

benyttes til. Rederen giver til en vis Grad Befragteren Raadighed over Skibet, men beholder dog altid selv en betinget Raadighed over dette i alt Fald over Besætningen, der praktisk talt altid følger Skibet, saaledes at en dansk Reder fragter vedkommende fremmede Skib med dets Besætning, og en udenlandsk Reder ligeledes fragter det danske Skib med dets Besætning. Skibet skifter ikke ved Bortfragtning Nationalitet, men vedbliver at sejle under sit Flag; det er derfor udelukket fra at kunne sejle med fuld Besætning af den Nationalitet, til hvilken dets Befragter hører. — Det vil saaledes være meget ubilligt, om den danske Besætning i et dansk Skib skulde miste Forsikringsretten, fordi Skibet tilfældig er bortfragtet til en Udlænding, ligesom der ikke er Grund til at lægge Forsikringspligt paa den danske Reder, der har fragtet et fremmed Skib med dets Besætning, dette sidste vil i mange Tilfælde medføre, at Besætningen vil være forsikret to Gange, nemlig naar den, som f. Eks. i Tyskland, allerede ved Lov er forsikret i Moderlandet.

I Lovforslagets § 2 foreslaas det, i Henhold til ovenstaaende, at lade Sætningen: „Lige med saadanne Skibe bliver at anse *fremmede* Skibe, der ere lejede af *dansk* Reder (Arbejdsgiver), for saa vidt de paagældende Skibe have en Brutto-Register-Tonnage af 20 Tons eller derover“ og i § 23 Sætningen: „der har *Raadighed* over det paagældende danske eller fremmede Skib (jfr. §§ 1 og 2)“ udgaa.

I Lovforslagets § 9 lægges Risikoen ved Virksomhed paa Søen til Redning af Menneskeliv paa Rederen. Dette kan ikke siges at være retfærdigt, idet der her som Regel er Tale om en Virksomhed, der ikke er i Rederens særlige Interesse, men i Samfundets Interesse. Denne Risiko kan desuden i mange Tilfælde, særlig naar Redningsforsøg foretages fra Baad, være meget stor. Det synes naturligst, om Staten overtager saadan Risiko. I en af en engelsk Regeringskommission for nylig afgiven Betænkning behandles bl. a. dette Spørgsmaal, og Kommissionen gør meget rigtigt opmærksom paa, at Sømanden ofte udsætter sit Liv for Fare, uden at dette egentlig kan siges at ske i Skibets Tjeneste; det sker af humane Hensyn, og der er Tilfælde, i hvilke det er Kaptajns og Mandskabets Pligt at udsætte sig for den mest overhængende Fare, forinden de opgive et Redningsforsøg; saadanne Forhold findes ikke paa Landjorden.

I Lovforslaget findes forskellige Bestemmelser, der synes at staa i Modstrid med hinanden. Det bestemmes saaledes i § 12, at Dagpengeydelsen ingen Sinde vedbliver længere end til Aarsdagen efter Ulykkestilfældets Indtræden, men i § 13 fastsættes det, at hvor Tilfældet medfører blivende Nedsættelse af Arbejdsevnen, vedblive Dagpengene at løbe, indtil Arbejderforsikrings-Raadets Fastsættelse af Invaliditets-Erstatningen foreligger. Der vil imidlertid kunne forekomme Tilfælde, i hvilke saadan Fastsættelse først vil kunne ske efter over et Aars Forløb, fordi Ulykkestilfældet er indtruffet, medens Skibet befandt sig i langt bortliggende Farvande; det synes da ikke ganske klart, om Dagpengeydelsen skal opføre paa Aarsdagen efter Ulykkestilfældets Indtræden, og det vil i hvert Fald maaske være hensigtsmæssigt at fastsætte en noget længere Frist.

Fremdeles bestemmes i § 14, at Dagpengene under visse Forhold skulle udbetales til vedkommende Konsul (Vicekonsul), i § 16, at de kunne udbetales til Arbejdsgiveren, og i § 17, at de kunne udbetales til Arbejderforsikrings-Raadet, hvilke Bestemmelser synes at staa i Modstrid med § 36, sidste Stykke, hvor det fastsættes, at Dagpenge altid udbetales umiddelbart til den paagældende.

I Lovforslagets § 24 er det fastsat, at der efter visse nærmere Regler af Staten bliver at yde Tilskud til Bestridelse af Præmierne for de Redere af Sejlskibe, hvis under Loven henhørende Skibe ikke have en Størrelse af 300 Register-Tons Netto. Repræsentationen maa her meget indtrængende tilraade, at denne Statshjælp udstrækkes til *alle Sejlskibe*, der falde ind under Loven, hvilket ifølge Bemærkningerne til Lovforslaget vil sige, at yderligere ca. 50 Sejlskibe af over 300 Register-Tons faa Tilskud fra Staten (ved Slutningen af Aaret 1903 var disse Sejlskibes Antal 51 — se Bemærkningerne til Lovforslaget Side 14). Det kan ikke erkendes for rigtigt, som anført i Bemærkningerne, at disse større Sejlskibe repræsenterer en moderne Driftsmaade for Søfartsvirksomhed. Tværtimod viser det sig, at disse Skibes Antal Aar for Aar er nedadgaaende, og ingen Del af vor Sejlskibsflaade har saa store Vanskeligheder ved at bestaa i Konkurrencen som netop de. Hertil kommer, at Sølovens Bestemmelser om syge Søfolks Forsørgelse