

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

Hovedloven er sømandslov nr. 420 af 13. juni 1973, som er en social beskyttelseslov, hvis formål er at beskytte den svagere part (sømanden) i tjenesteforholdet. Dette giver sig bl.a. udslag i reglerne om indgåelse og indhold af tjenestaftalen, sømandens beskyttelse i sygdomstilfælde og værn mod usaglig afskedigelse. Loven sætter således grænser for, hvad der kan aftales søfartserhvervets parter imellem.

De europæiske arbejdsgiver- og arbejdstagerorganisationer UNICE, CEEP og EFS indgik i december 1995 en rammeaftale om forældreorlov. Rådets Direktiv 96/34/EF af 3. juni 1996 (EF Tidende 1996 nr. L 145/4) gør rammeaftalen obligatorisk. Rammeaftalen indgår som bilag til direktivet. I Danmark skulle direktivet have været implementeret senest 3. juni 1999, der henvises herom til bemærkningerne til § 2.

Rammeaftalens væsentligste bestemmelser, der vedrører forældreorlov, er allerede gennemført ved lov om orlov, jf. lovbekendtgørelse nr. 571 af 4. august 1998. Loven omfatter også søfart. Rammeaftalen indeholder imidlertid i § 3 en force majeure bestemmelse om tjenestefrihed, når den søfarendes umiddelbare tilstedeværelse i hjemmet er påtrængende nødvendig som følge af sygdom eller ulykke.

Efter sømandslovens § 10, stk. 1, kan en sømand, som efter forhyringen får besked om, at vedkommendes ægtefælle eller barn er afgået ved døden eller er alvorligt syg, hæve ansættelsesaftalen. Denne bestemmelse medfører ikke en tilstrækkelig beskyttelse til at kunne leve op til kravene i § 3 i rammeaftalen, der medfører, at ansættelsesforholdet ikke skal afbrydes for at få en ret til at forlade arbejdspladsen (skibet). Da de tilfælde, der er omhandlet af rammeaftalen går videre end den hidtidige lovbestemmelse, giver lovforslagets § 18 d derfor en videre dækning end § 10, stk. 1. Endvidere opnår den søfarende en bedre beskyttelse i forhold til den nuværende lov, idet der ikke kræ-

ves afbrydelse af tjenesteforholdet for at kunne rejse hjem for f.eks. at deltage i pasningen af et sygt barn.

I dag skal rederen betale for omkostningerne til at få en afløser, herunder rejseomkostningerne. Uanset udvidelsen af den søfarendes mulighed for at fratræde tjenesten om bord, har man fundet det rimeligt, at rederen fortsat skal afholde udgifterne til afløseren.

Arbejdsmarkedets parter på landjorden har tilkendegivet, at de efter den danske aftalemodel vil gennemføre force majeure reglen via de kollektive aftaler. For søfart har det ikke været muligt at opnå en tilsvarende løsning, hvorfor lovgivning er nødvendig.

Høring

Et udkast til forslaget har været sendt til høring hos de på vedlagte høringsliste anførte offentlige og private institutioner, jf. bilag 1.

Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

Lovforslaget skønnes ikke at få økonomiske eller administrative konsekvenser af betydning for det offentlige.

Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet mv.

Lovforslaget skønnes i meget begrænset omfang at medføre øgede omkostninger for erhvervet til betaling af rejseomkostninger til afløsere. Forslaget har ikke derudover erhvervsøkonomiske eller administrative konsekvenser for søfartserhvervet.

Miljømæssige konsekvenser

Lovforslaget skønnes ikke at have miljømæssige konsekvenser.

Administrative konsekvenser for borgerne

Lovforslaget skønnes ikke at have administrative konsekvenser for borgerne.