

[Kjeldgaard Iversen.]

Det er egentlig aftaleforholdet mellem rederne og deres ansatte, der behandles i forslaget til sømandslov, og det forhold skulle vel egentlig kunne overlades til rederne og deres medarbejdere, men i erkendelse af, at den ene part i arbejdsforholdet vel kan være svagere end den anden part, må det være rimeligt fra lovgivningsmagts side at opstille visse regler, der sikrer mod overgreb ved ansættelsesforholdet. Når man udformer disse regler, må det imidlertid være vigtigt ikke at gøre dem strammere end nødvendigt, for ellers kan man gøre arbejdsforholdet stift og usmidigt til skade for begge parter.

Tendensen i lovforslaget går egentlig i retning af at udpensle alt temmelig nøje, og der er sikkert mange detaljer, som man kunne undvære med lidt god vilje uden skade hverken for arbejdsgiverne eller de ansatte. Bortset fra at forsøge at skaffe rimelighed i ansættelsesforholdene mener jeg ikke, at staten skal blande sig i sagerne med tilskud til den ene eller den anden part. Foruden det, som det ærede medlem hr. Qvist Hansen nævnte vedrørende § 28, sidste stykke, vil jeg nævne, at det i § 26 og § 41 foreslås, at staten i visse tilfælde betaler udgifterne eller en del af udgifterne, når en sømand vil eller skal forlade tjenesten på fremmed plads. Statens andel efter § 26 vil virke som et tilskud til rederne; for så vidt må det anses for at være rimeligt, at man i ansættelsesforholdet sikrer den antagne mulighed for at komme hjem, når han har været i tjeneste i længere tid. Statstilskuddet i § 41 synes rent umiddelbart at fritage forsikringsselskaberne for en del af deres risiko ved forlis. Det må synes rimeligt, at forsikringen også dækker den slags forhold, når et skib forliser. Jeg savner i hvert fald begrundelse for, at staten skal påtage sig forpligtelse her og efter § 26. Sømandene er dog ikke ansat under staten efter de gældende regler og bliver det heller ikke efter forslaget.

Med disse bemærkninger skal jeg tilgive vor beredvillighed til gennemarbejdelse af forslaget i et udvalg, idet jeg håber, at disse og andre urimeligheder kan fjernes.

Lynnerup Nielsen: Det forslag til sømandslov, som vi behandler, er udarbejdet på grundlag af en kommissionsbetænkning og følger stort set det udkast, som kommissionen har udarbejdet. Forslaget indeholder vel nogle få forbedringer af den nuværende sømandslov, som kom i 1923, men selvom revisionen vil medføre, at visse forældede

og i vor tid helt meningsløse paragraffer nu ændres, forekommer det mig, at der endnu bevares adskilligt, der har sin rod i fortiden og i traditionerne, og som burde ændres, såfremt loven helt skal svare til vor tid og dens mere moderne arbejdsforhold. I teknisk henseende står søfarten på ingen måde tilbage, men ser vi på de vilkår, der bydes søfolkene, ser det helt anderledes ud. Søfartens arbejdsvilkår er på mange måder vanskelige. Praktiske forhold umuliggør et almindeligt familieliv. Sømanden har det ikke som en anden arbejder, der blot skal tilbringe 8 timer på en fabrik. Sømanden skal også indtage alle sine måltider på skibet, han skal bo og opholde sig der dag og nat uden mulighed for at omgås andre end det samme noget begrænsede lille hold af arbejdskammerater og overordnede, kun afbrudt af korte perioder på tilfældige ukendte steder. Dertil kommer naturligvis også i tider som disse, da en fjerdedel af søfolkene er kastet ud i arbejdsløshed, økonomiske vanskeligheder, og det er just ikke det, der gør det tillokkende at skulle savne et hjemmeliv. Alt dette er ting, som hænger sammen med de forhold, hvorunder søfarten drives, og det ville da på den anden side være naturligt at tro, at alle de ulemper og farer, der følger med netop dette erhverv, modsvarede af en særlig begunstiget stilling for søfartens folk på visse andre områder. Trods visse forbedringer for søfartens arbejdere på det lønmæssige område i de senere år må det dog vist siges, at søfolkene stadig hører til de dårligst lønede.

Når man læser det foreliggende lovforslags enkelte paragraffer igennem, synes man uvilkårligt, at også dette lovforslag med en ejendommelig sejghed er blevet hængende i de gamle traditioner og retsbegreber, som forlængst burde have været væk. Der hænger også noget gammeldags ved selve sprogbrugen såvel i sømandsloven som i det lovforslag, vi behandler i dag, og som skal afløse den. Hvorfor skal en arbejdskontrakt absolut kaldes en hyreaftale? Hvorfor skal en sømand mønstres, som om han var en rekrut eller en hest, der mønstres? Hvorfor skal lønnen hedde hyre? Jeg tror, at arbejdsforholdene for søfartens arbejdere ikke ville skades af mere moderne betegnelser for disse ting. Det forekommer mig også, at det, der nu kaldes rømning, blot er, at en sømand forlader skibet og dermed sit arbejde i utide, og at arbejdsnedlæggelse ombord i et skib simpelthen er arbejdsnedlæggelse eller strejke og ikke, som det nu fremefter skal betegnes, mytteri.