

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 mand-skabet 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 tredjedel 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.