

Bemærkninger til lovforslaget.

Sømandsloven af 1. maj 1923 blev underkastet en gennemgribende revision ved lov nr. 229 af 7. juni 1952, der trådte i kraft den 1. januar 1953. Ved lov nr. 160 af 28. maj 1964 blev der foretaget enkelte ændringer i lovens regler, der navnlig medførte en halvering af den tjenestetid en sømand efter lovens § 26 skal have haft for at opnå fri hjemrejse.

Handelsministeriet nedsatte i 1966 en kommission omfattende repræsentanter for redernes og de søfarendes organisationer, der fik til opgave at overveje og at give indstilling om de ændringer, man fandt at burde gøre i sømandsloven af 1952. Kommissionen har i marts 1972 afgivet betænkning (Betænkning nr. 643/1972), hvori man fremlægger udkast til en ny sømandslov (bilag 2), der indeholder en række ændringer og moderniseringer i forhold til den gældende sømandslov, men iøvrigt i princippet omfatter de samme emner som denne. Der kan i det hele henvises til det i kommissionens betænkning om kommissionens overvejelser nærmere anførte.

De tidligere sømandslove var udarbejdet på grundlag af et snævert nordisk lovsamarbejde, der førte til i det væsentlige enslydende lovttekster i de 4 lande. Ved kommissionens nedsættelse blev det derfor pålagt den under sit arbejde at holde nøje føling med det i de andre nordiske lande foregående tilsvarende lovrevisionsarbejde for så vidt muligt fortsat at sikre lovens fællesnordiske karakter. Kommissionen har i overensstemmelse hermed afholdt flere møder med de nationale komiteer i de øvrige nordiske lande for at søge at nå frem til udkast, hvorved den relative ensartethed, der hidtil har været gældende for de nordiske sømandslove både med hensyn til den redaktionelle opbygning og bestemmelses materielle indhold kunne opretholdes. Det viste sig imidlertid ikke muligt at nå dette mål, bl. a. fordi de svenske og finske udkast har udeladt en del af de gældende sømandsloves detailbestemmelser, idet disse forhold fremtidig forudsættes reguleret i de kollektive aftaler eller allerede er dækket gennem anden arbejdsretlig lovgivning, mens man fra norsk og dansk side ikke har ment at kunne forandre den gældende sømandslovs opbygning og forudsætninger og ikke har fundet det muligt at lade en del idag lovregulerede forhold overgå til regulering gennem kollektive aftaler. Det af den norske sømandslovkomite udarbejdede lovudkast svarer i hovedtræk både med hensyn til udformningen og indholdsmæssigt til det danske kommissionsudkast.

Nærværende lovforslag bygger i princippet på kommissionens lovudkast (K.U.). Der er dog i samarbejde med justitsministeriets lovafdeling foretaget en omfattende kritisk gennemgang af lovtteksten både med hensyn til lovsproget, der er søgt moderniseret, og med hensyn til lovforslagets systematiske opbygning. Dette har i forbindelse med de nedenfor omtalte realitetsændringer medført en ret omfattende paragrafmæssig forskydning i forhold til K.U. For at lette oversigten har man som bilag 1 medtaget en skematisk oversigt over lovforslagets enkelte bestemmelser sammenholdt med de bestemmelser i K.U., hvortil de svarer.

Udover de foretagne lovtekniske og sproglige ændringer har man under behandlingen af lovudkastet fundet det ønskeligt at foretage enkelte ændringer, der går ud over de af kommissionen foreslåede, for at forbedre den ved loven tilsigtede sociale mindstebeskyttelse navnlig af unge søfarende og bringe lovforslaget i bedre harmoni med moderne arbejdsretlig lovgivning.

Der er i bemærkningerne til lovforslagets enkelte bestemmelser gjort nærmere rede for de foretagne ændringer, hvoraf her blot skal fremhæves følgende:

Man har foreslået lavalderen for unge mænds anvendelse til arbejde om bord forhøjet fra 15 til 16 år, og medtaget en bemyndigelse for handelsministeren til at fravige visse af lovens bestemmelser til værn for søfarende under 20 år.

Endvidere foreslås der tillagt en sømand, der kræver afsked på grund af fare for, at skibet vil blive opbragt af krigsførende eller udsat for krigsskade eller på grund af ondartet epidemi i en havn, som skibet skal anløbe, ret til dækning af halvdelen af udgiften til hjemrejse.

Forskrifterne om sømænds hviletid er skærpet, og reglen om skibsførerens adgang til at anvende magtmidler for at opretholde orden om bord er affattet på en mere tidssvarende måde.

Kapitlet om adgang til og fremgangsmåden ved idømmelse af disciplinbød er udtaget af lovforslaget som utidssvarende og ikke stemmende med civile arbejdsforhold.

Endelig er lovens straffebestemmelser omredigeret og moderniseret i samarbejde med justitsministeriets lovafdeling, og der er tilføjet en til færdselsloven og luftfartsloven svarende ny bestemmelse, hvorefter den der udfører arbejde om bord i en stilling af betydning for sikkerheden kan straffes, hvis