

[Ministeren for handel, industri og søfart.]

Danmark, Sverige eller Finland nåede man at få gennemført de fornødne ændringer i lovene, inden krigen brød ud.

Den anden verdenskrig, for hvis udfald de søfarendes indsats på verdenshavene var af så stor og af alle anerkendt betydning, måtte selvsagt støtte og yderligere understrege ønskerne om at få bragt lovgivningen om de søfarendes forhold à jour. Efter krigen ophør rejstes revisionstanken da også påny og fik yderligere aktualitet, efter at der på den internationale arbejdskonference, søfartskonferencen i Seattle i 1946, var blevet vedtaget en række konventioner og rekommandationer, der berørte også sømandslovens område. Den danske delegations beretning angående konferencen er i sin tid på sædvanlig måde tilstillet rigsdagen. Efter at der i Sverige i 1946 i denne anledning var blevet nedsat en komité, om hvis tanker med hensyn til den svenske sjömannlags revision der forelå underretning i november 1948, tog man her i landet spørgsmålet op og nedsatte under 31. marts 1949 den ovenfor nævnte kommission.

Til grund for sine overvejelser lagde kommissionen dels den nævnte betænkning fra 1939, dels nogle fra redernes og de søfarendes organisationer indhentede redegørelser for deres ønsker med hensyn til lovens revision, dels endelig resultaterne fra de møder, som et udvalg af kommissionens medlemmer havde afholdt med tilsvarende repræsentation for de andre nordiske revisionskomiteer. Iøvrigt var kommissionens alsidige sammensætning garanti for, at alle synspunkter og erfaringer fra såvel parternes som det offentliges side kom fyldestgørende til orde.

Inden jeg forlader den nordiske side af sagen, vil jeg gerne lige have lov til at nævne, at det tilsvarende lovforslag efter det oplyste er blevet forelagt den svenske rigsdag lige inden påske i år, medens de finske og norske forslag endnu ikke er forelagt de respektive lovgivende forsamlinger.

Resultatet af kommissionsforhandlingerne blev, som det vil fremgå af betænkningen, en i alt væsentligt enstemmig indstilling til ministeriet angående det til betænkningen knyttede udkast til ny lov. Det eneste punkt, hvorom der ikke opnåedes enighed, var lovens kapitel 4 om disciplinære foranstaltninger ombord, idet der af repræsentanterne for de menige søfarende indenfor kommissionen blev taget forbehold på dette punkt. Angående kapitel 4 skal jeg om lidt gøre nogle bemærkninger. Denne enstemmighed indenfor en så alsidig og sagkyndig kommission måtte jo være et meget tungtvejende lod i

vægtskålen, og det af mig i folketinget fremsatte lovforslag fulgte da også kommissionsudkastet, bortset fra visse formelle eller administrativt-tekniske spørgsmål. Jeg skal afstå fra her at gennemgå i enkeltheder, på hvilke punkter det fremsatte lovforslag afviger fra gældende lov, men blot resumere, at kommissionen efter gennemgang af hvert enkelt problem er nået frem til sådanne forbedringer og lempelser i de ombord ansattes forhold, som den almindelige sociale udvikling og de allerede mellem redere og søfarende bestående overenskomster gør det naturligt at indføje i loven. Jeg tror ikke, man kan sige, at nogen af disse forbedringer eller nye regler bærer præg af et kompromis, men de er udtryk for, hvad der er forsvareligt og rimeligt, når hensyn tages såvel til de ombordværendes som til skibsfartserhvervets almindelige interesser.

De enkelte vigtigere punkter, som jeg ganske kort vil fremdrage, og på hvilke forslaget betyder en forbedring i forhold til nugældende lov, er reglerne om en udvidet adgang til hyre, navnlig i sygdomstilfælde, regler om fri hjemrejse efter en vis længere tjenestetid, nogle bestemmelser om kønssygdommenes retlige karakter samt det foran nævnte kapitel 4.

Hvad det første angår, er det ved forslaget § 18 fastslået, at hyren kan begynde at løbe, inden arbejdet ombord er begyndt, nemlig i visse tilfælde, hvor sømanden må aflevere sin søfartsbog og sit pas til rederiet eller til et forhyringskontor som led i forhyringen. Dette er en lovfæstelse af, hvad man er kommet ind på i praksis. På samme måde kan hyren i visse tilfælde fortsætte, selvom arbejdet ombord er ophørt, nemlig hvis den pågældende er syg eller tilskadekommet, i det øjeblik tjenesten ophører. Dette er også fastslået i § 18, hvorved der er givet ret til sådan sygehyre i indtil 2 måneder, hvis sømanden hører til officersgruppen, og i indtil en måned, hvis han hører til det øvrige mandskab. Dette er en forbedring i forhold til gældende lov, hvis § 32 kun giver en mere begrænset adgang til sygehyre.

Forslaget § 26 giver en dansk sømand, der har været ombord uafbrudt i 2 år, ret til under visse nærmere angivne betingelser at kunne rejse til sit hjemsted her i riget, således at statskassen og rederiet betaler hver halvdelen af udgifterne herved. Rimeligheden i, at statskassen skal betale i disse tilfælde, har under folketingsforhandlingerne fra en enkelt side været bestridt, men forslaget affattelse blev vedtaget, idet det fandtes af almen offentlig interesse, at de søfarende ad denne vej sikres personlig for-