

UDENRIGSMINISTERIET

EUROPAUDVALGET
Alm. del - bilag 614 (offentligt)

Medlemmerne af Folketingets Europaudvalg
og deres stedfortrædere

Asiatisk Plads 2
DK-1448 København K
Tel. +45 33 92 00 00
Fax +45 32 54 05 33
E-mail: um@um.dk
Telex 31292 ETR DK
Telegr. adr. Etrangeres
Girokonto 300-1806



Bilag	Journalnummer	Kontor	
1	400.C.2-0	N.1	22. februar 1999

Til underretning for Folketingets Europaudvalg fremsendes vedlagt Erhvervsministeriets grundnotat om forslag til Rådets direktiv om gennemførelse af den aftale om tilrettelæggelse af arbejdstid for søfarende, der er indgået mellem European Community Shipowners' Association (ECSA) og Federation of Transport Workers' Unions in the European Union (FST). KOM(1998)662

Paul Nyrup Rasmussen

den 19/2-99

**GRUNDMOTAT TIL
FOLKETINGETS EUROPAUDVALG**

Forslag til Rådets direktiv om gennemførelse af den aftale om tilrettelæggelse af arbejdstid for søfarende, der er indgået mellem European Community Shipowners' Association (ECSA) og Federation of Transport Workers' Unions in the European Union (FST). KOM(1998)662

1. Baggrund og indhold

Ministerrådet vedtog den 23. november 1993 direktiv 93/104/EF om visse aspekter i forbindelse med tilrettelæggelsen af arbejdstiden.

Hensigten med direktiv 93/104/EF var primært at sikre arbejdstageres sikkerhed og sundhed mod skadelige virkninger som følge af lange arbejdstider, utilstrækkelig hvile eller uregelmæssige arbejdsmonstre.

En række sektorer og aktiviteter, herunder søtransport, blev udelukket fra direktivets anvendelsesområde. Samtidigt blev der bebudet i direktivets præambel, at det kunne blive nødvendigt at træffe særlige foranstaltninger om tilrettelæggelse af arbejdstiden i de undtagne sektorer.

Det fremlagte direktivforslag om arbejdstid for søfarende skal ses som udtryk herfor.

Direktivforslaget er en del af Kommissionens meddelelse af 4. december 1998 om tilrettelæggelse af arbejdstiden i de sektorer og aktiviteter, der er udelukket fra arbejdstidsdirektivet (93/104/EF).

Ud over selve meddelelsen og nærværende direktivforslag indeholder "pakken" forslag til Rådets direktiv om ændring af arbejdstidsdirektivet (93/104/EF), forslag til Rådets direktiv om tilrettelæggelse af arbejdstid inden for vejtransport for mobile arbejdstagere og selvstændige chauffører, forslag til Rådets direktiv om håndhævelse af søfarendes arbejdstid på skibe, der anløber EU-havne, og endelig Kommissionens henstilling om ratificering af ILO-konvention nr. 180 om søfarendes arbejdstid og bemanning af skibe samt Protokol af 1996 til ILO-konvention nr. 147 om minimumsnormer i handelsskibe, 1976.

Direktivforslaget har hjemmel i artikel 4, stk. 2, i medlemsstaternes Aftale om social- og arbejdsmarkedspolitikken, og gælder derfor ikke for Storbritannien. Forslaget kan vedtages af Rådet med kvalificeret flertal.

Der er ingen pligt til at høre Europa-Parlamentet, men Kommissionen har meddelt, at forslaget er sendt dertil i høring. Parlamentets svar forventes at foreligge inden 15. april 1999.

Direktivforslaget gennemfører den aftale om tilrettelæggelse af arbejdstiden for søfarende, der i september 1998 blev indgået mellem Sammenslutningen af skibsredere i Det Europæiske Fællesskab, ECSA, og Forbundet af Transportarbejderfagforeninger i Den Europæiske Union, FST.

Rammeaftalen bygger for så vidt angår regulering af arbejds- og hviletiden på ILO-konvention nr. 180 om søfarendes arbejdstid og bemanning af skibe, men indeholder herudover – i lighed med det generelle arbejdstidsdirektiv 93/104/EF – regler om betalt ferie og lægeundersøgelser. Samlet er der tale om en regulering, der modsvarer den gældende danske regulering på søfartsområdet.

Med direktivforslaget gøres rammeaftalen obligatorisk, idet medlemsstaterne pålægges at sikre rammeaftalens efterlevelse, evt. gennem kollektive overenskomster.

Der er tale om et minimumsdirektiv, som dog ikke må føre til en sænkning af en medlemsstats generelle beskyttelsesniveau på rammeaftalens område.

Medlemsstaterne pålægges endvidere ved implementeringen at fastsætte straffebestemmelser, der er effektive, afspejler overtrædelsens grovhed og som er tilstrækkelige til at virke afskrækkende.

Rammeaftalen regulerer arbejdstid/hviletid mv. for alle søfarende, herunder skibsførere, på skibe, registrerede i en medlemsstat, og som bruges til kommerciel søfart. Fiskeskibe er ikke omfattet af aftalen.

Aftalen angiver, at den normale arbejdsnorm for søfarende i princippet er baseret på en 8 timers dag med en ugentlig hviledag samt fri på offentlige feriedage.

Der er valgfrihed mellem at regulere den maksimale arbejdstid eller den samlede hviletid. Vælges regulering af *arbejdstiden*, må denne pr. arbejdsdøgn ikke overstige 14 timer. Over en given 7-dages periode må den højst være på 72 timer. Vælges regulering af *hviletiden*, skal der gives mindst 10 timers hviletid pr. arbejdsdøgn, hvoraf mindst 6 timer i sammenhæng. De 10 timer kan deles i højst 2 hvileperioder, og der må maksimalt være 14 timer mellem hvileperioderne. Endelig skal hviletiden være mindst 77 timer over en given 7-døgn periode.

Rammeaftalen åbner mulighed for indgåelse af aftaler om særlige hviletidsbestemmelser for vagtgående søfarende og for søfarende på skibe med korte rejser, mod at der kompenseres herfor i form af øget fritid, afspadsring eller lignende.

Ved båd- og brandøvelser skal der tages hensyn til de søfarendes hviletid. Der skal gives erstatningshviletid, hvis der sker afbrydelser af hviletiden som følge af f.eks. tilkaldevagt eller i krisesituationer.

Aftalen stiller krav om mindstealder på 16 år for at kunne arbejde om bord, forbud mod natarbejde for unge under 18 år, og standardiseret registrering af søfarendes vagtplaner og afholdt arbejds- eller hviletid.

Der stilles krav om offentlig kontrol, herunder at myndighederne eventuelt skal ændre bemanningsfastsættelsen, hvis det fremgår, f.eks. af de søfarendes vagtskemaer eller arbejdstidsregistreringer, at arbejds- eller hviletidsreglerne ikke overholdes.

Alle disse bestemmelser er identiske med reglerne i ILO-konvention nr. 180.

Aftalens definition af "søfarende" afviger fra ILO-konvention nr. 180, idet den omfatter alle ansatte om bord på et skib. I ILO-konvention nr. 180 er definitionen af "søfarende" kædet

sammen med nationalt bestemte definitioner. F.eks. betragtes skibsføreren ikke som "søfarende" i den danske sømandslov, idet der findes særlige regler om dennes tjenesteforhold.

2. **Gældende dansk ret**

Direktivforslaget vedrører forhold, der i Danmark er reguleret via kollektive overenskomster, og af sømandsloven, bekendtgørelse om lægeundersøgelse af søfarende, lov om skibes besætning, Lov om skibes sikkerhed (fra 1. marts 1999 lov om sikkerhed til søs) og bekendtgørelsen om ferie for søfarende.

Hviletidsreglerne i sømandsloven adskiller sig fra rammeaftalens krav på følgende punkter:

Efter aftalen skal hviletiden over en given 7-dagers periode som hovedregel være på mindst 77 timer. Efter sømandsloven er minimumshviletiden over samme periode sat til 70 timer.

I modsætning til aftalen har sømandsloven ingen særlige regler for vagtgående søfarende og søfarende på skibe med korte rejser. Spørgsmålet om kompenserende frihed i disse tilfælde aftales traditionelt mellem arbejdsmarkedets parter.

Efter sømandsloven kan hviletidsbestemmelsen fraviges ved ankomst og afgang fra havn. Tilsvarende regler findes ikke i aftalen.

Efter sømandsloven falder skibsføreren uden for definitionen af "søfarende" og lovens hviletidsregler gælder ikke for skibsføreren. I aftalen omfatter "søfarende" også skibsføreren. Dette indebærer, at aftalens hviletidsregler også gælder for skibsføreren.

Sømandsloven har ingen bestemmelser om pligt til at udfylde vagtskemaer og skemaer for afholdt arbejdstid, og heller ingen bestemmelser om myndighedernes pligt til at kontrollere og påtegne sådanne skemaer.

3. **Høring**

Forslaget har været sendt til høring hos Danmarks Rederiforening, Bilfærgernes Rederiforening, Rederiforeningen for mindre skibe, Rederiforeningen af 1895, HORESTA, Dansk Navigatorforening, Radiotelegrafistforeningen af 1917, Maskinmestrenes Forening, SID, Metal Søfart, Sømandenes Forbund i Danmark, Dansk Sø-Restaurationsforening, Restaurations- og Bryggeriarbejder Forbundet, HK/Service, Statsansattes Kartel, Forbundet for Offentlige Ansatte, CO II, Rederikredsen-Jernbaneforeningen og Søfartens Arbejdsmiljøråd.

Dansk Navigatorforening, SID og Danmarks Rederiforening har alle tilsluttet sig direktivforslaget, medens der ikke er modtaget kommentarer fra de øvrige organisationer.

4. **Lovgivningsmæssige og statsfinansielle konsekvenser**

Forslaget vil kræve ændringer i sømandsloven omkring fastsættelse af ugentlig hviletid, registrering af arbejdstid eller hviletid og kontrol af hviletid. Ressourceforbruget til kontrollen skønnes at blive ca. 2 årsværk i Søfartsstyrelsen.

5. **Samfundsøkonomiske konsekvenser**

Hvorvidt forslaget vil føre til merudgifter for rederierne, afhænger af evt. ændringer i gældende overenskomster.

Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Sagen har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg.