

mandskabets Stilling ud af Søloven og samle dem i en særlig »Sømandslov«. Man opnaar derved, at Søloven faar en mere ensartet Karakter, idet den bliver en egentlig Handelslov, hvis væsentligste Indhold bliver Befragtningen og dertil nært knyttede Emner, medens Sømandsloven hovedsagelig er af social Karakter. Endvidere er det en praktisk Fordel for Sømanden, at Bestemmelserne om hans Stilling ombord findes i en særlig Lov. Endelig opnaar man at imødekomme et i alle Landene næret Ønske om at gennemføre Revisionen af Mandskabsbestemmelserne uden at afvente Fuldførelsen af hele Revisionsarbejdet, som antagelig vil kræve flere Aar. En tilsvarende Ordning af Lovstoffet findes i Tyskland (Seemanns-Ordnung) og i Amerika (Seamans-Act).

Med Hensyn til Sømandslovens Indhold er det en Selvfølge, at Hovedemnet maa blive de Spørgsmaal vedrørende Mandskabets Stilling, som nu er behandlet i Sølovens Kap. 4, altsaa Hyreaftalen og de deraf følgende direkte og indirekte Retsvirkninger samt Mandskabets Tjenesteplichter og Rettigheder ombord. I Sammenhæng med Reglerne om Mandskabets Tjenesteaftale har man fundet det naturligt, at de tilsvarende Regler om Skibsførerens Tjenesteaftale ligeledes findes i Sømandsloven. Endvidere bør Sømandsloven indeholde de nødvendige Regler om Skibsførerens Myndighed og de Retsmidler, der tillægges ham for at opretholde Disciplin ombord, samt Straffebestemmelser for Skibsførerens eller Mandskabets Overtrædelser af Sømandslovens Bestemmelser. Derimod har man ment, at Bestemmelserne om Skibsførerens Tjenesteplichter, bortset fra Pligterne overfor Mandskabet, vedblivende bør have deres Plads i Søloven, hvor man altsaa stadig vil finde Reglerne om hans Pligter med Hensyn til Godset, Navigeringen m. v.

Sømandsloven bliver med dette Indhold en vigtig Lov for Mandskabet, men kommer dog langt fra til at indeholde alle de Bestemmelser, der er af Betydning for Sømanden. I den danske Kommission har man haft Opmærksomheden henvendt paa en Række andre for Sømanden betydningsfulde Omraader, paa hvilke enten de nugældende Bestemmelser formentlig tiltrænger en Revision, saaledes Bestemmelserne om Forhyring, om Mønstring og om Søfartsbøger, eller hvor der tiltrænges nye Bestemmelser, saaledes med Hensyn til Spørgsmaalet om Skibes Bemanning. Da det imidlertid har vist sig, at der paa Grund af de særlige Forhold i de enkelte Lande ikke kan blive Tale om nogen virkelig Ensartethed i Landenes Forskrifter paa disse Omraader, og man allerede af den Grund ikke har villet behandle de nævnte Spørgsmaal i Sømandsloven, har Kommissionen ikke ment at burde optage disse Emner til Overvejelse. Det samme gælder Spørgsmaalet om Arbejdstiden paa Skibe, hvilket Forhold i Norge og Sverige er ordnet ved særlig Lov, medens det i Danmark ordnes ved Overenskomst mellem Reder- og Sømandsorganisationerne.

I Søloven findes ingen Bestemmelse om, hvilke Skibe Loven skal anvendes paa. I den danske Kommission har der været Ønsker fremme om, at man skulde give en Bestemmelse herom i Sømandsloven; men da man ikke har kunnet finde nogen passende almindelig Afgrænsning af Begrebet »Skib«, har man opgivet Tanken. Det maa saaledes overlades til Administrationen og Domstolene i hvert enkelt Tilfælde at afgøre, om Loven eller muligt en enkelt af dens Bestemmelser er anvendelig. Det er givet, at Loven maa anvendes paa et Fartøj, paa hvilket der findes Fører og Mandskab, uden Hensyn til om Fartøjet bruges til Fragtfart, Bugsering, Bjergning, Fiskeri, Fangstvirksomhed eller Lystfart. Derimod kan Fartøjer være saa smaa eller benyttes i en saa begrænset Fart (Søer og Havne), at Loven ikke bør finde Anvendelse paa dem. Loven finder ikke Anvendelse paa Krigsskibe eller statskontrollerede Skoleskibe, og den er affattet med *danske* Skibe for Øje; det sidste udelukker dog ikke, at man efter Omstændighederne vil kunne anvende enkelt af dens Bestemmelser paa fremmede Skibe, der opholder sig paa dansk Søomraade.