

Bemærkninger til lovforslaget

Selv om Folketinget på grund af krigen mellem Iran og Irak har vedtaget klarere regler for søfolks ret til hjemrejse, når deres skib stævner mod områder med krig, pirateri eller lignende, vil det nok være umuligt i lovgivningen at tage højde for alle de situationer, der vil kunne forekomme i verden, hvor en besætnings liv og velfærd er i fare, samt de problemer de kan medføre hjemme hos familien.

SF har i debatten om hjemrejse fra risikoområder fremført, at det må være muligt at kæde en automatik sammen, således at hvis forsikringspræmierne for skibe og deres besætningsmedlemmer stiger til en vis størrelse ved sejlads i et risikofyldt område, så får den enkelte sømand i et dansk skib mulighed for at afmønstre efter reglerne i sømandslovens § 18 a.

Forespørgsler hos en del forsikringselskaber har desværre vist, at forsikringspræmiernes størrelse for skibe, der f.eks. besejler Den Persiske Havbugt, er underlagt profithensyn til selskaberne og ikke, hvorvidt besejlingsområdet hører til en farezone eller ej.

Bemærkelsesværdigt er det vel, at rederne tilsyneladende udelukker risikoen for krig i området omkring Den Arabiske Halvø, Det Røde Hav og Den Persiske Havbugt, når »Krigsforsikringen for Danske Skibe« den 3. august 1990 forhøjede præmien på 0,25 pct. for 6 måneders dækning til 0,25 pct. for 14 dages dækning i Golfen uden for Irak, Kuwait og Iran – og dette uden at der er løst et skud.

Hverken rederne eller industriministeren har villet anerkende søfartsorganisationernes berettigede krav om fri hjemrejse fra Golfen, heller ikke efter sejlads med krigsmateriel, hvor de pågældende skibe ville være oplagte bombemål under en krig i området.

Allerede i 1914 indfortolkede domstolene risikoen for den søfarende under åben krig. Og i 1914 pegede en dommer på – som praktiske indicier for at fare foreligger i forhold til skibets forestående rejse – om der var blevet krævet særlig assurancepræmie for krigsrisiko på skib og ladning bestemt for sejlads på havne eller farvande, og om der var truffet aftaler om krigstillæg.

Først i 1985 ændredes lovgrundlaget. Det var en følge af, at en dommer 7 år tidligere havde ajourført loven i overensstemmelse med udviklingen.

Sø- og Handelsretten fastslog i 1978, at tre maskinmestre havde ret til at kræve afsked fra et skib på Lagos' red, hvor kaptajnen på M/S Lindinger Ivory var blevet myrdet af pirater. Dette mord blev anset for en forøgelse af den hidtidige risiko på reden, hvor der lå mange skibe for anker og ventede på at komme til Lagos' havn. Der var på det pågældende tidspunkt næsten hver nat røveriske overfald på de mange skibe. Der var tale om mord, voldtægt, røveri og legemlig overlast udført fra små hurtigtgående både.

Krigen mellem Iran og Irak betød også, at danske skibe blev beskudt i Golfen, hvorved krigens rædsler med døde og sårede også ramte danske søfolk. Dette medførte ændringer i sømandsloven, således at muligheden for fri hjemrejse blev lempet.

Alligevel kan det nu konstateres, at rederne og søfartsorganisationerne er uenige om muligheden for fri hjemrejse – sømanden betaler selv 10 pct. af udgifterne. De søfolk, som er på vej til Golfen, og som har valgt at rejse hjem igen, ved ikke, om de nu skal straffes med 5 ugers karantæne fra arbejdsløshedsunderstøttelse, selv om rederne – i dette tilfælde Mercandia – lod søfolkene rejse hjem. Skibene var i øvrigt lastet med krigsmateriel til de amerikanske tropper i Golfen.

Det har således vist sig, at loven i sin nuværende udformning ikke yder den søfarende den beskyttelse, der var hensigten, idet rederen i praksis nægter afmønstring under henvisning til en af denne foretaget subjektiv vurdering af »risiko«.

Lovforslaget tilgodeser den søfarendes tarv ved at fastslå ubetinget adgang til at fratræde, hvis sømanden påberåber sig, at fratræden skyldes sejlads i et risikoområde. Det er derefter op til rederen at få foretaget en retslig vurdering af den opståede situation. Denne »omvendte« situation er i overensstemmelse med den i 1987 vedtagne ILO-konvention nr. 166 om hjemsendelse af søfarende, som Danmark stemte for.

Ved gennemførelsen af Lov om Dansk Internationalt Skibsregister blev der taget hul på denne konvention ved at tillade op til 12 måneders udmønstringsperiode, uden at konventionen var ratificeret af Danmark.