

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 arbejdsdøgnberegninger kan de 10 timers hvile og maximum 14 timers arbejde i lighed med de nugældende regler ikke tilside-sættes.

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 kalenderdøgnberegningen kan f.eks. være at foretrække, hvor en aftalt tilrettelæggelse af arbejdet med udgangspunkt i kalenderdøgnet er vanskelig eller uhensigtsmæssig 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 foreslås § 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 af 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 vedrører 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 skibsbetætnings 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