

[Ministeren for handel, industri og søfart.] bindelse med deres hjemland, således at reglen forsåvidt i videre forstand forfølger et socialt formål, som så mange andre af forslaget bestemmelser gør det. At rederne skal betale, finder sin begrundelse deri, at man forventer, at denne nye regel skal bidrage til stabilitet i beskæftigelsesforholdene ved at opmuntre til, at de søfarende forbliver i tjenesten i de nævnte 2 år i træk.

I kommissionsbetænkningen er der udførligt redegjort for, hvorledes de gældende bestemmelser om en ringere retstilstand for den søfarende, dersom hans tjenesteforhold bringes til ophør som følge af en kønssygdom, modvirker det almindelige og offentligretlige hygiejniske hensyn til, at disse sygdomme så hurtigt som muligt erkendes og kommer til behandling. Det siger jo sig selv, at en søfarende, der ved, at hans retsstilling med hensyn til krav på hyre og adgang til hjemrejse vil blive forringet, under den nuværende tilstand så længe som muligt søger at undgå at komme frem med, at han er lidende af kønssygdom, og søger denne behandlet på en mindre betryggende måde uden skibsledelsens og konsulatets hjælp og anvisning. Man har altså kastet den juridiske vurdering af sygdommen som forvoldt ved „egen skyld“ overbord, hvilket iøvrigt er i overensstemmelse med en indenfor den private sygeforsikring forlængst anlagt kurs.

Hvad endelig angår det nævnte kapitel 4 om de disciplinære bøder, som af skibsledelsen kan pålægges den enkelte søfarende, bemærkes, at allerede kommissionsudkastet betød en væsentlig forbedring i forhold til gældende lov, idet nu ikke skibsføreren alene, men et i hvert enkelt tilfælde nedsat nævn ombord skal pålægge boden. Herved og ved de øvrige bestemmelser i § 64 er der skabt sikkerhed for, at den enkelte sag bliver pådømt på et fyldestgørende og sikkert grundlag, så at alle hensyn, der taler for og imod, bliver nøje belyst som ved en almindelig domsmandsret i land. De ændringer, som kapitlet er undergået under folketingsbehandlingen, går i det væsentlige ud på, at nævnet ikke skal bestå af tre medlemmer, som oprindeligt foreslået, men af fem, og at det altid — uanset hvilken mandskabskategori sømanden tilhører — skal sammensættes således, at der i nævnet er repræsentanter for såvel den over- som den underordnede besætning. Nu som før har den sømand, der er idømt en disciplinbod, adgang til, hvis han er utilfreds med afgørelsen eller sagens behandling iøvrigt, at klage til domstolene i land inden et år; på dette punkt betyder de i folketinget gennemførte ændringer blot,

at man har udskudt konsulaterne som et led i de ved loven indsatte klageinstanser.

Med disse bemærkninger skal jeg tillade mig at anbefale lovforslagene til hurtig og velvillig behandling i det høje ting.

Erik Jacobsen: Som sømandslivet er noget særegent og skiller sig ud fra andre erhverv på grund af dets særlige beskaffenhed, har dets udøvere også en særlig lovgivning, der tager sigte på både at beskytte disse og skabe et vist lovsikret forhold med forskrifter om pligter og rettigheder for søfolkene.

Denne særlige lovgivnings indhold kan vel diskuteres; men det kan ikke bortforklares, at en lovgivning for søens folk er nødvendig, når det tages i betragtning, at et skibsmandskab ligesom andre mennesker er borgere i vort samfund og derfor også har krav på beskyttelse, selvom det lille stykke Danmark er et skib, der på sin fart over havene fjernes fra moderlandet til jordens yderste grænser.

Allerede i Christian den Femtes Danske Lov, 4. bog, var anført de retsregler, som var gældende for søfarende på den tid, og som bestod i ca. 200 år, indtil søloven af 1. april 1892 blev en umiddelbar afløser af denne gamle lov, der indeholdt så mange for nutidens mennesker urimelige og unaturlige regler og bestemmelser af ligefrem slaveragtig art.

Den hastige udvikling af skibsfarten fra sejlskibenes stortid til dampmaskinens og dieselmotorens indtog som drivkraft i skibene gjorde hurtigt denne lov forældet, og allerede 30 år efter dens tilblivelse var man i fuld gang med det forberedende arbejde på en mere tidssvarende sømandslovgivning.

Den brydningsperiode, man i halvfemserne var inde i på skibsfartens område, var baggrund for, at der på et nordisk søfartsmøde i 1897 hævdede sig røster for en sølovsrevision anlagt efter en fælles nordisk linie med det formål at få søloven tilpasset efter udviklingen og de erfaringer, der med denne var indhøstet. I 1903 rejstes kravet enstemmigt, og man var nu inde på at skabe et særligt afsnit af søloven, der udelukkende skulle omhandle skibsbesætningsforhold.

Men havde også bestræbelser i gang for at få skabt retsenhed på international basis; men da verdenskrigen kom i 1914; indstilledes ethvert arbejde hermed; og planen om en sølovsrevision stilledes fuldstændigt i bero. Først den 18. februar 1919 blev der af handelsministeriet nedsat en kommission, hvori søfolksorganisationerne