

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. Man overlader det saaledes til Administrationen og Domstolene i hvert enkelt Tilfælde at afgøre, om Loven eller muligt en enkelt af dens Bestemmelser er anvendelig. Det betragtes som givet, at Loven er anvendelig paa et Fartøj, paa hvilket der findes Fører og Mandskab, uden Hensyn til om Fartøjet bruges til Fragtfart, Bugsering, Bjærgning, Fiskeri, Fangstvirksomhed eller Lystfart. Her rejser sig saa det Spørgsmaal, om Sømandslovens Bestemmelser kan gøres — og det vil de kunne, saa vidt jeg forstaar Lovforslaget — anvendelige paa vore Fiskefartøjer. Men det er jo et Spørgsmaal, der, som for Resten alle de andre, kan drøftes i det Udvalg, som jeg, naar Forhandlingen er sluttet, vil foreslaa nedsat til videre Behandling af Lovforslaget.

I de Bestemmelser, der ledsager Lovforslaget, udtales det ganske vist, at ganske smaa Fartøjer eller Baade, der benyttes i snævrere Farvande som Søer eller Havne, ikke falder ind under Lovens Bestemmelser.

Lovforslaget bestaar af 6 Kapitler og 91 Paragraffer, men det forekommer mig ikke, at det er nødvendigt at gaa ind paa en særlig Omtale af de enkelte Paragraffer. Der vil naturligvis rejse sig Krav om Ændringer i en Del af de Bestemmelser, Lovforslaget indeholder, men jeg tror, at disse Spørgsmaal rettest og lettest drøftes i det Udvalg, der faar med Sagen at gøre. Maa jeg minde om, at der her i Lovforslaget findes optrykt 5 Bilag med fortløbende Bogstavnumre, A. B. C. o. s. v., og Bilag A. omfatter jo det Udkast, der er udarbejdet af Kommissionen, og paa hvilket Forslaget er bygget. Men der fin-

des i Tillæg B. et Udkast til Konvention vedrørende Erstatning for Arbejdsløshed i Tilfælde af Skibsforlis, vedtaget af den internationale Arbejderkonference i Genua 1920, og i dettes Artikel 2 hedder det: „I Tilfælde, at et Skib forliser, skal Rederen eller den, med hvem Sømanden har sluttet Kontrakt om Hyre om Bord paa Skibet, betale hver Sømand, der er ansat om Bord, en Erstatning for den Arbejdsløshed, der er en Følge af Forliset. Denne Erstatning skal betales for hver Dag, Sømanden faktisk er arbejdsløs, med samme Beløb som den i Kontrakten fastsatte Hyre, dog kan den Erstatning, som i Henhold til denne Konvention bliver at betale til en Sømand, i intet Tilfælde overstige 2 Maaneders Løn. Erstatningskravet skal have samme Retsstilling og kunne inddrives paa samme Maade som tilgodehavende Hyre.“ Den Bestemmelse har man ikke ment at kunne medtage, i alt Fald ikke i den Form, hvori den findes i Konventionsudkastet. Men man har dog i §§ 6 og 41 i Lovforslaget taget Hensyn til de her stillede Krav. § 6 lyder saaledes: „Gaar Skibet tabt ved Søulykke, eller bliver det efter Søulykke erklæret for uistandsætteligt, ophører Skibsførerens Tjenesteforhold, hvis ikke andet følger af Aftalen. Skibsføreren er dog pligtig til mod Hyre og Underhold at blive til Stede og sørge for Ordningen af de Anliggender, som vedrører Skib og Last. I de nævnte Tilfælde har Skibsføreren Krav paa fri Hjemrejse med Hyre og Erstatning for tabte Ejendele efter Reglerne i § 41, dog saaledes, at Hyre betales længst for tre Maaneder.“

En lignende Bestemmelse findes i § 41, der lyder saaledes: „Gaar Skibet tabt ved Søulykke, eller bliver det efter Søulykke erklæret for uistandsætteligt, ophører Tjenesteforholdet, hvis ikke andet er aftalt. Det paaligger dog Sømanden mod Hyre og Underhold at deltage i Bjærgningen og blive til Stede til Afgivelse af Søforklaring. Ophører som Følge af Forliset en dansk Sømands Tjeneste i Udlandet, har han Krav paa fri Rejse med Underhold til sit Hjemsted her i Riget for Statskassens Regning. Sømanden har endvidere Krav paa, udover den Hyre, som tilkommer ham efter 1ste Stykke, at erholde Hyre under Hjemrejsen, dog længst for to Maaneder, hvis han er Styrmand eller Maskinmester, og for een Maaned, hvis han tilhører det underordnede Mandskab. Sømanden er pligtig at tage Tjeneste paa et andet Skib efter Regelen i § 28, 2det Stykke, og for den Tid, han har saadan Tjeneste,