



ØKONOMI- OG
ERHVERVS MINISTEREN

16. marts 2010

Besvarelse af L 100 – spørgsmål 4 stillet af Erhvervsudvalget den 10. februar 2010 efter ønske fra Niels Sindal (S) og Karsten Hønge (SF).

ØKONOMI-OG
ERHVERVS MINISTERIET
Slotsholmsgade 10-12
1216 København K

Spørgsmål 4:

Ministeren bedes – bl.a. i lyset af problemerne med at definere krigszone i forhold til pirateri – begrunde, hvorfor der i lovforslaget ikke opereres med en klar definition af krigszone.

Tlf. 33 92 33 50
Fax 33 12 37 78
CVR-nr 10 09 24 85
oem@oem.dk
www.oem.dk

Svar:

Sømandslovens bestemmelser om sømandens ret til at fratræde tjenesten om bord og ret til at få hjemrejsen delvis betalt er foreslået ændret som følge af gennemførelsen af ILO-konventionen om de søfarendes forhold.

Efter lovforslaget afskaffes den søfarendes eget bidrag på 10 % til dækning af hjemrejseomkostningerne, således at udgifterne til hjemrejsen fuldt ud dækkes af rederen med et bidrag fra staten. Derimod kræves der ikke ændring i andre dele af bestemmelserne for at leve op til konventionen.

Sømandslovens bestemmelser gælder, hvis skibet har fået ordre til at sejle til eller sejler i et område, hvor der er fare for, at skibet vil blive opbragt af krigsførende, udsat for krigsskade eller for en faretruende situation, der kan sidestilles hermed, eller at en sådan fare er blevet væsentligt forøget. Der er derfor tale om en bred anvendelse af begrebet krigsfare, der også omfatter faretruende situationer, der kan ligestilles med egentlig krigsfare, f.eks. piratoverfald.

Det har i mange år været klart, at røveriske overfald af særlig farlig karakter skal sidestilles med krigsfare. Baggrunden herfor er en Sø- og Handelsretsdom fra 1978, hvori det blev fastslået, at et røverisk overfald af særlig farlig karakter må sidestilles med krig eller krigsfare. For at indarbejde retspraksis blev det for flere år siden indsat i sømandsloven, at reglerne også fandt anvendelse ved ”andre faretruende situationer”.

I forhold til forståelsen af reglerne om de søfarendes ret til at fratræde tjenesten, hvis der opstår krigsfare, har retspraksis vist, at der lægges vægt på, om der opkræves særskilt forsikringspræmie for krigsrisiko for skib og ladning, om transportkontrakter er opsagt i henhold til krigsklausuler, og om rederne og de søfarendes organisationer har indgået særlig aftale om krigsrisikotillæg til hyren. Det sidstnævnte er et rent overenskomstmæssigt spørgsmål.

Det er derfor efter min opfattelse ikke behov for en yderligere præcisering af begrebet krigszone.

Pirateri udvikler sig og ændrer hele tiden karakter. På samme måde ændrer også områderne sig, hvor der foregår voldelige overfald på skibe, også når de ligger stille. Derfor er det ikke muligt at give en mere præcis definition eller at afgrænse et bestemt geografisk område som særligt risikofyldt.

Jeg kan i øvrigt henvise til, at de danske rederier og de fleste danske organisationer for søfarende for godt 2 år siden indgik en særlig aftale om netop hjemrejse. Aftalen supplerer lovens mulighed for at få betalt hjemrejsen i de tilfælde, hvor der mellem rederen og den søfarende skulle være uenighed om, hvorvidt den søfarende har ret til at rejse hjem, og hvor den søfarende ikke selv har mulighed for at betale hjemrejsen. Aftalen omfatter alle søfarende på danske skibe.