vil endvidere for skibe med en bruttotonnage på 500 og derover, som sejler i udenrigsfart, som led i skibets generelle MCL certificering skulle kontrolles, at der er etableret finansiel sikkerhed i overensstemmelse med konventionens krav. For skibe, som allerede er certificerede efter den eksisterende konvention, vil dette skulle ske ved første fornyelse af skibets certifikat efter de nye regler træder i kraft internationalt. Der vil i medfør af den eksisterende bestemmelse i lovens § 74 b, stk.1, 2. pkt., blive fastsat regler herom.

Til nr. 8

Med den foreslåede § 73 c videreføres hjemlen i den gældende § 73 a, stk. 2, til at fastsætte regler om fri hjemrejse med underhold og de to bekendtgørelser. Den gældende § 73 a, stk. 2, i loven giver erhvervs- og vækstministeren adgang til at fastsætte nærmere regler om den fri hjemrejse med underhold, som de søfarende har ret til i medfør af loven. Hjemmelsbestemmelsen er udnyttet ved to bekendtgørelser, der gælder for henholdsvis søfarende og fiskere. Efter den gældende § 73 a, stk. 2, i loven kan der endvidere fastsættes regler om finansiel sikkerhed. Sådanne regler fastsættes fremover efter den foreslåede § 73 a, stk. 4.

Den foreslåede § 73 d vedrører certificering m.v. for finansiel sikkerhed for den søfarende i forbindelse med arbejdsskader eller erhvervsbetingede sygdomme. Ændringen til konventionen indeholder som anført i pkt. 2.1.1.3 bestemmelser vedrørende finansiel sikkerhed for opfyldelsen af skibsførers og søfarendes krav i forbindelse med arbejdsskader og arbejdsbetingede sygdomme. Konventionens bestemmelser om arbejdsskader og arbejdsbetingede sygdomme opfyldes af den danske arbejdsskadelovgivning ved substantiel ækvivalens, men der vil dog som noget nyt skulle foreligge et certifikat eller anden dokumentation om arbejdsskadeordningens dækning, som skal opslås på skibene. Med den foreslåede § 73 d gives der Søfartsstyrelsen adgang til at fastsætte nærmere regler herom efter aftale med Arbejdsskadestyrelsen.

Til nr. 9

EU-direktiv 2013/54/EU af 20. november 2013 om visse af flagstatens ansvar for overholdelse og håndhævelse af konventionen om søfarendes arbejdsforhold af 2006 stiller bl.a. krav om, at MLC-aftalen mellem de europæiske sociale parter på søfartsområdet skal være tilgængelig om bord, og at adgangen kan være elektronisk. Ændringen blev på grund af direktivets implementeringsfrist gennemført ved bekendtgørelse (Bekendtgørelse nr. 69 af 27. januar 2015 som en ændring af bekendtgørelse nr. 238 af 7. marts 2013 om arbejdsgiverens pligt til at indgå skriftlig kontrakt med den søfarende om ansættelsesvilkårene.). For at sikre overskuelighed med kravene til, hvilke regler søfarende skal have adgang til om bord, foreslås kravet tillige indsat i lovens § 74, stk. 1. Aftalen omfatter ikke fiskeskibe. Disse skibe vil derfor i medfør af bestemmelsen i lovens § 75 blive undtaget fra kravet om at aftalen skal være tilgængelig for besætningen på skibet.

Som det hidtil har været tilfældet, kan adgangen til såvel MLC-aftalen som til den øvrige regulering, som er nævnt i § 74, stk. 1, være elektronisk.

**Lov nr. 501 af 16. maj 2023**

**§ 20.** I lov om søfarendes ansættelsesforhold m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 1662 af 17. december 2018, som ændret ved § 3 i lov nr. 251 af 30. marts 2011, foretages følgende ændringer:

**1.** *Fodnoten* til lovens titel affattes således:

»1) Loven indeholder bestemmelser, der gennemfører dele af Rådets direktiv 2009/13/EF af 16. februar 2009 om iværksættelse af den aftale, der er indgået mellem European Community Shipowners’ Associations (ECSA) og European Transport Workers’ Federation (ETF) om konventionen om søfarendes arbejdsforhold af 2006, EU-Tidende 2009, nr. L 124, side 30, som ændret ved Rådets direktiv (EU) 2018/131, EU-Tidende 2018, nr. L 22, side 28, dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2013/54/EU af 20. november 2013 om visse af flagstatens ansvar for overholdelse og håndhævelse af konventionen om søfarendes arbejdsforhold af 2006, EU-Tidende 2013, nr. L 329, side 1, dele af Rådets direktiv 2017/159/EU af 19. december 2016 om iværksættelse af den aftale vedrørende gennemførelsen af Den Internationale Arbejdsorganisations 2007-konvention om arbejdsforhold i fiskerisektoren, der er indgået den 21. maj 2012 af Sammenslutningen af Landbrugsandelsorganisationer i EU (Cogeca), Det Europæiske Transportarbejderforbund (ETF) og Sammenslutningen af Nationale Fiskeriorganisationer i Den Europæiske Union (Europêche), EU-tidende 2017, nr. L 25, side 12, og dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2019/1152 af 20. juni 2019 om gennemsigtige og forudsigelige arbejdsvilkår i Den Europæiske Union, EU-Tidende 2019, nr. L 186, side 105.«

**2.** *Overskriften* før § 3 affattes således:

*»1. Tjenesteaftalens indgåelse, vilkår og opsigelse«*

**3.** Efter § 3 indsættes*:*

**»§ 3 a.** Prøvetiden i et ansættelsesforhold kan ikke være længere end 6 måneder, jf. dog stk. 3*.* I tidsbegrænsede tjenesteforhold kan prøvetiden ikke overstige en fjerdedel af ansættelsestiden. Opsigelsesvarslerne i lovens §§ 5, 37 og 47 berøres ikke herved.

*Stk. 2.* Der kan ikke aftales yderligere prøvetid i forbindelse med forlængelse eller fornyelse af et tidsbegrænset tjenesteforhold.

*Stk. 3.* Bestemmelser om fastsættelse af prøvetidens længde for tjenestemænd og tjenestemandslignende ansættelse berøres ikke.

**§ 3 b.** Er ansættelsesforholdet indgået på tilkaldebasis eller lignende, og ansættelsesforholdet varer ud over 3 måneder, påhviler det rederen eller arbejdsgiveren at godtgøre, at der ikke er indgået en ansættelsesaftale med et minimumsantal betalte timer svarende til det arbejde, der er udført af den ansatte i den seneste måned. Har der i den seneste måned været perioder med fravær, forlænges den med en tilsvarende periode uden fravær.

**§ 3 c.** Skal en reder eller arbejdsgiver i henhold til EU-retten, dansk lovgivning eller kollektive overenskomster tilbyde en ansat uddannelse med henblik på udførelse af det pågældende arbejde, skal uddannelsen tilbydes uden udgift for lønmodtageren, tælle som arbejdstid og så vidt muligt foregå i lønmodtagerens sædvanlige arbejdstid.

**§ 3 d.** En ansat, hvis rettigheder i henhold til denne lovs §§ 3 a – 3 c er krænket, kan tilkendes en godtgørelse.

*Stk. 2.* Kan den ansatte påvise faktiske omstændigheder, som giver anledning til at formode, at den ansatte har været udsat for afskedigelse eller en foranstaltning med tilsvarende virkning, fordi denne har fremsat klage til rederen, skibsføreren eller arbejdsgiveren om at sikre overholdelsen af rettigheder i henhold til §§ 3 a – 3 c, påhviler det rederen, skibsføreren eller arbejdsgiveren at bevise, at afskedigelsen eller foranstaltningen med tilsvarende virkning ikke skyldes, at der er fremsat klage om at sikre overholdelse af rettigheder efter §§ 3 a – 3 c.

**§ 3 e.** Lovens §§ 3 a – 3 c finder ikke anvendelse for ansatte, der er omfattet af overenskomster indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter, og som dækker det danske område inden for søfart eller fiskeri, hvorved den overordnede beskyttelse af de pågældende ansatte sikres, jf. artikel 14 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om gennemsigtige og forudsigelige arbejdsvilkår i Den Europæiske Union.«

**4.** I *§ 49*indsættes efter nr. 2 som nyt nummer:

»3) §§ 3 a – 3 e,«

Nr. 3-25 bliver herefter nr. 4-26.

**5.** I *§ 49*indsættes efter nr. 25, der bliver nr. 26, som nyt nummer:

»27) § 64,«

Nr. 26 og 27 bliver herefter nr. 28 og 29.

**6.** *I § 64, stk. 1, 1. pkt.,*indsættes efter »ansættelsesforholdet«: », herunder hyre- og ansættelseskontrakten,«.

**7.** *I § 65, stk. 1,*ændres »§ 49, nr. 13« til: »§ 49, nr. 14«, »§ 49, nr. 19« til: »§ 49, nr. 20«, »§ 49, nr. 23 eller 26« til: »§ 49, nr. 24 eller 28« og »§ 49, nr. 3 eller 24« til: »§ 49, nr. 4 eller 25«.

|  |
| --- |
| *Almindelige bemærkninger***1.** **Indledning**Arbejdsvilkår for søfarende og fiskere har ressort i Søfartsstyrelsen under Erhvervsministeriet. Gennemførelsen af dele af arbejdsvilkårsdirektivet for så vidt angår søfarende og fiskere foreslås derfor foretaget ved ændring af lov om søfarendes ansættelsesforhold m.v.**2.** **Gældende ret**På søfarts- og fiskeriområderne er arbejdsvilkårene reguleret ved lov om søfarendes ansættelsesforhold m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 1662 af 17. december 2018. Loven gennemfører bl.a. FN's Internationale Arbejdsorganisations (ILO's) konvention om søfarendes arbejdsforhold (herefter MLC-konventionen), som trådte i kraft i Danmark den 23. juni 2011, og ILO’s konvention om arbejdsforhold i fiskerisektoren (herefter ILO-konvention nr. 188), som trådte i kraft i Danmark den 3. februar 2021. Loven omfatter – ligesom konventionerne – mange aspekter af søfarendes og fiskeres ansættelsesforhold, herunder indgåelse af ansættelsesaftaler, arbejdsvilkårene herfor m.m.**3.** **Lovforslagets hovedpunkter**3.5. Arbejdsvilkårsdirektivet for søfarende og fiskere*3.5.1.* *Gældende ret*Lov om søfarendes ansættelsesforhold m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 1662 af 17. december 2018, gennemfører bl.a. FN's Internationale Arbejdsorganisations (ILO's) konvention om søfarendes arbejdsforhold (herefter MLC-konventionen), som trådte i kraft i Danmark den 23. juni 2011, og ILO’s konvention om arbejdsforhold i fiskerisektoren (herefter ILO-konvention nr. 188), som trådte i kraft i Danmark den 3. februar 2021. Loven omfatter – ligesom konventionerne – mange aspekter af søfarendes og fiskeres ansættelsesforhold, herunder indgåelse af ansættelsesaftaler, arbejdsvilkårene herfor m.m.Væsentlige dele af MLC-konventionen er gennemført i EU-retten ved Rådets direktiv 2009/13/EF af 16. februar 2009 om iværksættelse af den aftale, der er indgået mellem European Community Shipowners’ Associations (ECSA) og European Transport Workers’ Federation (ETF) om konventionen om søfarendes arbejdsforhold af 2006 (herefter MLC-direktivet). Væsentlige dele af ILO-konvention nr. 188 er gennemført ved Rådets direktiv (EU) 2017/159 af 19. december 2016 om iværksættelse af den aftale vedrørende gennemførelsen af Den Internationale Arbejdsorganisations 2007-konvention om arbejdsforhold i fiskerisektoren, der er indgået den 21. maj 2012 af Sammenslutningen af Landbrugsandelsorganisationer i EU (Cogeca), Det Europæiske Transportarbejderforbund(ETF) og Sammenslutningen af Nationale Fiskeriorganisationer i Den Europæiske Union (Europêche) (herefter ILO 188-direktivet). Dele af begge direktiver er således også gennemført ved lov om søfarendes ansættelsesforhold m.v. og de bekendtgørelser, der er udstedt i medfør heraf.Lov om søfarendes ansættelsesforhold m.v. finder anvendelse på søfarende og skibsføreren. Søfarende defineres som enhver person bortset fra skibsføreren, der er ansat, forhyret eller arbejder om bord på et dansk skib, og som ikke udelukkende arbejder om bord, mens skibet ligger i havn. I tilfælde af tvivl om, hvorvidt en personkategori skal betragtes som søfarende, afgøres spørgsmålet af Søfartsstyrelsen efter høring af de organisationer for redere og søfarende, som spørgsmålet vedrører. Skibsføreren har den højeste myndighed om bord. Loven finder tillige anvendelse på fiskere.Rederen skal bl.a. sikre, at reglerne i lov om søfarendes ansættelsesforhold m.v. og regler udstedt i medfør af loven overholdes. Forpligtelserne påhviler rederen, uanset om andre organisationer, virksomheder eller personer varetager visse af opgaverne eller pligterne på rederens vegne. Lov om søfarendes ansættelsesforhold m.v. indeholder ingen definition af, hvem der er reder, idet det ikke er fundet nødvendigt eller hensigtsmæssigt at indsætte en definition heraf. Hvem, der er reder, afgøres efter en konkret vurdering, hvor der – ud over ejerforholdet – tages hensyn til de omstændigheder, som skibet drives under, jf. Folketingstidende 2009-10, A, L 100 som fremsat, side 26.MLC-konventionen indeholder regler om klagebehandling om bord på handelsskibe. Disse regler er implementeret i § 64 i lov om søfarendes ansættelsesforhold m.v., hvorefter den søfarende har ret til at klage til rederen over afregningen, skibstjenesten, ansættelsesforholdet eller andre forhold om bord. Rederen har endvidere pligt til at sørge for, at klager over brud på loven bliver tilstrækkeligt undersøgt og til at udarbejde og gennemføre procedurer om bord for en retfærdig, effektiv og hurtig behandling af klager. Formålet er, at klager skal løses på det lavest mulige niveau.ILO-konvention nr. 188 indeholder lignende regler om klage over forhold, der er omfattet af konventionen. Disse regler er ligeledes implementeret i lovens § 64.En klage, der ikke er løst om bord, og som Søfartsstyrelsen bliver gjort opmærksom på, vil kunne give anledning til, at Søfartsstyrelsen foretager en generel kontrol af, om forholdene om bord lever op til lovens krav.3.5.2. Erhvervsministeriets overvejelser og den foreslåede ordningArbejdsvilkårsdirektivet gælder for søfarende og fiskere i begrænset omfang. Det følger af direktivets præambelbetragtning nr. 10, at begrænsningerne skal ses i lyset af de særlige ansættelsesvilkår, som søfarende og fiskere er underlagt. Efter artikel 1, stk. 8, finder de forpligtelser, som er fastsat i artikel 4, stk. 2, litra m) og o), samt artikel 7, 9, 10 og 12, ikke anvendelse på søfarende og fiskere. Det medfører, at direktivets regler om prøvetid, ansættelseskontrakter på tilkaldebasis eller lignende, obligatorisk uddannelse, og den til disse bestemmelser knyttede beskyttelse mod afskedigelse, herunder bevisbyrdereglerne, uanset ansættelsesformen, skal implementeres for fiskere og søfarende.Af artikel 1, stk. 8, fremgår tillige, at kapitel II i direktivet om oplysninger om ansættelseskontrakten finder anvendelse på søfarende og fiskere, uden at det berører henholdsvis MLC-direktivet og ILO 188-direktivet. Både MLC-direktivet og ILO 188-direktivet indeholder krav til, hvilke oplysninger, der skal fremgå af en ansættelseskontrakt.Arbejdsvilkårsdirektivets regulering af ansættelseskontrakter med prøvetid, på tilkaldebasis eller lignende og obligatorisk uddannelse medfører, at det skal sikres, at lov om søfarendes ansættelsesforhold m.v. indeholder den foreskrevne og nødvendige beskyttelse i overensstemmelse hermed. Samtidig indeholder arbejdsvilkårsdirektivet udvidede håndhævelsesmuligheder, der skal sikre, at de ansattes rettigheder iagttages.For en nærmere beskrivelse af arbejdsvilkårsdirektivet henvises til afsnit 1.1. ovenfor.Det foreslås, at lov om søfarendes ansættelsesforhold m.v. justeres ved at der indsættes en ny bestemmelse om, at i de tilfælde hvor et ansættelsesforhold er betinget af en prøvetid, kan denne ikke være længere end 6 måneder, jf. arbejdsvilkårsdirektivets artikel 8.Vedrørende ansættelseskontrakter på tilkaldebasis eller lignende foreslås indsat en formodningsregel, hvorefter en ansat på tilkaldebasis eller lignende, hvis ansættelsesforhold varer ud over 3 måneder, anses at have indgået en ansættelsesaftale med et minimumsantal betalte timer svarende til det arbejde, der er udført af den ansatte i den seneste måned, hvis ikke rederen eller arbejdsgiveren godtgør, at der ikke er indgået en sådan ansættelsesaftale, jf. arbejdsvilkårsdirektivets artikel 11, litra b.Der foreslås vedrørende obligatorisk uddannelse indsat en ny bestemmelse, hvorefter en uddannelse skal tilbydes uden udgift for den ansatte, tælle som arbejdstid i ansættelsesforholdet og så vidt muligt foregå i den ansattes sædvanlige arbejdstid, hvis en reder eller arbejdsgiver i henhold til EU-retten, dansk lovgivning eller kollektive overenskomster skal tilbyde en lønmodtager uddannelse med henblik på udførelse af det pågældende arbejde, jf. arbejdsvilkårsdirektivets artikel 13.For søfarende og fiskere forventes anvendelsen af de ovenfor nævnte foreslåede bestemmelser at være begrænset henset til søfarendes og fiskeres særlige ansættelsesformer.Samtidig foreslås det med hensyn til anvendelse af arbejdsvilkårsdirektivets artikel 14 at indsætte en ny bestemmelse om, at i det omfang den ansatte er omfattet af overenskomster indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter, som dækker det danske område inden for søfart eller fiskeri, hvorved den overordnede beskyttelse, jf. arbejdsvilkårsdirektivets artikel 14, sikres, er den ansatte ikke omfattet af de bestemmelser, som implementerer direktivets artikel 8, 11 og 13.Det foreslås tillige, at lovens relevante bestemmelser for så vidt angår klage præciseres, og at der i loven indsættes de nødvendige håndhævelsesbestemmelser, herunder om bevisbyrderegler, der skal sikre de søfarendes og fiskernes rettigheder.***Bemærkninger til lovforslaget****Til § 20*Til nr. 1Det fremgår af fodnoten til lov om søfarendes ansættelsesforhold m.v., at loven indeholder regler, der gennemfører dele af henholdsvis Rådets direktiv 2009/13/EF af 16. februar 2009 om iværksættelse af den aftale, der er indgået mellem European Community Shipowners’ Associations (ECSA) og European Transport Workers’ Federation (ETF) om konventionen om søfarendes arbejdsforhold af 2006, og om ændring af direktiv 1999/63/EF, og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2013/54/EU af 20. november 2013 om visse af flagstatens ansvar for overholdelse og håndhævelse af konventionen om søfarendes arbejdsforhold af 2006.I mellemtiden er ILO 188-direktivet, der trådte i kraft den 15. november 2019, bl.a. gennemført ved lov om søfarendes ansættelsesforhold m.v.Derudover foreslås med dette lovforslags § 20 dele af arbejdsvilkårsdirektivet for så vidt angår søfarende og fiskere gennemført.Det foreslås derfor, at *fodnoten* til lovens titel affattes således: ”Loven indeholder bestemmelser, der gennemfører dele af Rådets direktiv 2009/13/EF af 16. februar 2009 om iværksættelse af den aftale, der er indgået mellem European Community Shipowners’ Associations (ECSA) og European Transport Workers’ Federation (ETF) om konventionen om søfarendes arbejdsforhold af 2006, EU-Tidende 2009, nr. L 124, side 30, som ændret ved Rådets direktiv (EU) 2018/131, EU-Tidende 2018, nr. L 22, side 28, dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2013/54/EU af 20. november 2013 om visse af flagstatens ansvar for overholdelse og håndhævelse af konventionen om søfarendes arbejdsforhold af 2006, EU-Tidende 2013, nr. L 329, side 1, dele af Rådets direktiv 2017/159/EU af 19. december 2016 om iværksættelse af den aftale vedrørende gennemførelsen af Den Internationale Arbejdsorganisations 2007-konvention om arbejdsforhold i fiskerisektoren, der er indgået den 21. maj 2012 af Sammenslutningen af Landbrugsandelsorganisationer i EU (Cogeca), Det Europæiske Transportarbejderforbund (ETF) og Sammenslutningen af Nationale Fiskeriorganisationer i Den Europæiske Union (Europêche), EU-tidende 2017, nr. L 25, side 12, og dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2019/1152 af 20. juni 2019 om gennemsigtige og forudsigelige arbejdsvilkår i Den Europæiske Union, EU-Tidende 2019, nr. L 186, side 105. ”Det følger af forslaget, at fodnoten udvides med en henvisning til ILO 188-direktivet. Det følger derudover af forslaget, at fodnoten udvides med en henvisning til arbejdsvilkårsdirektivet som konsekvens af lovforslagets § 20, hvorefter dele af arbejdsvilkårsdirektivet foreslås gennemført.Samtidig foretages en lovteknisk opdatering af fodnoten, så den er i overensstemmelse med retningslinjerne herfor.Til nr. 2Det foreslås at affatte overskriften før § 3 på ny som følge af forslagets § 20, nr. 3, hvorefter der foreslås indsat en række vilkår vedrørende maksimal varighed af en eventuel prøvetid, supplerende foranstaltninger for ansættelseskontrakter på tilkaldebasis samt obligatorisk uddannelse, som svarer til de bestemmelser i arbejdsvilkårsdirektivet, der finder anvendelse for søfarende og fiskere. Som følge af indsættelse af de nye bestemmelser om vilkår, foreslås det, at overskriften før § 3 ændres, så den også nævner vilkår.Til nr. 3Lov om søfarendes ansættelsesforhold m.v. indeholder ikke regler om prøvetid, herunder den maksimale varighed af en eventuel prøvetid, supplerende foranstaltninger for ansættelseskontrakter på tilkaldebasis, obligatorisk uddannelse eller den til disse bestemmelser knyttede beskyttelse mod afskedigelse og bevisbyrde uanset ansættelsesformen, som svarer til de bestemmelser i arbejdsvilkårsdirektivet, der finder anvendelse for søfarende og fiskere.Det foreslås derfor, at der efter lovens § 3 indsættes nye bestemmelser som §§ 3 a – 3 e med henblik på at gennemføre disse dele af arbejdsvilkårsdirektivet.Lov om søfarendes ansættelsesforhold m.v. skelner mellem søfarende, der er rederiansatte, således at ansættelsen hos rederen fortsætter, selv om tjenesten på det enkelte skib ophører, og søfarende, der er skibsansatte, hvor ansættelsen er i forhold til et bestemt skib. Forslaget griber ikke ind i disse ansættelsesformer, men vil indføre generelle principper vedrørende maksimal varighed af en eventuel prøvetid, supplerende foranstaltninger for ansættelseskontrakter på tilkaldebasis, obligatorisk uddannelse og beskyttelse mod afskedigelse og bevisbyrde uanset ansættelsesformen.De foreslåede §§ 3 a – 3 e vil også finde anvendelse på ansatte med en forudbestemt og/eller faktisk arbejdstid på mindre end gennemsnitligt tre timer pr. uge i en referenceperiode på fire på hinanden følgende uger, uanset at arbejdsvilkårsdirektivets artikel 1, stk. 3, giver mulighed for at undtage sådanne ansatte fra direktivets rettigheder og krav. Undtagelsesmuligheden i direktivet foreslås ikke anvendt for søfarten og fiskeriet, da en sådan undtagelse ikke findes hverken i MLC eller ILO 188. Det vil ikke være hensigtsmæssigt med to systemer.Det følger af § 1 a i lov om søfarendes ansættelsesforhold m.v., at rederens pligt til at overholde krav, der gælder efter lov om søfarendes ansættelsesforhold m.v., også gælder i relation til personer, der er ansat til at udføre arbejde om bord af andre end rederen.Har rederen eller arbejdsgiveren helt eller delvis overladt sine pligter og ansvarsområder i henhold til loven eller ansættelseskontrakten til en anden person eller organisation, gælder pligterne tillige for den pågældende for så vidt angår de overtagne pligter og ansvarsområder.Til § 3 aPrøvetid for søfarende og fiskere er ikke reguleret i lovgivningen, men kan forekomme i kollektive overenskomster. Det kan ikke udelukkes, at der er søfarende, som ikke er omfattet af en overenskomst, men som har indgået en individuel aftale om længden af prøvetid og vilkårene herfor.Lov om søfarendes ansættelsesforhold m.v. indeholder regler om tidsbegrænsede tjenesteaftaler. Ved tidsbegrænsede tjenesteaftaler forstås efter lovens § 1, stk. 3, aftaler, hvor tidspunktet for ansættelsesforholdets udløb er fastsat ud fra objektive kriterier såsom en bestemt dato, fuldførelsen af en bestemt opgave, herunder en bestemt rejse, eller indtrædelsen af en bestemt begivenhed.Efter artikel 8 i arbejdsvilkårsdirektivet skal der fastsættes en maksimal periode for en eventuel prøvetid, hvor et ansættelsesforhold er betinget af en prøvetid, samt fastsættes at en sådan prøvetid ikke må overstige seks måneder.Det foreslås derfor, at der som ny *§ 3 a, stk. 1,* *1. pkt.*, i lov om søfarendes ansættelsesforhold m.v. indsættes, at prøvetiden i et ansættelsesforhold ikke kan være længere end 6 måneder.Bestemmelsen indebærer, at varigheden af en prøveperiode som helhed ikke kan overstige 6 måneder.Det foreslås endvidere i *§ 3 a, stk. 1, 2. pkt*.*,*at ved tidsbegrænsede tjenesteforhold kan prøvetiden ikke overstige en fjerdedel af ansættelsestiden. Med den foreslåede bestemmelse implementeres artikel 8, stk. 2, i arbejdsvilkårsdirektivet.Ifølge § 7, stk. 2, i lov om søfarendes ansættelsesforhold m.v., kan en søfarende højst udmønstre i en sammenhængende periode på samme skib eller på skibe tilhørende samme reder i 12 måneder. Reglen i den foreslåede § 3 a, stk. 1, 2 pkt., om, at ved tidsbegrænsende aftaler, kan prøvetiden maksimalt udgøre en fjerdedel af ansættelsen, vil betyde, at der ved skibsansættelse ikke kan blive tale om en maksimal prøvetid på 6 måneder. Der er derfor ikke i forslaget til bestemmelsen indsat en bestemmelse om, at i et tidsbegrænset ansættelsesforhold er den maksimale prøvetid 6 måneder svarende til direktivets artikel 8, stk. 1. En rederiansat, der er ansat i en tidsbegrænset periode, vil blive omfattet af 1. pkt. i bestemmelsen, dvs. maksimalt en prøvetid på 6 måneder.I *§ 3 a, stk. 1, 3. pkt.* foreslås det, at opsigelsesvarslerne i §§ 5, 37 og 47 i lov om søfarendes ansættelsesforhold m.v. ikke berøres herved. Dette vil betyde, at de opsigelsesvarsler, der fremgår af disse bestemmelser, vil være gældende, uanset om der måtte være aftalt prøvetid i ansættelsesforholdet.Det foreslås i *stk. 2,* at hvor et tidsbegrænset tjenesteforhold fornys eller forlænges, må dette ikke underkastes en ny prøvetidsperiode. Dette vil indebære, at en lønmodtager ikke kan være ansat på prøve i mere end 6 måneder i et uafbrudt ansættelsesforhold.Det foreslås i *stk. 3,*at bestemmelser om fastsættelse af prøvetidens længde for tjenestemænd og tjenestemandslignende ansatte ikke berøres. Der kan således fastsættes regler om længere prøvetid end 6 måneder for tjenestemænd og tjenestemandslignende ansatte. Bestemmelser om ansættelse på prøve af tjenestemænd findes i tjenestemandslovens § 6 og regler, der er fastsat i medfør af denne bestemmelse. Regler om prøveansættelsers varighed fastsættes dog ved aftale mellem skatteministeren og tjenestemændenes centralorganisationer. Det fremgår af den gældende bekendtgørelse nr. 96 af 20. marts 1972 om ansættelse som tjenestemand på prøve i staten med senere varig ansættelse for øje, at ved første varige ansættelse som tjenestemand er prøvetjenestens længde 2 år, samt at vedkommende minister for enkelte grupper af tjenestemænd ved aftale med vedkommende forhandlingsberettigede organisation kan fastætte en længere prøvetjeneste end 2 år.Der gælder tilsvarende bestemmelser for tjenestemænd på det kommunale og regionale område.Bestemmelsen implementerer arbejdsvilkårsdirektivets artikel 8, stk. 3, jf. også præambelbetragtning nr. 28, som giver de enkelte medlemsstater mulighed for at fastsætte længere prøvetider, hvor dette er begrundet i beskæftigelsens art, fx for offentlige stillinger, med henblik på at give hjemmel til at kunne opretholde de nugældende regler om fastsættelse af prøvetidens længde for tjenestemænd og tjenestemandslignende ansatte på det statslige, kommunale og regionale område.Direktivet indeholder ikke nogen egentlig definition af prøvetid. Udgangspunktet i dette lovforslag er derfor den almindelige forståelse af begrebet i dansk ret, hvorefter prøvetid er en særlig undtagelse til de i forvejen fastsatte eller aftalte opsigelsesregler.Rettigheden efter den foreslåede § 3 a vil være en del af ansættelsesforholdet, som der efter § 64, stk. 1, kan klages over. Det vil betyde, at der kan klages til rederen, hvis rettigheden krænkes, og at klagen behandles efter de principper, der gælder for klager efter § 64, stk. 1. Der henvises til de specielle bemærkninger til § 20, nr. 6.Til § 3 bDet foreslås, at der som ny *§ 3 b* i lov om søfarendes ansættelsesforhold m.v. indsættes en formodningsregel, hvorefter en ansat på tilkaldebasis eller lignende, hvis ansættelsesforhold varer ud over 3 måneder, anses at have indgået en ansættelsesaftale med et minimumsantal betalte timer svarende til det arbejde, der er udført af den ansatte i den seneste måned, hvis ikke rederen eller arbejdsgiveren godtgør, at der ikke er indgået en sådan ansættelsesaftale. Periodeangivelsen vil være en måned, da der i søfarten opereres med månedslønninger. Bestemmelsen er en implementering af arbejdsvilkårsdirektivets artikel 11, litra b.Den foreslåede bestemmelse vil indebære, at perioder med fravær som fx ferie, sygdom og barsel ikke indgår i opgørelsen, således at opgørelsen af perioden forlænges med en tilsvarende periode uden fravær.Ved ansættelse på tilkaldebasis eller lignende skal bl.a. forstås ansættelse, hvor den ansatte tilkaldes, når der er arbejde, og den ansatte er forpligtet efter ansættelsesaftalen til at møde op ved tilkald. Denne form for ansættelse betegnes typisk “0-timers kontrakter”.0-timerskontrakter vil betyde, at arbejdet er helt uforudsigeligt, og ansættelse i øvrigt på tilkald, hvor lønmodtager og arbejdsgiver ad hoc indgår aftale om en konkret arbejdsopgave, vil også kunne betragtes som uforudsigeligt, hvis der er tale om et løbende ansættelsesforhold, hvor arbejdsgiver eksempelvis har garanteret et vist minimumstimetal.Den foreslåede bestemmelse har til formål at forhindre misbrug af tilkaldebasis eller lignende ansættelseskontrakter, såsom 0-timers kontrakter.Den foreslåede bestemmelse vil medføre, at rederen eller arbejdsgiveren ved afkræftelig formodning skal godtgøre, at der ikke er indgået en aftale med et minimum antal timer, hvis ansættelsesforholdet varer ud over 3 måneder. Hvis ansættelsen varer ud over 3 måneder, vil der være en formodning for, at der indgået en ansættelsesaftale på et antal timer, der svarer til, hvad den ansatte har arbejdet den seneste måned. Rederen eller arbejdsgiveren vil i disse tilfælde skulle godtgøre, at der ikke er indgået et sådant ansættelsesforhold. Rederen eller arbejdsgiveren vil fx kunne godtgøre dette ved at fremvise en skriftlig kontrakt med den ansatte om, at den ansatte ikke har en forventning om eller er garanteret et minimum antal timer, og eventuelt tillige påvise, at der er udført arbejde i overensstemmelse med det i kontrakten anførte. Vurderingen af, om reder eller arbejdsgiver har løftet bevisbyrden og afkræftet formodningen, vil kunne foretages af de civile domstole.Rettigheden efter den foreslåede § 3 b vil være en del af ansættelsesforholdet, som der efter § 64, stk. 1, kan klages over. Det betyder, at der kan klages til rederen, hvis rettigheden krænkes, og at klagen behandles efter de principper, der gælder for klager efter § 64, stk. 1. Der henvises til de specielle bemærkninger til § 20, nr. 6.Til § 3 cDer findes ikke i gældende lovgivning en bestemmelse om, at den uddannelse, som en ansat tilbydes i henhold til EU-retten, dansk lovgivning eller kollektive overenskomster, skal være uden udgift for den ansatte, tælle som arbejdstid og i muligt omfang foregå i arbejdstiden.Det foreslås, at der som ny *§ 3 c*i loven indsættes*,* at skal en reder eller arbejdsgiver i henhold til EU-retten, dansk lovgivning eller kollektive overenskomster tilbyde en lønmodtager uddannelse med henblik på udførelse af det pågældende arbejde, skal uddannelsen tilbydes uden udgift for lønmodtageren, tælle som arbejdstid og så vidt muligt foregå i lønmodtagerens sædvanlige arbejdstid.Med den foreslåede bestemmelse implementeres artikel 13 i arbejdsvilkårsdirektivet.I de situationer, hvor der påhviler rederen eller arbejdsgiveren som følge af EU-retten, dansk lovgivning eller kollektive overenskomster en forpligtelse til at tilbyde uddannelsen, må omkostningerne ikke skulle videregives til den ansatte – hverken i form af en anmodning om betaling af hele eller dele af uddannelsen eller som fradrag fra eller standsning af løn eller ved en reduktion af ydelser i enhver anden form, som ellers ville blive betalt til den ansatte.Rettigheden efter den foreslåede § 3 c vil være en del af ansættelsesforholdet, som der efter § 64, stk. 1, kan klages over. Det betyder, at der kan klages til rederen, hvis rettigheden krænkes, og at klagen behandles efter de principper, der gælder for klager efter § 64, stk. 1. Der henvises til de specielle bemærkninger til § 20, nr. 6.Til § 3 dDa der er tale om ny lovregulering af de rettigheder, der foreslås fastsat i §§ 3 a – 3 c, findes der ikke i gældende ret bestemmelse om, at en ansat kan tilkendes en godtgørelse, hvis disse rettigheder krænkes.Det foreslås, at der indsættes en ny *§ 3 d*, *stk. 1,*hvorefter ansatte, hvis rettigheder efter de foreslåede §§ 3 a – 3 c krænkes, kan tilkendes en godtgørelse.Med den foreslåede bestemmelse implementeres artikel 16 i arbejdsvilkårsdirektivet, hvorefter det skal sikres, at arbejdstagere, hvis ansættelsesforhold er ophørt, bl.a. har ret til oprejsning i tilfælde af tilsidesættelse af deres rettigheder i henhold til direktivet.Bestemmelsen har til formål at sikre, at en ansat kan få godtgørelse, hvis den pågældende er blevet afskediget eller udsat for en foranstaltning med tilsvarende virkning som følge af, at denne har gjort sine rettigheder i henhold til de foreslåede §§ 3 a – 3 c gældende. Spørgsmål om godtgørelsen størrelse m.v. kan indbringes for de danske civile domstole.For så vidt angår fastsættelse af godtgørelsens størrelse for søfarende henvises til lovens § 18, hvorefter en søfarende, der afskediges uden grund, har ret til hyre for 2 måneder efter tjenesteforholdets ophør, såfremt almindelige erstatningsregler ikke hjemler ret til et større beløb. For godtgørelsens størrelse for så vidt angår skibsofficerer henvises til lovens § 45, hvor retten til hyre er 3 måneder. § 45 finder ligeledes anvendelse for skibsføreren, jf. § 47, stk. 3.Der kan ikke ved siden af en godtgørelse efter denne bestemmelse, opnås anden godtgørelse efter anden lovgivning.Det foreslås i *stk. 2,*at hvis en ansat kan påvise faktiske omstændigheder, som giver anledning til at formode, at denne har været udsat for afskedigelse eller en foranstaltning med tilsvarende virkning, fordi denne har fremsat klage til rederen, skibsføreren eller arbejdsgiveren om sikre overholdelse af rettigheder i henhold til de foreslåede §§ 3 a – 3 c, påhviler det rederen, skibsføreren eller arbejdsgiveren at bevise, at afskedigelsen eller foranstaltningen med tilsvarende virkning er begrundet i andre forhold. Der foreslås således indført delt bevisbyrde i sådanne sager om afskedigelse eller foranstaltning med tilsvarende virkning, fordi den ansatte har klaget over manglende overholdelse af rettighederne efter §§ 3 a – 3 c. Der henvises i den forbindelse til artikel 18, stk. 3, i arbejdsvilkårsdirektivet.Faktiske omstændigheder, der kan give anledning til at formode, at en ansat er blevet afskediget eller udsat for en foranstaltning med tilsvarende virkning på baggrund af en klage, vil kunne være, hvis der er en umiddelbar tidsmæssig sammenhæng mellem en klage og en afskedigelse eller foranstaltning med tilsvarende virkning. I givet fald vil arbejdsgiver skulle godtgøre, at det ikke er klagen om at sikre overholdelse af rettigheder i henhold til de foreslåede §§ 3 a – 3 c, der er baggrunden for en afskedigelse eller foranstaltning med tilsvarende virkning, men at der foreligger saglige grunde hertil.Til § 3 eDet foreslås, at der som ny *§ 3 e* i loven indsættes, at ansatte, der er omfattet af overenskomster indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter, som dækker det danske område inden for søfart eller fiskeri, hvorved den overordnede beskyttelse af de pågældende ansatte sikres, jf. arbejdsvilkårsdirektivets artikel 14, ikke er omfattet af de foreslåede §§ 3 a – 3 c, der gennemfører direktivets artikel 8, 11 og 13.Med den foreslåede bestemmelse udnyttes den mulighed for fravigelse af bestemmelserne i direktivets kapitel 3, der finder anvendelse for søfarende og fiskere, som findes i direktivets artikel 14.Det er repræsentativiteten på lønmodtagerside, der først og fremmest vil være afgørende for, om en overenskomst kan betragtes som indgået af en mest repræsentativ part. Det bemærkes, at inden for søfart kan et område være dækket af flere overenskomster, og at betingelserne for anvendelse af § 3 e anses for opfyldt også hvor flere overenskomster dækker området, såfremt parterne kan anses for de mest repræsentative. Det er Arbejdsretten, der i tvivlstilfælde afgør, hvem der de mest repræsentative parter.Med hensyn til de direktivmæssige rettigheder, som gennemføres med forslaget til §§ 3 a – 3 c, jf. lovforslagets § 20, nr. 3, er det ikke et krav, at de nævnte overenskomster specifikt fastsætter regulering heraf, idet det vil være tilstrækkeligt, at det pågældende arbejde dækkes af de mest repræsentative overenskomster. Baggrunden herfor er, at de kollektive overenskomster, som indgås af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark inden for søfart og fiskeri, generelt må anses for betryggende for de af overenskomsterne omfattede ansatte, selvom de ikke nødvendigvis indeholder regulering, som direkte svarer til det i direktivets artikel 8, 11 og 13 fastsatte.Til nr. 4Ved lov nr. 493 af 12. maj 2010 blev søfarende som følge af MLC-konventionen defineret som værende enhver person, med undtagelse af skibsføreren, der har sit arbejde på dansk skib, og som ikke udelukkende arbejder om bord, mens skibet ligger i havn. Der skelnes mellem søfarende og skibsfører, da det i loven er nødvendigt at kunne sondre mellem søfarende og skibsføreren, der er rederens repræsentant, og som har den højeste myndighed om bord, jf. lovens § 51. § 49 i lov om søfarendes ansættelsesforhold m.v. oplister de bestemmelser i loven, som finder tilsvarende anvendelse for skibsføreren.For at sikre, at skibsføreren også får de rettigheder, der følger af arbejdsvilkårsdirektivet, foreslås det, at der i *§ 49* efter nr. 2 som nyt nummer indsættes en henvisning til de foreslåede §§ 3 a – 3 e som konsekvens af lovforslagets § 20, nr. 3, hvorefter der i loven foreslås tilføjet §§ 3 a – 3 e med henblik på implementering af arbejdsvilkårsdirektivet. Det vil medføre, at de nye bestemmelser også vil finde anvendelse for skibsføreren.Skibsførere er normalt ikke omfattet af en overenskomst, da de anses at være rederens repræsentant, hvorfor anvendelsen af den foreslåede § 3 e vurderes ikke at blive særlig relevant for skibsførere.Til nr. 5Ved lov nr. 493 af 12. maj 2010 blev søfarende som følge af MLC-konventionen defineret som værende enhver person, med undtagelse af skibsføreren, der har sit arbejde på dansk skib, og som ikke udelukkende arbejder om bord, mens skibet ligger i havn. Der skelnes mellem søfarende og skibsfører, da det i lov om søfarendes ansættelsesforhold m.v. er nødvendigt at kunne sondre mellem søfarende og skibsføreren, der er rederens repræsentant, og som har den højeste myndighed om bord, jf. lovens § 51.§ 49 i lov om søfarendes ansættelsesforhold m.v. oplister de bestemmelser i loven, som finder tilsvarende anvendelse for skibsføreren. Af de specielle lovbemærkninger til § 49 i lov nr. 493 af 12. maj 2010, jf. Folketingstidende 2009-10, A, L 100 som fremsat, side 52, fremgår, at skibsførere, som ikke er omfattet af begrebet søfarende i loven, har samtlige de rettigheder m.v., som MLC-konventionen tillægger de søfarende. Bestemmelsen sikrer hermed, at konventionen også gennemføres for skibsførere, der er omfattet af konventionens definition af søfarende.Det fremgår bl.a. af § 64, stk. 1, i lov om søfarendes ansættelsesforhold, at en søfarende har ret til at klage til rederen over afregningen, skibstjenesten, ansættelsesforholdet eller forholdene om bord. Rederen har pligt til at sørge for, at klager bliver tilstrækkelig undersøgt, og til at udarbejde og gennemføre procedurer om bord for en retfærdig, effektiv og hurtig behandling af klager. Efter stk. 2 må tvister over afregningen, skibstjenesten, ansættelsesforholdet eller forholdene om bord ikke indbringes for fremmed domstol. Har den søfarende ikke andet værneting i Danmark, kan sag mod den søfarende anlægges ved den ret, i hvis kreds skibet har hjemsted. Dette gælder dog ikke, hvis andet følger af Bruxelles I-forordningen eller af regler udstedt i medfør af loven, jf. stk. 3.§ 64 er indsat i lov om søfarendes ansættelsesforhold som følge af MLC-konventionens forskrift 5.1.5 ved lov nr. 493 af 12. maj 2010. ILO-konvention nr. 188 indeholder ligeledes et krav om mulighed for klage for fiskere omfattet af konventionen, herunder skibsføreren.Der er ikke i lovens § 49 henvist til § 64 som en rettighed, som skibsføreren er tillagt.Det vurderes hensigtsmæssigt, at der i § 49 henvises til § 64 som en rettighed, som også finder anvendelse for skibsføreren, især taget i betragtning af, at skibsføreren efter lov om søfarendes ansættelsesforhold m.v. bør have alle de rettigheder m.v., som MLC-konventionen tillægger de søfarende. ILO-konvention nr. 188 indeholder en tilsvarende mulighed for klage for skibsføreren over forhold omfattet af konventionen.Det foreslås derfor, at der i *§ 49* efter nr. 25 som nyt nummer indsættes en henvisning til § 64, således at det fremgår, at § 64 også finder anvendelse for skibsføreren. Loven har hidtil været forstået i praksis, som at dette var tilfældet, og der er derfor ikke i praksis tale om en ny rettighed, men om en teknisk tilpasning af loven.Forslaget vil indebære, at skibsføreren efter § 64, stk. 1, kan klage til rederen over afregningen, skibstjenesten, ansættelsesforholdet eller forhold om bord i det omfang, at det giver mening i forhold til det indbyrdes forhold mellem rederen og skibsføreren, der er rederens repræsentant. Det vil betyde, at skibsføreren dermed også vil kunne klage over rettigheder efter de foreslåede §§ 3 a – 3 c i forslagets § 20, nr. 3.Forslaget indebærer også, at skibsføreren eventuelt vil være omfattet af regler, der er udstedt i medfør af § 64, stk. 1, som fx regler om forbud mod personforfølgelse som følge af en indgivet klage.Til nr. 6Efter § 64, stk. 1, i lov om søfarendes ansættelsesforhold m.v. har en søfarende ret til at klage til rederen over afregningen, skibstjenesten, ansættelsesforholdet eller forholdene om bord. Rederen har endvidere pligt til at sørge for, at klager over brud på loven bliver tilstrækkeligt undersøgt og at udarbejde og gennemføre procedurer om bord for en retfærdig, effektiv og hurtig behandling af klager. Formålet er, at klager skal løses på det lavest mulige niveau. Efter § 64, stk. 1, 3. pkt., kan erhvervsministeren fastsætte nærmere regler om klage m.v., herunder om det offentliges behandling af klager, der ikke er løst om bord på skibet, jf. også de specielle lovbemærkninger til § 64, stk. 1, i lov nr. 493 af 12. maj 2010, jf. Folketingstidende 2009-10, A, L 100 som fremsat, side 52-53.Bestemmelsen er indsat som følge af MLC-konventionen og har til hensigt at sikre en effektiv klageprocedure for klager over forhold, der er omfattet af konventionen. MLC-konventionen indeholder bl.a. krav til, hvilke oplysninger, der skal fremgå af en afsættelsesaftale, og § 64, stk. 1, indeholder således også allerede en mulighed for den søfarende til at klage til rederen over den skriftlige kontrakt om ansættelsesvilkårene.ILO-konvention nr. 188 indeholder en tilsvarende mulighed for klage for fiskere over forhold omfattet af konventionen.Efter artikel 15, stk. 1, litra b, i arbejdsvilkårsdirektivet skal arbejdstageren – hvis personen ikke rettidigt har modtaget alle eller en del af de oplysninger, som denne skal have modtaget i ansættelseskontrakten – have mulighed for at indgive en klage til en kompetent myndighed eller et kompetent organ og modtage passende oprejsning på rettidig og effektiv vis.For at præcisere, at den søfarendes ret til at klage over hyre- og ansættelseskontrakten også omfatter forhold, der er omfattet af arbejdsvilkårsdirektivet, foreslås det, at hyre- og ansættelseskontrakten eksplicit indsættes i *§ 64, stk. 1, 1. pkt*.Det vil indebære, at den søfarende kan klage til rederen, hvis den søfarende ikke rettidigt har modtaget oplysninger om ansættelseskontrakten eller ændringer heraf. Forslaget vil således sikre, at krav til hyre- og ansættelseskontrakten efter arbejdsvilkårsdirektivet også omfattes af retten til klage.Det er dog vurderingen, at behovet for at klage over hyre- og ansættelseskontrakten vil være begrænset, idet en sådan underskrives inden den søfarende eller fiskeren mønstrer om bord på skibet, og ansættelsesforholdet dermed begynder. Hertil kommer, at en søfarende eller fisker efter lovens § 3, stk. 3, har mulighed for, inden en ansættelsesaftale underskrives, at gennemgå kontrakten og søge råd vedrørende dens vilkår.Forslaget vil indebære, at klager over hyre- og ansættelseskontrakten, hvis den søfarende ikke rettidigt har modtaget oplysninger om ansættelseskontrakten eller ændringer heraf, i første omgang skal søges løst på det lavest mulige niveau og vil være omfattet af erhvervsministerens bemyndigelse til at fastsætte nærmere regler om klage m.v., herunder om det offentliges behandling af klager, der ikke er løst om bord på skibet. Der henvises i øvrigt til de specielle lovbemærkninger til § 64, stk. 1, i lov nr. 493 af 12. maj 2010, jf. Folketingstidende 2009-10, A, L 100 som fremsat, side 52-53, herunder i forhold til, at uenigheder, der ikke kan løses om bord, som udgangspunkt må afgøres i det fagretlige system eller indbringes for en dansk domstol, afhængigt af tvistens indhold.Det vurderes hensigtsmæssigt, at krav til ansættelses- og hyrekontrakten efter arbejdsvilkårsdirektivet er underlagt de samme muligheder for klage og for oprejsning som krav efter MLC-konventionen og ILO-konvention nr. 188 er underlagt, idet flere af oplysningerne om ansættelseskontrakten er sammenfaldende. Ydermere har begge konventioner strengere krav til, hvornår oplysningerne skal foreligge, idet den søfarende skal have en underskreven ansættelseskontrakt med om bord. Det vurderes at ville kunne føre til uklar retstilstand med to forskellige systemer afhængig af, om oplysningskravet stammer fra konventionerne eller arbejdsvilkårsdirektivet.Rettighederne i de foreslåede §§ 3 a – 3 c, jf. lovforslagets 19, nr. 3, vil være en del af ansættelsesforholdet, som allerede er omfattet af § 64, stk. 1, som forhold, der kan klages over. Det betyder, at der kan klages til rederen, hvis rettigheder efter de foreslåede §§ 3 a – 3 c krænkes, og at klagen behandles efter de principper, der gælder for klager efter § 64, stk. 1.Til nr. 7Efter § 65, stk. 1, kan rederen straffes med bøde, hvis denne tilsidesætter sine pligter efter bl.a. § 49.Som konsekvens af, at lovforslagets § 20, nr. 4, hvorefter §§ 3 a – 3 e, foreslås tilføjet til § 49, samt at lovforslagets § 20, nr. 5, hvorefter § 64 foreslås tilføjet til § 49, vil medføre en ændring af nummereringen i § 49, foreslås henvisningen i *§ 65, stk. 1,* til § 49, nr. 13 ændret til § 49, nr. 14, henvisningen til § 49, nr. 19, ændret til § 49, nr. 20, henvisningen til § 49, nr. 23 eller 26, ændret til § 49, nr. 24 eller 28, og henvisningen til § 49, nr. nr. 3 eller 24, ændret til § 49, nr. 4 eller 25.Der er tale om en konsekvensrettelse. |

|  |
| --- |
|  |