

[Handelsministeren.]

godkendelsen af samtlige engelsk- og hollandskfabrikerede oppustelige redningsflåder er blevet tilbagekaldt. Der kan derfor i øjeblikket være visse leveringsvanskeligheder, men de forhandlinger, der pågår med de engelske og hollandske myndigheder, vil forhåbentlig i nær fremtid løse dette problem.

For skibe under 500 BRT, der ikke omfattes af sikkerhedskonventionens regler, kræver loven allerede redningsflåder, der kan rumme samtlige ombordværende.

Det foreliggende lovforslag tilsigter at skabe mulighed for at kræve fuld dækning med redningsflåder i alle skibe, og denne mulighed agtes udnyttet, så snart de foran nævnte praktiske vanskeligheder er overvundet.

Jeg skal derfor tillade mig at anbefale lovforslaget til hurtig og velvillig behandling i det høje ting.

Endvidere har jeg den ære for det høje ting at fremsætte *forslag til sømandslov*.

Den gældende sømandslov, lov nr. 229 af 7. juni 1952, der trådte i kraft den 1. januar 1953 og kun har været genstand for enkelte ændringer ved lov nr. 160 af 28. maj 1964, var resultatet af en omfattende kommissionsbehandling, der i øvrigt skete i et snævert samarbejde med tilsvarende komiteer i de øvrige nordiske lande, hvilket førte til samtidig gennemførelse af stort set parallelle sømandslove i de fire lande.

Da der midt i 1960'erne fremkom stærke ønsker i de interesserede kredse om en ny gennemgang af sømandsloven med henblik på en ajourføring af lovens regler, nedsatte handelsministeren i 1966 en kommission bl. a. omfattende repræsentanter for rederens og de søfarendes organisationer med den opgave at overveje og afgive indstilling om de ændringer, der fandtes fornødne, i sømandsloven af 1952. Det blev pålagt kommissionen at holde nøje føling med det tilsvarende lovrevisionsarbejde i de andre nordiske lande for så vidt muligt at sikre lovens fællesnordiske karakter.

Kommissionen afgav sin betænkning i marts 1972 (nr. 643/1972) og har heri fremsat udkast til en ny sømandslov, der indeholder en række ændringer i forhold til den gældende lov og systematisk er opbygget

på en anden måde end denne, men som i øvrigt i alt væsentligt dækker de samme emner, som hidtil har været behandlet i sømandsloven. Jeg skal med hensyn til detaljer henvisne til betænkningen samt til kommissionsudkastet med tilhørende bemærkninger, der er optaget som bilag 2 til lovforslaget.

Selv om lovforslaget i princippet følger kommissionsudkastet, har man dog på en række punkter fundet det hensigtsmæssigt at foretage visse ændringer dels for at imødekomme fremsatte ønsker fra de søfarendes side, dels for at opnå en mere moderne og med lovgivningen på andre arbejdsretlige områder bedre stemmende lovtekst.

Man har således i samarbejde med justitsministeriets lovafdeling forsøgt at modernisere lovsproget, der var stærkt præget af, at mange bestemmelser har sin oprindelse i ældre søretlig lovgivning, der er skrevet med udgangspunkt i forhold inden for skibsfarten, som var anderledes end i dag.

Dette gælder ikke blot den sproglige affattelse, men også til en vis grad visse lovbestemmelers materielle indhold, således kapitlet om disciplinbød, der allerede ved gennemførelsen af 1952-loven gav anledning til adskillig diskussion i begge rigsdagens ting. Unset at kommissionens flertal har foreslået disciplinbodsreglerne opretholdt om end i en modificeret form, har jeg ment, at tiden nu må være inde til at ophæve dette system som utidssvarende og ikke stemmende med, hvad der bør gælde i et civilt arbejdsforhold.

Ud fra lignende synspunkter er lovens bestemmelser om de forholdsregler, en skibsfører kan anvende for at opretholde orden om bord eller i tilfælde af forbrydelser begået, mens skibet er i søen, blevet omredigeret.

Af mere socialt betonedede ændringer, der er foretaget i forhold til kommissionsudkastet, skal fremhæves, at man har forhøjet den hidtil gældende mindstealder for unge mænds anvendelse til arbejde om bord fra 15 til 16 år, dog med en overgangsregel for de 15-årige, som ved lovens ikrafttræden allerede er gået til søs. Man har herved lagt vægt på, at arbejdspladserne i et skib gør det mindre hensigtsmæssigt at anvende ganske unge personer til skibstjeneste.