

**[Indenrigsministeren.]**

svarer, vi har givet, og det er sagt i betænkningen, at de 19.000 m<sup>2</sup> er delvis nye bygninger, som kan ligge en lang årrække.

Ja, jeg skal sluttelig sige, at jeg føler en oprigtig trang til at takke det samlede udvalg for den enstemmige tilslutning.

**Mose Hansen:** Den højtærede minister mente, at jeg ville have skiftet standpunkt, hvis jeg havde været med i udvalget. Ja, det er muligt, og derfor er det jo også kun beklageligt, at vort parti ikke har mulighed for at deltage i en sådan besigtigelse af statens seruminstitut.

Den højtærede indenrigsminister var inde på, at den befolkningsforskydning i retning fra vest mod øst, som jeg omtalte, nu var knap så stærk som den havde været. Jeg erkender, at der er sket en ændring her, således at den procentvise og den absolutte forskydning mod øst ikke er så stærk længere. Den højtærede indenrigsminister var også inde på, at det var egnsudviklingsrådets arbejde, der var årsag dertil. Jeg er af en anden opfattelse. Jeg tror, at det er det private erhvervsliv, der er en væsentlig årsag dertil. Men vi kan sikkert ikke være uenige om, at såfremt man fremmede en decentralisering af statsinstitutionerne, ville befolkningstilvæksten blive ude i provinsen.

**Niels Ravn:** Den højtærede indenrigsminister sagde, at alle sagkyndige var enige om, at det kun var muligt på forsvarlig vis at udbygge seruminstitutet på den nuværende plads. Jeg vil dog gerne pege på, at instituttets direktør, Preben von Magnus, over for udvalget gav udtryk for, at et fuldt udbygget nyt institut uden for København, men i tilslutning til det storkøbenhavnske område, i enhver henseende ville være lige så funktionsdygtigt som det nuværende. Og når ministeren derefter hævdede, at alle i udvalget repræsenterede partier er enige om, at placeringen på Amager også fortsat vil være den bedste, må jeg dog alligevel sige, at det er ikke det konservative folkepartis opfattelse, men vi har erkendt, at der er et stort flertal for at forblive dér; det kan ikke lade sig gøre i øjeblikket at flytte. Vi har også erkendt, at udbygningen er meget stærkt påkrævet. Som jeg sagde i

mit første indlæg; det er ud fra denne forudsætning, vi støtter lovforslaget.

Hermed sluttede forhandlingen.

*Lovforslagets tekst og dets overgang til tredje behandling*

vedtoges uden afstemning.

**Formanden:** Jeg foreslår, at lovforslaget går direkte til tredje behandling uden fornyet udvalgsbehandling. Hvis ingen gør indsigelse imod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

*Første behandling af forslag til lov om ændring i lov om skibes bemanning.*

(Lovforslaget (nr. 94) findes i tillæg A. sp. 1045, fremsættelsen i tidenden sp. 3165).

**Formanden:** Sammen med denne sag foretages de under punkterne 3-6 på dagsordenen opførte sager, nemlig:

*Første behandling af forslag til lov om ændring i sømandsloven.*

(Lovforslaget (nr. 95) findes i tillæg A. sp. 999, fremsættelsen i tidenden sp. 3166).

*Første behandling af forslag til lov om ændring i lov om velfærdsforanstaltninger for søfarende.*

(Lovforslaget (nr. 96) findes i tillæg A. sp. 1065, fremsættelsen i tidenden sp. 3166).

*Første behandling af forslag til lov om ændring i lov om tilsyn med skibe.*

(Lovforslaget (nr. 97) findes i tillæg A. sp. 1063, fremsættelsen i tidenden sp. 3166).

*Første behandling af forslag til folketingsbeslutning om Danmarks ratifikation af den internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen, 1960.*

(Forslaget til folketingsbeslutning nr. X) findes i tillæg A. sp. 1005, fremsættelsen i tidenden sp. 3166).

Sagerne sattes til forhandling.

**Peter Nielsen:** Det væsentlige i de her foreliggende lovforslag er den ret store nedskæring af den såkaldte underordnede dæksbesætnings antal. Denne nedskæring motiveres med, at dansk lovgivnings krav til besætningens størrelse ligger langt over, hvad tilfældet er i andre lande. Dette skulle så bevirke, at dansk skibsfart ikke er konkurrenceedygtig, hvilket også skulle betyde hæmmet ordretilgang til danske skibsværfter. Det kan ingen hverken søfolkene eller vi andre være tjent med, og er det tilfældet, vil mit parti selvfølgelig medvirke til en rimelig løsning.

Andre landes bemandingsforhold udviser et noget broget billede, idet der er tale om en sammenblanding af love, faglige overenskomster og faktisk bemanning. En sammenligning er derfor ikke let, men der er ingen tvivl om, at den danske bemanning antalmæssigt ligger klart i toppen, især for de store tankskibes vedkommende, selv om der her ofte er givet dispensationer. Selv i betragtning heraf kan ingen imidlertid være tjent med, at man i den til tider heftige strid giver sagen et format, der slet ikke passer til de faktiske forhold. Det har været sagt, at dansk skibsfart kan gå sin undergang i møde eller svækkes stærkt, hvis bemandingsloven ikke ændres radikalt, ligesom skibsværfterne af den grund vil komme ud i beskæftigelsesvanskeligheder. Her skyder man vist spurve med kanoner og giver sagen et forkert perspektiv, og det kan hverken redere eller de søfarende være tjent med, idet noget sådant kan bevirke en uholdbar løsning, således at utrygheden og uroen vedvarer, og vi skal foretage evindelige ændringer i reglerne for søfartens forhold. Omvendt må man erkende, at der ligger et problem her, omend af begrænset rækkevidde, og det er bedst, at vi nu får det løst og får skabt ro om disse forhold.

Problemet er af begrænset omfang. At formindske en skibsbesætning med én matros vil højst formindske driftsomkostningerne med ca.  $\frac{1}{2}$  pct., ja måske mindre. Det vil sige, at man ved en radikal ned-

skæring højst kan spare 4-5 pct. Det kan ikke være afgørende, og er dansk skibsfart hæmmet i konkurrencen, må man også se på andre forhold og ikke blot stirre sig blind på bemandingskalaerne. På udenlandske skibsværfter lader danske redere for tiden bygge skibe, der skal sejle under dansk flag og danske bemandingsregler, så det er vanskeligt at motivere, at danske skibsværfters beskæftigelse skulle være hæmmet af bemandingsreglerne.

Det er også først i de senere år, at kravet om en drastisk reduktion er rejst. Den 16. oktober 1959 blev der afgivet en betænkning om bemandingslovens § 7, altså vedrørende den såkaldte underordnede dæksbesætning. Her var ønsket fra redernes side, at man hovedsagelig nedskar besætningerne på skibe over 15.000 tons, men man sluttede dog med 17 mand for de største skibe. Forslaget siger nu 12 mand. Bemandingsreglerne for de øvrige skibsstørrelser foresloges ikke ændret væsentligt. Da denne betænkning blev afgivet, var fragtratetallet 76, medens det nu atter er steget til 89. Dengang var 5,9 pct. af tonnagen oplagt, medens det nu er lykkedes at reducere denne procent til 0,6. Det er heldigvis blevet noget bedre tider for skibsfarten, således at man ikke behøver at handle i panik, når bemandingerne skal reduceres. Men det må anerkendes, at en revision er tiltrængt, navnlig som sagt for de store tankskibes vedkommende.

Jeg vil anerkende, at det vel var bedst, om man kunne indskrænke sig til ligesom i en del andre lande at lovgive om det absolutte sikkerhedsmæssige mindstekrav med muligheder for at dispensere i opadgående retning, hvor særlige forhold gjorde sig gældende; så kunne man i øvrigt lade parterne forhandle sig til rette om de overenskomstmæssige bemandinger. F. eks. i Sverige taler parterne sig til rette om hvert enkelt skibs bemanning. Desværre er parterne herhjemme ikke på samme gode talefod, og sømændene har ikke i flere år haft faktiske muligheder for sådanne forhandlinger. Man

[Peter Nielsen.]

har tidligere anmodet forligsmanden om at stille forslag om en overenskomstmæssig bemanningsskala. Det afslog han under henvisning til, at dette er et lovgivningsanliggende.

Hvis vi skal undgå skadelig uro inden for søfarten, er det vel stadig bedst, at bemandingsreglerne affattes efter, hvad der såvel sikkerhedsmæssigt som arbejdsmæssigt er forsvarligt, selv om forholdet til andre landes lovgivning bliver noget skævt. Der er dog en vis sammenhæng, idet det afgørende i en nødsituation ikke udelukkende er besætningens antal, men også dens kondition, om det er folk, der er parate til toppræstationer eller trætte, overarbejdede mænd. Det er nemlig en fejltagelse at tro, at danske skibe i dag er overbemandede i en sådan grad, at man går og driver om bord. Ca. en tredjedel af den hyre, der udbetales danske søfolk, er betaling for overarbejde. Den månedlige fridag, der skal gives som erstatning for søndagsvagter til søs, får søfolkene sjældent, og de får så i stedet økonomisk godtgørelse.

Men det væsentlige argument for en sådan revision er altså sammenligningen med andre lande; noget sådant er ikke nemt, idet det jo er den faktiske besætning, der må være afgørende; handelsministeriets beretning giver et ret broget billede. Det er heller ikke nemt at finde det rette kriterium, idet meget forskelligt spiller ind, bl. a. hvilken fart de enkelte landes skibe fortrinsvis går i. Det er ikke alene skibets størrelse, men også dets art, der er afgørende; således kan tankskibe klare sig med mindre besætning end tørlastskibe af samme størrelse. Omvendt vil en revision ikke få nogen betydning for mange passager- og stykgodsskibe, idet de end ikke kan klare sig med den nuværende bemanningsskala og er såkaldt overbemandede. Ved revisionen må man også tage i betragtning, at visse farter er særlig farlige og kræver øget og mere erfarent mandskab. Det gælder således Grønlandsfarten, hvor en reduktion ikke bør finde sted, snarere det modsatte.

Men sammenligningen med de faktiske forhold i andre landes skibe må være det væsentlige. Jeg har fra Norsk Sømandsforbund fået en liste over de skibe, der i øjeblikket sejler på dispensation, med ned-

skåret besætning, altså de norske skibe, der har mindst bemanning. I Sverige afgøres besætningsstørrelsen i hvert enkelt tilfælde, hvorfor jeg har en del kopier af svenske skibes bemanningslister. Jeg skal ikke trætte med en masse tal, men vi kan i udvalget se på de faktiske bemandinger. Jeg skal kun sige, at som gennemsnit ligger disse bemandinger under, men ikke væsentligt under, danske bemandinger. I de fleste tilfælde ligger de over, hvad der nu foreslås her.

Men hvad betyder nu dette forslag? Der er foretaget en beregning på grundlag af Danmarks skibsliste 1963, og den omhandler de 430 skibe. Efter den nuværende bemanningslov har disse skibe en samlet dæksbesætning på 4.091 mand, som altså foreslås nedskåret til 3.576; det vil sige, at inden 3 år skal der formindskes med  $\frac{1}{3}$  og 515 mand skal sættes i land. Man må dog håbe, at den danske handelsflåde vil være forøget så meget, at der bliver ny hyre at få. Det må vel også tages i betragtning, at mange skibe i bestemte farter simpelt hen ikke vil kunne sejle med disse nedskårne besætninger.

Men der vil blive tale om en omfattende reducere, for så vidt lovforslaget vedtages i dets nuværende form, og her rejser sig så spørgsmålet, om man bør udvide adgangen til erhvervet, samtidig med at man reducerer mulighederne for at kunne få voksent arbejde, for hvis reduktionen med de 515 dæksfolk kommer til udførelse, vil det ske ved, at der bliver 17 flere bådsmand, 507 færre matroser, 319 færre letmatroser, men 292 flere jungmænd og 2 dæksdrengene mere. Af de nuværende 4.091 dæksfolk på danske skibe er de 2.394 fuldbefarne. Ifølge lovforslaget vil der på de samme skibe være 3.576 dæksfolk, hvoraf kun 1.904 er fuldbefarne. De fuldbefarnes procentvise andel formindskes altså fra ca. 58 til ca. 53 pct. Det er vist ikke mange fag, hvor lærlingenes antal er nogenlunde af samme størrelse som de udlærtes.

Forholdet i andre landes skibe er da også anderledes. Søfartsministeriet har udarbejdet en liste over bemanningsstørrelser på de såkaldte Panamaskibe og græske skibe, der har anløbet Danmark. Uden at forklejn nogen, må jeg sige, at det ikke er både af samme velholdte standard som de danske, og de er fra lande med lav levestandard,

[Peter Nielsen.]

hvilket også gælder sømændene. Men lad mig tage det første skib på denne liste, et græsk skib på 7.104 tons. Det har en besætning på 9 befarne og 1 ubefaren. Et dansk skib på tilsvarende størrelse skal dog have 11 mand efter lovforslaget, men heraf kun 7 befarne. Forholdet mellem befarne og ubefarne har altså i lovforslaget en noget betænkelig form, som vi sikkert må se på i udvalget. Ved sikkerheden må man jo ikke alene hæfte sig ved besætningens antal, men også dens kvalifikationer; en 16-17 års jungmand er ikke det samme som en voksen, fuldbefaren matros, og som omtalt bør man heller ikke uddanne så mange matroser, at der ikke er beskæftigelsesmuligheder for dem senere.

Går man ud fra skalaen, vil det betyde, at der hvert 3. år uddannes lige så mange matroser, som handelsflåden skal bruge, og da en mand ofte har en sejtid på 30-40 år, vil forholdet jo blive skævt. Selvfølgelig må hertil føjes, at der inden for søfarten er større afgang end andetsteds. Mange unge tager til søs for at se sig om et par år og ikke for at skabe sig en varig eksistens dér.

Mit parti er indstillet på, at den nuværende skala må revideres, bl. a. under hensyn til den rationalisering, der finder sted. Men en sådan kræver jo også større dygtighed hos den enkelte. Jeg er derfor glad for, at den højtærede handelsminister i sit lovforslag har taget dette i betragtning.

Der har af vore søfartsskoler, såvel statslige som private, været udført et dygtigt arbejde for at højne den danske sømands kvalifikationer. Men der er meget i støbeskeen inden for søfarten i øjeblikket, så det er muligt, at hele dette uddannelsessystem må revideres. Man må sikkert et par år til søs, før man sendes på skole, og ikke som nu begynde med skolegangen. Det giver for stor spildprocent, når den unge mand først efter den elementære uddannelse i land skal prøve, om han overhovedet egner sig til søvejen. Det vil være bedst, om man først begyndte til søs, derefter fik den teoretiske uddannelse og prædikatet befaren efter at have bestået en art duelighedsprøve og endelig blev forsynet med et certifikat.

Bemanningsskalaen må så håndhæves ved, at der er de fornødne certifikatsømænd, altså garanteret befarne, på skibene. Man

har det system bl. a. i USA. Det er selv følgelig klart, at kan noget sådant indføres, kan man ikke sætte gamle sømænd på skolebænken; de nuværende befarne må have deres certifikat uden videre. En sådan ordning vil også bevirke, at bemanningen bliver effektiv, og det er nødvendigt, hvis vi skal arbejde med en nedskåren skala.

Den friere bevægelighed af arbejdskraft i Europa har bl. a. bevirket, at store havne som f. eks. Hamborg, Rotterdam og Antwerpen er oversvømmet med hyresøgende spaniere. Danske både vender ofte og skifter besætning i disse havne, og derfor sker det tit, at spaniere mønstrer i danske skibe som matroser uden måske nogen sinde at have været til søs. Det gør enhver bemanningsskala illusorisk.

Man kan hævde, at kravet om yderligere kvalifikationer kan give skibsfarten større udgifter, men lad os også her se lidt på størrelsesforholdet. En dansk matros har i dag en månedlig hyre på 1.246 kr., medens en letmatros har 1.100 kr., altså 146 kr. mindre. Der spares således 5 kr. daglig ved at bruge en letmatros i stedet for en matros, idet udgifter til aptering, kost, forsikringer o. s. v. er de samme. Det kan dog næppe have indflydelse på dansk skibsfarts konkurrenceevne eller ordretilgangen til skibsværfterne.

Maskinbesætningen foreslås også formindsket, omend i begrænset omfang. Der har da også tidligere været en kraftig reduktion. Da teknikken og rationaliseringen i maskinen sker hurtigere end på dækket, er uddannelsesspørgsmålet her måske mere presserende, og det må hilses med tilfredshed, at der også er stillet forslag herom.

Der er ikke væsentlige reduktioner for officerernes vedkommende, men kvalifikationskravene er lempet noget. Det foreslås således, at en sætteskipper kan sejle som andenstyremand i både på op til 1.400 tons. Det er vel en anvendt praksis, som nu foreslås lovfæstet, idet man ikke kan skaffe de fornødne officerer med styrmandsseksamen. Der uddannes vel for så vidt tilstrækkeligt, men mange foretrækker beskæftigelse i land allerede i de unge år, fordi f. eks. advancementsforholdene ved statsfærger o. lign. er afhængig af, hvornår man indtræder i statens tjeneste. Kunne man finde en form, der i så tilfælde ikke distancerede en navigatør,

[Peter Nielsen.]

ville det måske animere den pågældende til at blive en længere årrække i handelsflåden.

Det må også tages i betragtning, at reduceres matrosantallet for stærkt, vil det betyde, at en styrmand foruden at passe sit egentlige job også delvis må gøre matrosarbejde, og det fremmer sikkert ikke lysten til at blive på søen.

Foruden bemandingslovforslaget er der fire andre søfartsforslag til behandling. Man har sagt, at det skulle være lidt sukkerovertræk på den bitre pille. Jeg tror dog, at de søfarende vil værdsætte dem noget højere.

Hjemrejsemulighederne forbedres betydeligt, ligesom velfærdsrådet får større midler stillet til rådighed, og et gammelt krav om et tilsynsråd, hvori de søfarende også har sæde, bliver hermed opfyldt. Endvidere foreslås den internationale sikkerhedskonvention ratificeret. Her kan man måske sige: bedre sent end aldrig. Der er talt om en helhedsløsning for de søfarende, men det er vel kun en begyndelse, der skal nok mere til, f. eks., som jeg nævnte, en sømandspensionsordning, hvor pensionsalderen indtræder tidligt. Søfolk er før slidt op end andre, og i en relativ høj alder er det ofte umuligt at få ny hyre. Andre lande har eller påtænker en sådan ordning, og den må vel også tages op til overvejelse her. Derimod har sømændene en bedre skatteordning end vi andre, men måske er standardfradraget for dem i udenrigsfart for lavt; det er vel også noget, man kan se på.

Det væsentligste af disse forslag er forslaget til revision af bemandingsloven. Det er i alles interesse, ikke mindst søfolkenes, at skibsfarten er konkurrencedygtig, og vi vil fra mit partis side i udvalget deltage i et fordomsfrit arbejde med denne lovgivning, idet vi vil lægge vægt på uddannelsen og det rette forhold mellem befarne og ubefarne.

Jeg skal ikke komme med højstemte ord om, hvad den danske sømand har betydet for sit land og dets anseelse, det ønsker de søfarende næppe, og ej heller at dette skulle belønnes ved særlig lovgivning; men det må i hvert fald stiltfærdigt bemærkes, at den danske sømand altid har opført sig anstændigt over for sit land og derfor også har

krav på en anstændig behandling. Det vil mit parti have for øje under de kommende udvalgsforhandlinger.

**Viggo Hauch:** De bemærkninger, det ærede medlem hr. Peter Nielsen sluttede sit indlæg med, kan jeg på mit partis vegne give min fulde tilslutning.

Det umiddelbare indtryk af det materiale, der ledsager disse forslag, og ikke mindst af den højtærede handelsministers fremsættelsestale, synes klart at vise, at den højtærede minister er gået til løsningen af de foreliggende søfartsproblemer uden forudfattede meninger og med den bedste vilje til at nå frem til en tidssvarende, rationel lovgivning om bemanningen af skibe. Det skal den højtærede handelsminister absolut ikke have utak for fra vor side, tværtimod.

Ministeren har klart fremhævet nødvendigheden af i det omfang, lovgivningen råder derfor, at bidrage til, at det danske skibsfartserhverv kan holdes konkurrencedygtigt under de meget hårde vilkår, verdensfragtmarkedet for tiden byder det med andre landes statsstøtte til deres skibsfart, flagdiskrimination o. lign. Den højtærede minister har derfor ment — og giver anerkendelsesværdig klart udtryk for — at tiden nu er inde til at forlade det sociale beskæftigelses synspunkt, som tidligere har spillet en rolle ved fastsættelsen af bemandingsreglerne, fordi dette hensyn er en hovedårsag til, at dansk skibsfart er handicappet i konkurrencen. Dette er positiv erhvervs politik, og den kan vi i høj grad få brug for at bringe i forgrunden.

Vi er med rette stolte af vort høje sociale forsorgsniveau. Vi arbejder netop i denne samling på yderligere at udbygge denne forsorg gennem folkepension til alle, til lægspension og andre love, men vi må være realistiske nok til at se, at forudsætningen for, at vi kan skaffe sådanne forbedringer af den sociale forsorg betalt, er, at vi i fællesskab går ind for en positiv erhvervs politik.

Nu er det mit indtryk, at den højtærede minister i sit oprindelige oplæg til denne lovgivning holdt dette positive erhvervs synspunkt mere klart op for sig, end ministeren har gjort i forslaget om bemandingsreglerne, som det nu foreligger. Den højtærede minister har utvivlsomt været ude for

[Viggo Hauch.]

visse påvirkninger i den mellemliggende tid, og derved er lidt af det gamle beskæftigelses-synspunkt for mig at se dukket op igen. Jeg tror, den højtærede minister burde have haft så megen selvtilid, at ministeren havde holdt fast ved sin oprindelige tankegang. Ministeren ville derved have fået helhjertet støtte fra mit parti. Der er jo nemlig til skibsfartens trivsel knyttet andre, måske større og mere betydningsfulde, beskæftigelsesinteresser end de søfarendes. Jeg skal ikke gå ind på det ærede medlem hr. Peter Nielsens betragtninger over, at disse andre hensyn er blevet misbrugt. Det er muligt. Det er ikke min hensigt at gøre det, men jeg føler, at det ærede medlem hr. Hans Rasmussen vil være helt enig med mig, når jeg i denne forbindelse fremhæver værftsindustrien og denne industris underleverandører, som på mange måder er nøgleindustri. I disse industrier er beskæftigelsesinteresserne både talmæssigt og økonomisk af en meget betragtelig størrelse, og værftsindustrien er allerede føleligt ramt af skibsfartens svigtende konkurrenceevne. Det bør vi vist få talt igennem i det kommende udvalg.

Den selvstændighed i tankegangen, der har ledet den højtærede handelsministers arbejde med disse spørgsmål, kommer klart til udtryk i fremsættelsestalen, hvor ministeren fremhæver, at han ikke har været i stand til at fremsætte forslagene med de interesserede organisationers tilslutning. Måske vil den højtærede minister personligt beklage, at hans evner som mægler mellem de modstridende interesser ikke har været store nok til at nå et resultat, men det taler efter min opfattelse ministeren til ære og vil være befordrende for en saglig behandling af forslagene her i folketinget, at den højtærede minister har valgt at gå sin egen vej.

Der er i denne forbindelse et spørgsmål, det for mig er meget afgørende allerede her ved første behandling at få klarlagt, og det er, hvor stor bevægelsesfrihed den højtærede minister har i den kommende udvalgsbehandling. Jeg har to grunde til at stille spørgsmålet. Den første er, at vi igennem det sidste år har haft visse erfaringer for, at den høje regering til skade for den saglige forhandling her i tinget i nogle

spørgsmål har ladet sin bevægelsesfrihed løse fast af udentings kræfter, og den anden er den lille notits i den store opsætning, som det ærede medlem hr. Aage Fogh i dag har i Politiken, og hvori det ærede medlem siger, at ændringsforslag fra et af regeringspartiernes medlemmer let kunne føre til, at forslaget til bemandingsloven blev lagt i skuffen.

Det lyder for mig utroligt. Nu kender vi både på regerings- og oppositionssiden det ærede medlem som en mand, der må tages et vist hensyn til, hvad enten det drejer sig om omsforlig eller punktskatter, men jeg tillader mig på denne baggrund at bede den højtærede handelsminister give klart udtryk for, om disse forslag er fremsat for folketinget til ekspedition eller til forhandling mellem regering og folketing. Svaret på dette spørgsmål kan få nogen indflydelse på mit partis stilling under den videre behandling, så meget mere som den højtærede minister i sin fremsættelsestale spalte 3182 udtaler, at han finder, at et initiativ fra regeringens og fra det høje tings side må være påkrævet nu, hvis man ikke vil af-finde sig med den stagnation og den relative tilbagegang, der har sat sit præg på dansk skibsfart i de senere år.

I sin fremsættelsestale fremhævede den højtærede minister, at disse 5 forslag må ses i sammenhæng. Denne sammenkædning har jeg principielt ingen indvending at gøre imod. Jeg forstår fuldt ud den højtærede ministers begrundelse for den, og jeg er rede til at anerkende den, hvis vi gennem forhandling kan nå til enighed om bemandingsloven, som er nøglen til hele komplekset.

Ratifikationen af konventionen om sikkerhed for menneskeliv på søen kan mit parti tiltræde.

Forslag til lov om ændring i lov om tilsyn med skibe er vi rede til en velvillig forhandling om.

Forslag til lov om ændring i lov om velfærdsforanstaltninger for søfarende kan vi tiltræde, og også ændringen i sømandsloven er vi velvilligt indstillede over for. Det er efter vor opfattelse en social forbedring, der her sker, og kan den på én gang hjælpe de søfarende til mere familieliv, som vi under både dem og deres familie, og bidrage til fortsat tilgang til erhvervet, er det også

[Viggo Hauch.]

ud fra et erhvervssynspunkt en fordel. Der er dog visse praktiske enkeltheder, vi gerne vil drøfte i dette forslag, når vi kommer til udvalgsbehandlingen, men alt, hvad jeg her har sagt, er altså under forudsætning af, at vi ender med at nå til enighed om bemandingslovforslaget, som vi som nævnt betragter som nøglen til det hele.

Jeg nævnte, at vi var mere tiltalt af den højtærede ministers oprindelige oplæg. Som forslaget er nu, har vi en fornemmelse af, at det går videre, end sikkerheden tilsiger. Nu mener jeg ikke, vi skal drøfte enkeltheder her ved første behandling, det må vente til udvalgsbehandlingen, men dog understreger jeg, hvad også den højtærede minister var inde på i sin fremsættelsestale, at skibsfarten har en overmåde stor valutamæssig betydning, tager man antallet af de i erhvervet beskæftigede i betragtning måske større betydning end de øvrige erhverv. Det er en indsats, som vi kan og bør takke ikke blot rederne, men også de søfarende folk for, men vi må se i øjnene, at denne valutaindtjening alene er afhængig af konkurrencevnen. 85 pct. af fragtindsejlingen kommer fra fart mellem fremmede hayne, og dér er konkurrencen hård. Når man ser, at man i et land som Sverige, hvor man ikke har nogen bemandingslov, men en stærk sømandsorganisation, ved kollektive overenskomster har kunnet nå frem til bemandingsaftaler, der giver svensk skibsfart et væsentligt konkurrenceforspring fremfor dansk skibsfart, har vi svært ved at forstå, at noget tilsvarende ikke kan nås her.

Jeg mærkede mig, at det ærede medlem hr. Peter Nielsen gav udtryk for det synspunkt, at det måske ville være det bedste lovgivningsmæssigt at nøjes med at fastsætte det absolut mindste sikkerhedskrav og så ordne resten gennem de kollektive forhandlinger. Jeg synes, det var en interessant tanke, det ærede medlem dér bragte frem, en tanke, som vi kan drøfte nærmere i udvalget.

Jeg føler trang til i denne forbindelse, når vi taler om konkurrenceevne, at henlede opmærksomheden på de oplysninger, der indeholdes i den 4. beretning fra folketingets markedsudvalg. Handelsministeren besvarer her en del spørgsmål fra markedsud-

valget og anfører nogle linjer om dansk skibsfarts konkurrenceevne i forhold til tysk skibsfarts konkurrenceevne, som jeg beder om den højtærede formands tilladelse til at citere. Deri står:

„Alene forskellen i arbejds løn, rente og bemandingsregler betyder, at et dansk skib måtte have en effektivitet, der var ca. 20 pct. højere end et tysk, og det må i denne forbindelse erindres, at bemandingsreglerne hindrer danske rederier i at få fuldt udbytte af en eventuel rationalisering.“

Jeg synes, det er betragtninger, som vi, når vi kommer til udvalgsbehandlingen, også må have opmærksomheden henvendt på.

Ligeledes står vi fra mit partis side på forhånd noget usikre over for det forslag om en vidtgående bemyndigelse, den højtærede minister kommer med med hensyn til bemanningen af passagerskibe. Dette spørgsmål vil vi gerne have en indgående drøftelse af i et udvalg, ikke blot ud fra et sølovssynspunkt, men fuldt så meget ud fra et principielt synspunkt. Sagen er, at den bemyndigelse, den højtærede minister her beder om, ikke er en bemyndigelse til ham selv, men en bemyndigelse til en af handelsministeriets, ganske vist højtstående, embedsmænd. Vi vil altså gerne have dette nærmere belyst, og jeg ville sætte meget pris på, om den højtærede handelsminister allerede her ved første behandling kunne sige noget om, hvilke tanker han gør sig om de retningslinjer, hvorefter denne bemyndigelse skal administreres. Fra mit partis side vil vi lægge megen vægt på, om den højtærede handelsminister f.eks. her kunne erklære, at det ikke er tanken at kræve større bemanning end f.eks. i øjeblikket og måske give visse reduktioner. Vi tror, at visse retningslinjer, hvis denne bemyndigelse skal gives, er nødvendige. Folketinget må, så vidt vi kan se, prøve at få fastlagt visse retningslinjer, for at det hele ikke skal ende i vilkårlighed. Den højtærede minister er sikkert ikke i tvivl om, at bestemmelsen, som den står i dag i lovforslaget, er en bestemmelse, som er af stor betydning for skibsfartserhvervet allerede på planlægningsstadiet, når man skal bygge nye passagerskibe.

[Viggo Hauch.]

Også det bemandingsnævn, som den højtærede minister har sat ind i lovforslaget, vil vi gerne drøfte nærmere, og en af de ting, vi gerne vil have drøftet, er, om det er rigtigt at lade det være et rådgivende fremfor et besluttende nævn. Skal det være besluttende, skal der naturligvis være en appelmulighed, det er jeg klar over, men det er et af de spørgsmål, vi også gerne vil drøfte med den højtærede minister.

Hermed har jeg dog ikke opregnet alle de enkeltheder, vi gerne vil drøfte i udvalget. De forekommer mig at være for specielle her ved første behandling, men jeg kan afrundende sige, at mit parti vil gå til udvalgsbehandlingen med åbent sind. Forudsætningsvis vil vi være mere loyale over for den højtærede ministers oprindelige oplæg, end han selv har været, men vi vil gerne høre argumentationen, der har bevæget den højtærede minister til at skifte standpunkt, og har den højtærede minister kunnet overbevise sig selv — hvad jeg af erfaring ved i visse tilfælde kan være svært — så vil jeg sige til den højtærede minister, at han ikke på forhånd skal opgive også at få overbevist os.

**Weikop:** Det ærede medlem hr. Peter Nielsen indledte med at sige sådan noget som, at hans parti ville være med til den foreliggende lovgivning, hvis den danske skibsfart var ude for en forskelsbehandling. Senere hen kom der måske nogle andre bemærkninger, der i nogen grad tilslørede denne udtalelse, men jeg vil gerne hertil sige, at jeg har da forstået det sådan, at regeringen og selvfølgelig først og fremmest handelsministeren har fundet, at der var en forskelsbehandling, og så forekommer det mig, at bedre konstatering kan det ærede medlem hr. Peter Nielsen da ikke få, hvis ikke det ærede medlem vil underkende regeringens grundlag for denne lovgivnings fremkomst. Hvis det ærede medlem hr. Peter Nielsen ikke vil det, så forekommer det mig, at så er det ærede medlem hr. Peter Nielsens stilling klar. Regeringen har jo nemlig så åbenbart taget initiativet. Man kan vel sige, at det er noget sent, den har gjort det, særlig når den højtærede handelsminister og regeringen jo erkender, at det er påkrævet og længe har været påkrævet at ændre bemandings-

reglerne; ellers havde, som det allerede er sagt, den højtærede handelsminister vel ikke givet udtryk for, at man ikke bør affinde sig med en fortsættelse af den stagnation og relative tilbagegang, der har sat sit præg på dansk skibsfart i de senere år. Det er alvorlige ord. Det er ikke, som det ærede medlem hr. Peter Nielsen sagde, således, at man giver det udseende af, at dansk skibsfart er ved at gå sin undergang i møde. Nej, sådan siges det ikke her, således siges det ikke af regeringen, men den højtærede handelsminister har givet udtryk for, hvor alvorligt han betragter situationen. Det forekommer mig, at regeringen ved sin udskydelse af denne vigtige lovgivning har gjort sig medansvarlig for, at den stagnation, som regeringen altså selv mener de nugældende bemandingsregler kan være en medvirkende årsag til, ikke for længst er modvirket.

Den højtærede handelsminister siger, at initiativet fra regeringens og folketingets side nu må være påkrævet. Ja, initiativet fra regeringens side ligger jo helt klart for dagen, men mere dunkelt er det, hvad den højtærede handelsminister egentlig mener med folketingets initiativ. Man kan spørge handelsministeren, om det ikke er sådan, at hele regeringen står bag de lovforslag, regeringen har fremsat, og at regeringen må anse det for mindre forsvarligt at gøre forslagene ringere for skibsfarten, al den stund disse forslag jo ikke bygger på overenskomster eller aftaler, endside på tilslutning fra organisationernes side, men alene på den højtærede handelsministers og dermed regeringens egen saglige vurdering af dem.

Med folketingets initiativ går jeg ud fra, at den højtærede handelsminister tænker på, at folketinget på sædvanlig måde behandler fremsatte forslag, og at regeringen vil være modtagelig for praktiske, velbegrundede og saglige ændringsforslag — alt sammen med henblik på at medvirke til at søge at bringe stagnationen inden for skibsfarten til ophør. Det forekommer mig, at dette må være udgangspunktet for forhandlingerne om disse lovforslag — for det er vel sådan, at regeringen mindre end alle andre ønsker, at denne lovgivning skal kæntre; og jeg kan føje til, at mit parti og jeg ønsker det i hvert fald ikke.



[Weikop.]

Hvis den højtærede minister med „initiativ“ mener, at folketinget må træffe beslutningen, uanset at de interesserede parter ikke har kunnet samles om ministerens forslag, så er jeg da ganske enig med ham deri. Det er jo ikke noget usædvanligt, at de interesserede ikke på forhånd giver deres tilslutning til et lovforslag. Det er vel mere almindeligt, at de interesserede udtaler sig, og at en minister henviser til forhandlinger, der har været ført — det hænder endog, at de interesserede ikke bliver spurgt. Men er ministeriets forhandlingsmuligheder, som i dette tilfælde, helt udtømt, så tror jeg, den højtærede minister er enig med mig i, at folketinget som sådant ikke kan genoptage forhandlingerne, men at man, som det er sædvane i et udvalg, hører parterne, modtager skriftlige indlæg, hører argumenter for og imod og så bedømmer og vurderer alt dette, hvorefter man tager sin beslutning, når de fornødne forhandlinger selvfølgelig er ført med den højtærede handelsminister.

Jeg tror, at det i denne meget vigtige og betydningsfulde sag er ligefrem nødvendigt at gøre dette klart. Jeg tror heller ikke, at handelsministeren vil modsige mig, når jeg siger, at regeringen egentlig har forhalet denne sag, hvad så end årsagerne hertil kan være — man kan jo gætte på forskellige ting. Det har imidlertid ført til, at det høje ting har meget kort tid til at behandle disse vigtige forslag, og det beklager jeg meget stærkt.

Det forekommer mig ulogisk, at den højtærede minister på den ene side siger, at initiativ er påkrævet nu, og så på den anden side foreslår, at nogle af bemandingsreglerne først fuldt ud kan iværksættes i løbet af 3 år. Det må, forekommer det mig, være ulogisk; for selv om overenskomster — det erkender jeg — må respekteres, så rimer en lang udsættelse dårligt med den højtærede ministers bekymring for den danske skibsfart.

Den højtærede handelsminister har klart tilkendegivet, at han ville finde det urigtigt, dersom man foreskrev industrien, landbruget eller andre erhverv, at de skulle anvende arbejdskraft, der ikke var påkrævet. Ja, det er da helt indlysende, at danske erhvervs konkurrenceevne har haft moderne teknik

og omlægning af arbejdskraft til forudsætning, og jeg forstår, at den højtærede handelsminister i så henseende mener, at skibsfarten ikke adskiller sig fra andre erhverv. Hvis industrien havde anvendt flere folk end nødvendigt, mon så industrieksporten i blot de sidste 7 år ville være blevet fordoblet fra 2,8 milliarder kroner til 5,6 milliarder med den stigende beskæftigelse til følge?

Konkurrenceevnen er jo, som det allerede er sagt nogle gange, her, på samme måde afgørende for skibsfartens ekspansion. Skibsfartens store følsomhed synes jeg, man skal tage med; dens store følsomhed over for konjunkturudsving gør det også påkrævet, at dansk skibsfart ikke stilles ringere end skibsfarten i andre lande.

Jeg vil gerne sige, at ingen har vel talt smukkere om dansk skibsfart, end den højtærede handelsminister gjorde det i sin fremsættelsestale, og derfor er det ganske overflødig at gentage dette. Jeg vil gerne føje til: det kunne efter min mening ikke gøres bedre. Vi er enige om skibsfartens betydning, og vi er også enige om, kan vi sige, at en direkte sammenligning med landjordsvirksomheder ikke er mulig på alle punkter, ganske enkelt fordi sikkerhedshensynet er så afgørende for skibsfartens vedkommende.

Vi er også enige om, at det ville være ejendommeligt — det er ministerens egne ord — at foreskrive en bemanning, der går ud over det sikkerhedsmæssige hensyn, og det er jo altså herom meningene deles.

Den højtærede handelsminister mener, så vidt jeg kan forstå det af hans fremsættelsestale, at han alene har taget sikkerhedsmæssige hensyn; andre er altså af en anden mening. Men jeg skal da slet ikke bestride, at den højtærede handelsminister har lagt sikkerhedsmæssige hensyn til grund, det er da klart. Men jeg mener altså noget andet; jeg mener, at de nu foreslåede regler på visse områder nærmest kan virke skærpende, og at de så vidt jeg kan bedømme det, stiller større krav til dansk skibsfart, end der stilles til andre landes skibsfart.

Nu er det jo sagt, at det er uhyre svært at foretage nogen sammenligning; jeg hørte med interesse på det ærede medlem hr. Peter Niensens udredning. Det er muligt, at det kan være svært, men jeg synes nu

[Weikop.]

alligevel, det må være forholdsvis enkelt at blive klar over, hvilke sikkerhedsmæssige hensyn den konkurrerende udenlandske skibsfart anser for tilstrækkelige; i givet fald må det være rimeligt, at vi så af ministeren får at vide, hvorfor han er gået videre end reglerne i andre lande; det er det afgørende.

Selv om den højtærede handelsminister siger, at han alene har taget sikkerhedsmæssige hensyn, er han stadig væk, så vidt jeg kan skønne, gået videre, end andre lande anser det for nødvendigt. Derfor vil det ikke være helt naturligt at spørge, om den højtærede handelsminister virkelig for alvor mener, at andre lande tilsidesætter sikkerhedshensyn og f. eks. ikke overholder de konventioner, som landene har vedtaget; men det kommer vi siden til. Det er her, jeg synes der mangler klarhed, og det er her, der bør skabes klarhed. Jeg mener, at klarhed kunne være skabt, hvis ministeren havde foretaget en sammenligning mellem de af ham krævede sikkerhedsforanstaltninger med andre landes, altså f. eks., som det allerede er sagt, med Sverige eller Norge. Hvis den højtærede minister havde sagt, at han ikke mente at være gået videre i sine sikkerhedskrav end f. eks. vore nabolande, ja, så havde forslaget jo allerede været underbygget; men det har han ikke gjort, og så kan man spørge hvorfor, når de sikkerhedsmæssige hensyn alene har været afgørende.

Må jeg føje til, at den højtærede handelsminister dog ikke har været ængstelig for at foreslå bestemmelser med hensyn til restaurationspersonale på baggrund af den norske bemandingslov. Hvorfor er han ikke gået videre i sin sammenligning med norsk bemandingslov — særlig da man må sige, at dens bestemmelser om restaurationspersonale, hvad man end kan mene om dem, jo ikke har noget med sikkerhedshensynet at gøre. Det tror jeg den højtærede minister selv har erkendt.

Jeg vil gerne sige, at hverken jeg eller

nogen inden for mit parti ønsker, at sikkerhedsmæssige hensyn tilsidesættes. Men har sikkerheden alene været ministerens begrundelse, så bør vi også vide, hvorfor han mener, der bør stilles større krav til dansk skibsfart, end andre nationer stiller til deres.

Man har i den forbindelse nævnt svensk skibsfart. Jeg skal ikke komme ind på alle disse enkeltheder, som man har været inde på, men man spørger egentlig sig selv — selv om der ikke er faste regler i Sverige —: hvorfor skal der være flere på dækket i et dansk skib, end der skal være i et svensk skib? Det er sådanne spørgsmål, man stiller sig, når man beskæftiger sig med denne lovgivning.

For mig at se kan sikkerhedskravet ikke være et spørgsmål, der kan diskuteres, det vil jeg dog gerne sige — for man kunne af, hvad der er sagt her i dag, næsten få indtryk af det modsatte. På det område kan der ikke være spørgsmål om at tjene rederens interesser eller andre interesser; det er alene et spørgsmål om så vidt muligt at sikre menneskeliv, og intet andet. Påvirket af organisationerne har den højtærede handelsminister med ministeriets sagkyndige bistand foretaget en vurdering af sikkerhedshensynet, et problem, som jeg nu forstår overlades til folketingets bedømmelse.

Jeg vil gerne ligesom det ærede medlem hr. Viggo Hauch sige, at det forekommer mig at være sådan lidt ejendommeligt, at passagerskibenes bemandingsregler er forsvundet, og jeg kan stille samme spørgsmål som det ærede medlem: er det nu rigtigt, og er det hensigtsmæssigt, at rederne ikke kender kravene, men altså, som det ærede medlem hr. Viggo Hauch jo også sagde, rent faktisk hermed bliver undergivet et skøn? Bevares, et sagkyndigt skøn, men dog et skøn. Bemyndigelser skal man vistnok altid være forsigtig med at afgive — jeg tror, ministeren vil være enig med mig heri — uden at sådanne bemyndigelser er absolut påkrævede. Jeg tror, man vil give

## [Weikop.]

mig ret i, at bemyndigelser plejer man kun at afgive, når det drejer sig om ganske ekstraordinære forhold, men det er der jo ikke tale om her. Det må efter vor mening altid være det eneste rigtige, at det i en lov siges, hvad man må, og hvad man ikke må, hvad man skal rette sig efter — at man altså angiver betingelserne for at bemane et passagerskib. Bemyndigelser vil i alle lovgivningsforhold skabe usikkerhed. Jeg kan spørge om det samme som det ærede medlem: vil kraverne blive strengere end hidtil? Det vides ikke. Jeg er spændt på at høre, hvad den højtærede minister vil svare. Kan den højtærede minister her i tinget give garanti for, at de ikke vil blive strengere, end de er i dag? Det ærede medlem hr. Viggo Hauch har spurgt om det, og nu kan vi jo høre, hvad den højtærede minister siger — men jeg vil betragte det som udelukket, at den højtærede minister vil kunne give garanti herfor. Mig forekommer det i forbindelse med denne alvorlige lovgivning ikke velbegrundet, at man lader passagerskibene sejle deres egen sø.

I bemandingsloven er der, som det allerede er sagt, selvsagt mange andre forhold, som må drøftes i det kommende udvalg. Den omstændighed, at jeg ikke omtaler dem her, betyder ikke, at jeg ikke vil vende tilbage til dem. Jeg vil dog gerne sige én ting, og det er, at principielt bør man vel ikke anvende kvalificeret arbejdskraft til mindre kvalificeret arbejde, men jeg synes ikke, at dette princip er fulgt på alle punkter. Med de øgede krav, som stilles til uddannelse, bør kvalificeret arbejdskraft placeres rigtigt, for i modsat fald, forekommer det mig, svækkes lysten til at uddanne sig til kvalificeret arbejde.

Det bør også gå ind i overvejelserne, hvorvidt lovforslaget indeholder bestemmelser — jeg har indtryk af det — som ikke er aktuelle, og som, hvis man gennemfører lovgivningen, rent faktisk umiddelbart efter kræver dispensationer. Det forekommer mig ikke at være helt rimeligt.

Jeg skal ikke hæfte mig meget ved bemandingsnævnet. Det er jo noget nyt, og jeg synes, at det er helt rimeligt, at man overvejer denne nydannelse. Man kan jo diskutere, om nævnets afgørelser skal være

endelige, om de skal kunne indankes o. s. v. Det er vel nok muligt — men det har jeg ikke taget stilling til — at det vil forenkle sagerne noget, og måske også formindske sagerens antal noget, hvis bemandingsnævnet havde en meget stor myndighed og kunne træffe afgørelser, men det synes jeg, man må vende tilbage til. I det hele taget bør man drøfte hensigtsmæssigheden af nydannelsen. Det er jo klart, at på samme måde som den højtærede minister har taget sin stilling efter de oplysninger, der i det hele taget er tilflydt ham, således må vi tage vor stilling ud fra de oplysninger, der vil tilflyde os.

Jeg vil gerne gentage, at der ikke skal herske nogen tvivl om, at vi gerne vil medvirke til en bemandingslov nu. Jeg understreger: til en bemandingslov nu, fordi vi meget vel ser, at en udsættelse kan være til skade for et erhverv, hvor, således som det ærede medlem hr. Viggo Hauch sagde, de 85-90 pct. af den indtjening, der er, sker uden for landets grænser netop til gavn for hele det danske samfund, altså ikke for nogle snævre interesser, men kort og godt tilgodeser samfundsinteresserne. En lov, der sikrer det, uden at skibsmandskabets sikkerhedskrav på nogen måde skal gås for nær, vil vi være med til at gennemføre.

Om sømandslovsforslaget skal jeg ikke på nuværende tidspunkt gøre mange bemærkninger, men blot sige, at loven nødvendigvis skulle føre til en formindskelse af forhyring af danske søfolk ude omkring, og at den gode hensigt med udvidet ret til hjemrejse inden for ret snævre terminer nødvendigvis skulle føre til, at det vil blive vanskeligt at skaffe mandskab inden for et så kort spænd af tid, som en sådan nyordning med 4 måneder vel må siges at være.

Lovforslaget om velfærdsforanstaltninger betragter jeg i nogen grad som en ajourføring, jeg kan også kalde det en pengeomæssig ajourføring, og samtidig, som jeg meget vel ser, en yderligere støtte til meget værdifuldt arbejde. Mere skal jeg ikke sige på nuværende tidspunkt.

I lovforslaget om ændring af tilsynet med skibe er skibstilsynsrådet en nydannelse, og jeg vil sige, at som det foreligger for mig i dette øjeblik, ser det ud til at være en meget fornuftig og rimelig nydannelse.

Endelig har vi jo forslaget om ratifikation af den internationale konvention om sikker-

## [Weikop.]

hed for menneskeliv på søen; den finder jeg ikke noget at indvende imod, heller ikke på nuværende tidspunkt.

**Aage Fogh:** Jeg vil gerne til indledning gøre en enkelt bemærkning til det ærede medlem hr. Viggo Hauch. Det ærede medlem hr. Viggo Hauch sagde under sin tale, at jeg havde haft en opsats i Politiken. Det må skyldes en misforståelse. Jeg har ingen opsats i Politiken; der er en meddelelse i Politiken i dag, som jeg også har læst; jeg har ikke skrevet den, jeg har heller ikke bedt om at få den optaget, men jeg kan godt godkende den i den form, den er optaget. Det ærede medlem kan deraf ikke læse andet, end at jeg har den opfattelse, at det lovforslag, der er fremsat, er det, der nogenlunde bliver gennemført. Hvis man vil have en sømandslov nu, så tror jeg, man må være indstillet på, at den ikke i principerne kommer til at ligge ret langt fra det, der er fremsat. At man kan forhandle om, enkeltheder har til enhver tid været helt klart. Så er der vist ikke grund til at tale mere om det. Det ærede medlem hr. Viggo Hauch rettede et spørgsmål til den højtærede handelsminister, og jeg finder anledning til at give svaret, for det er dog mit navn, der er nævnt i den forbindelse.

De foreliggende lovforslag handler alle sammen om søfarten og søfartens vilkår, og for mit vedkommende er der ikke grund til at gøre nogen lang indledning. Jeg kan kort erklære mig ganske enig med den gode tale, den højtærede handelsminister holdt ved fremsættelsen; den findes spalte 3165 og er holdt den 25. februar i år. I denne tale omtaler den højtærede minister overmåde rigtigt den store betydning, skibsfarten har for det danske erhvervsliv. Det kan jeg give tilslutning til, og jeg glæder mig over, at det ærede medlem hr. Weikop lige har gjort det samme, han gjorde det endda stærkere, end jeg kan gøre det.

Når man skal bedømme disse forhold, er det jo et vidtspændende område. Det er redere, som er ejere og ledere, det er mandskabet, som udfører arbejdet, og derfor er det naturligt, at de lovforslag, der har til formål at ophjælpe skibsfarten, må spænde vidt. Jeg anser det for vigtigt, at

den højtærede handelsminister har stillet forslag om ændringer i sømandsloven, der f.eks. gør det muligt for dem, der sejler og arbejder ude på søen, oftere at kunne komme hjem til familie og venner i hjemlandet; medens det hidtil har været sådan, at de havde ret til hjemrejse hver 24. måned, får de nu denne ret én gang om året. Jeg anser dette for at være vigtigt, fordi jeg tror, det vil gøre arbejdet på søen mere tiltalende og altså virke tiltrækkende. Jeg kunne tænke mig at spørge, om det ikke kunne være rimeligt at gøre lidt forskel på de sømænd, der hyres her i landet, og dem, der hyres ude i fremmede lande. Det ville vel ofte være sådan, at de, der hyres i fremmede lande, har mindre tilknytning til hjemlandet end de, der hyres herhjemme — meget ofte sømænd, der ikke har familie — medens de, der hyres her i landet i de fleste tilfælde vil være familiefædre. Derfor kunne det måske være rimeligt, at der var lidt forskel på de to kategorier, men det er en lille ting, som vi kan diskutere.

Jeg er også særdeles tilfreds med, at den højtærede minister stiller forslag om velfærdsforanstaltninger; alt, hvad der ofres her, er efter mit skøn af det gode. Det ofres til fordel for sømændene, og det betales væsentligt af staten og rederne. Forslaget går ud på, at der skal ydes 20 øre om dagen pr. mand, deraf skal staten betale det halve, rederne 25 procent og mandskabet resten, altså også et forslag, der har til formål og hensigt at gøre sømandsarbejdet mere tiltalende. Jeg er ganske overordentlig tilfreds med, at den højtærede handelsminister i sit forslag giver udtryk for ønske om en bedre uddannelse, også teoretisk uddannelse, af søens folk. Her gælder det samme som på landjorden, at vi vistnok hidtil har forsømt en del på disse områder; derfor hilser jeg med tilfredshed, at det nu bliver taget op.

Der er ingen tvivl om, at det vigtigste af lovforslagene er forslaget om skibes bemanning; jeg skal ikke nægte, at efterhånden som jeg har haft lejlighed til at gennemgå det ret betydelige materiale om bemanningsforholdene både her i landet og i udlandet, står det for mig som en gåde, at vi indtil 1964 arbejder med en bemanningslov, der forudsætter, at der på de

[Aage Fogh.]

store skibe, tankbådene af største størrelse, skal beskæftiges 19 mand på dækket, samtidig med at man i visse andre lande — i mange andre lande — for skibe af samme størrelse er helt nede på 9 mand. Jeg tror sågar, man i Liberia, som jeg dog heller ikke på søvæsenets område vil sammenligne Danmark med, er helt nede på 7-8 mand.

For mig at se er der derfor noget, der tyder på, at den lov, vi har i dag, er kommet til verden på et tidspunkt, da det ikke så meget var et spørgsmål om bemanning af skibe, men simpelt hen var et beskæftigelsesproblem, man tog hensyn til. Det stammer nok fra 30'erne, da vi havde, som vi alle husker, uendelig overflod af arbejdskraft, og hvor det, man tog mest hensyn til, var at få den anbragt. Jeg husker en lejlighed, hvor en af vore daværende store politikere under en forhandling om disse spørgsmål sagde, at man måtte vel kunne sætte nogle flere til at passe på nogle andre for at tynde ud i rækkerne af de ledige. Jeg tror, det er det, der har været medvirkende til, at man er kommet op på de 19 mand, og det er da helt klart, det kan overhovedet ikke diskuteres, at det problem må vi prøve på at ordne. Nu har vi heldigvis ikke den store ledighed, vi er i en situation, hvor en reduktion af mandskabet vil kunne omsættes til arbejde på landjorden. Vi mangler jo arbejdskraft på mange områder.

Jeg føjer til, at jeg også egentlig har den opfattelse, at skibsfarten er ikke det eneste område, hvor en rationalisering kunne være påkrævet og formålstjenlig.

Nu foreslår den højtærede handelsminister, at de store skibe skal have dæksmandskab på 12 mand; jeg er for så vidt enig i, at det, man må tage hensyn til her, er sikkerhedsforholdene, men jeg er lige så klar over, at det at fastlægge sikkerhedsgrænsen kan være ganske vanskeligt, og om den højtærede handelsminister har truffet det helt rigtige med 12 mand, kan vel diskuteres.

Når jeg ser det materiale, vi har til rådighed, har Sverige lov til at klare sig med 9 mand, men dog vistnok sådan, at man i betydelig udstrækning anvender flere, og jeg har fået at vide, at tallet 9

i Sverige ikke er fastsat igennem lovgivningen, men gennem fri forhandling mellem parterne. Jeg ser også, at USA klarer sig med 9 mand, så der er noget, der kunne tyde på, at Danmarks 12 mand måske ligger i overkanten. Til gengæld har jeg fået oplyst, at Norge har 14 mand i øjeblikket som krav, men at man arbejder med en ændring af skibsfartslovgivningen, der formentlig vil medføre, at kravet om mandskab bliver mindre. I Vesttyskland, vor nabo mod syd, har jeg fået oplyst, at man arbejder med 14 mand på dækket af alle de store tankskibe. Heraf vil det som sagt fremgå, at Danmark vel ligger i overkanten, men dog ikke så meget i overkanten, at man ikke må erkende, at det forslag, der er fremsat, er en væsentlig forbedring i forhold til den lov, vi har i øjeblikket.

Dermed skal jeg anbefale dette lovforslag. Jeg er indforstået med, at der er mange enkeltheder, der kan diskuteres i udvalget, men det vil ikke tjene noget formål her ved første behandling at trække dem frem til nærmere diskussion.

Med hensyn til forslaget om tilsyn med skibe må jeg sige, at det er egentlig det, jeg finder mindst påkrævet. Jeg synes, det er en knopskydning, som der ikke er megen anvendelse for. Jeg må også sige til den højtærede minister, at jeg synes, det er lidt for meget, der overlades til ministeren. Der står ganske vist, at udvalget skal have en formand, men så står der heller ikke mere. Alt det andet er overladt til ministeren. Hvor mange medlemmer der skal være, og hvem der skal vælge dem, er ikke fastlagt. Der skal være redere, der skal være sømænd, der skal være skibsværftsrepræsentanter, men hvor mange de hver skal have, står der ikke noget om. Jeg vil gerne have nærmere oplysninger herom i udvalget. Jeg vil gerne have lov til at spørge den højtærede minister, om det i det hele taget er nødvendigt med denne knopskydning. Er det ikke noget efter Parkinsons lov, at når man har noget, bygger man noget mere på uden egentlig at have bestemte arbejdsopgaver?

Til sidst skal jeg lige nævne forslaget til folketingsbeslutning om ratifikation af konventionen. Jeg betragter det som en selvfølge, at dette forslag vedtages. Og må jeg så have lov at sige til den højtærede minister, at jeg synes, det ville have været rart,

## [Aage Fogh.]

om vi på dette område kunne have fået en fælles lovgivning for i hvert tilfælde Sverige, Norge og Danmark — måske for Finland med — jeg kender ikke så meget til den finske lovgivning. Men for de 3 nordiske lande, der ligger hinanden så nær, og som alle har en betydelig skibsfart, synes jeg, det ville være en fordel, om det var et af de områder, man i fremtiden søgte at inddrage under en fælles lovgivning.

Dermed skal jeg anbefale samtlige 5 forslag til en hurtig og velvillig behandling.

**Vivike:** Jeg fatter meget nemt, at forslaget til en ny bemandingslov vækker glæde hos venstre og de konservative. Det ærede medlem hr. Peter Nielsen fra socialdemokratiet havde derimod ikke megen ros til overs for forslaget, men mente, at det indeholdt adskillige forkerte ting. Jeg vil stille det spørgsmål til det ærede medlem hr. Peter Nielsen, om hans udtalelser her skal forstås på den måde, at socialdemokratiet ikke vil stemme for forslaget til bemandingsloven, som det foreligger. Det forekommer mig, at det er tiltrådt af den samlede regering.

Ingen vil underkende skibsfartens betydning. Den betyder meget for Danmarks økonomi, og vi er alle interesserede i, at den klarer sig godt. Det betyder fremmed valuta, og det betyder arbejde til mange hænder.

Den højtærede handelsminister motiverer forslaget til nedskæring af bemanningen med, at det med den nuværende lov ikke er muligt for vor skibsfart at klare sig i konkurrencen, og han henviser navnlig til loven i Norge, der kræver en mindre bemanning. Er det nu rigtigt, at vilkårene for norsk og svensk skibsfart er bedre end for dansk skibsfart? I denne forbindelse vil jeg gerne spørge den højtærede handelsminister: har han undersøgt de danske rederiers regnskaber, har han undersøgt, om skatteforholdene er værre for danske redere end for norske og svenske redere, og har han undersøgt, hvilken forskel der er på afskrivningsreglerne i de 3 lande? Vi ved, at danske redere har betydeligt bedre afskrivningsregler end de andre, men hvor meget bedre er de?

Jeg synes, det er vanskeligt for folketinget

at tage stilling til lovforslaget, før vi ved, hvilket grundlag vi står på, før vi ved, om det er rigtigt, alt det, der er blevet sagt, siden jeg blev konfirmeret, at dansk skibsfart har det skidt, for jeg har aldrig hørt andet siden den tid.

Kan bemandingsloven være en sådan belastning, som rederne og den højtærede handelsminister vil gøre den til? I 1939 var den samlede tonnage på 1.099.000 BRT. I 1963 var den på 2.267.000 BRT, altså mere end fordoblet. Men medens tonnagen er forøget med mere end 100 pct., er den dæksbesætning, man nu så kraftigt vil skære ned, kun steget med 25 pct. Medens man i 1939 brugte 2.600 fyrbødere, så bruger man i dag under 1.600 fyrbødere. Det vil altså sige, at løndudgifterne udgør en mindre del af rederiernes udgifter nu end i 1939. Tager man udgifterne til skibenes drift, så er den procentdel, der går til hyre og kost, kun  $\frac{3}{4}$  af det, den udgjorde i 1939. Sådan er det. Så kan det umuligt være rigtigt, at det er en for stor bemanning, der er så belastende for rederierne.

Det er rigtigt, at den norske bemandingslov foreskriver mindre mandskab end den danske, men mener de norske søfolks forbund, at antallet af besætningsmedlemmer er for lille, henvender det sig til bemandingsnævnet, der kan bestemme og ofte bestemmer, at besætningen skal være større end foreskrevet i loven, og faktum er, at mange norske skibe sejler med større besætninger, end loven foreskriver. Men derudover har man i Norge en lov, der siger, at uanset hvor på kloden et norsk skib skal have besætning, må det ikke mønstre udlændinge, før det har spurgt, om der er norske søfolk til rådighed. En sådan paragraf savnes i det foreliggende forslag til bemandingslov. Ud over, hvad der kræves i bemandingsloven, findes i danske skibe mellem 300 og 400 aspiranter til supplerung af dæksbesætningen. Rederne mener altså, at de ikke kan klare sig med den dæksbesætning, den nuværende bemandingslov foreskriver, samtidig med at de klager over, at loven forlanger for mange. Er bemanningen for stor, hvorfor bibeholder rederne så de 300-400 aspiranter?

Hvad er egentlig redernes mening med at kræve denne nedskæring af bemanningen — og de kræver den jo endnu større —

## [Vivike.]

når faktum er, at skibene ikke kan sejles med færre folk? Jeg kan ikke se, at rederens mening kan være andet, end at man vil have flere udlændinge i danske både. Vi har ca. 1.200 udlændinge i danske skibe. Samtidig har Sømændenes Forbund en arbejdsløshedsprocent på 13,3 og fyrbøderne en procent på 10,2. Gennemføres regeringens forslag, vil yderligere, som nævnt af det ærede medlem hr. Peter Nielsen, 515 medlemmer af Sømændenes Forbund blive arbejdsløse, men samtidig vil 292 matroser og letmatroser blive udskiftet med jungmænd. Så kan man jo fristes til at spørge, hvor de jungmænd skal skaffes fra, for det er i øjeblikket ikke muligt at skaffe en så stor forøgelse af jungmændene. De kan ikke skaffes herhjemme, og så må man forudse, at der i høj grad bliver tale om udlændinge. Regeringsforslagets gennemførelse vil betyde, at af de 1.500 befarne motormænd, vi har, vil knap 400 blive arbejdsløse. De erstattes med ubefarne motormænd, altså folk, der ikke har sejlet i 12 måneder, og det betyder, at i løbet af mindre end 2 år vil Søfyrbødernes Forbund have 700 motormænd, befarne motormænd, der ikke kan skaffes hyre til.

Alle organisationer for de søfarende, fra fyrbødere til skibsførere, er modstandere af dette bemanningslovsforslag. Disse organisationer har for længe siden foreslået den højtærede handelsminister, at man nedsatte et udvalg til virkelig gennemgribende bearbejdelse af skibstartens forhold, således at lovændringer kunne blive virkelig forberedt, et udvalg, der skulle afgive betænkning senest den 1. marts 1965, men det har den højtærede handelsminister ikke villet være med til. Hvorfor? Søfartsorganisationerne er jo ikke uden forhandlingsvilje. De holder ikke på, at alt skal være, som det er, og blive, som det var. Søfyrbøderne har tilbudt at gå med til visse ændringer, Sømændenes Forbund er villig til at lade et udvalg tage stilling til, hvor stor dæksbesætningen skal være i nye skibe over 10.000 registertons. Er et skib virkelig moderne indrettet, som f. eks. Jetta Dan, så er forbundet indstillet på en reducere af besætningen i forhold til den bemanningslov, vi har. Jeg må spørge den højtærede handelsminister, hvorfor han ikke

er gået med til at nedsætte et sådant udvalg eller en sådan kommission til at se på søfartens forhold.

Nu har vi i stedet for fået et bemanningsforslag, der ensidigt tilgodeser rederiernes aktionærer. Jeg ved godt, de ikke er tilfredse, men det kan da kun være af taktiske grunde. Det er et forslag, der ensidigt rammer de mænd, der sejler skibene, rammer matroserne, navigatørerne og maskinfolkene, rammer de mennesker, vi først og fremmest kan takke for den valuta, skibene bringer hjem til Danmark. Jeg synes, lovforslaget er dårligt gennemtænkt, det er asocialt, og det er stærkt klassebetonet. Jeg mener, det bør trækkes tilbage; det bør aldrig komme til tredje behandling i dette høje ting, men kommer det til tredje behandling, så vil socialistisk folkeparti stemme imod forslaget både med hænder og fødder.

Med hensyn til sømandsloven har man det sådan i Sverige og Norge, at en sømand har fri hjemrejse efter 18 måneders sejlads, mens det hos os først er efter 24 måneder, og den norske og svenske regering fremsætter snart lovforslag om, at hjemrejsen skal være fri efter 12 måneder, hvilket vel er medvirkende til, at den danske regering nu foreslår det samme. Dette er ubetinget et fremskridt, men når det er sagt, så må man spørge, hvorfor vi alligevel stadig væk skal være bag efter vore 2 nabolande. I de to lande har sømændene nemlig fri hjemrejse med hyre til hjemstedet. Det har de ikke i Danmark, og det indeholder lovforslaget heller ikke noget om at de skal have.

Hvis regeringen imidlertid ikke fremsætter ændringsforslag herom, så vil socialistisk folkeparti fremsætte et ændringsforslag, der går ud på, at der skal betales hyre under hjemrejsen, indtil manden har nået sit hjemsted. Efter 24 måneder har en dansk sømand nok fri hjemrejse nu, men det skal foregå på den billigste måde, og det vil sige, at det mange gange tager meget lang tid at komme hjem. Det kan ske, at en mand afmønstrer i Tokyo, så kommer han med en trampbåd som passager til Hong Kong, derfra med en anden trampbåd til Capetown, så med en tredje til Buenos Aires, derfra op til New York, så til Antwerpen og derfra videre til Danmark. Det tager meget lang tid, i hvilken sømanden nok har

**[Viviko.]**

frit ophold, men ingen indtægt. Det kan nævnes, at en mand for nylig har været 4½ måned om at komme hjem, og vi har eksempler på, at det har taget så lang tid, at inden manden er nået hjem, har konen måttet henvende sig på socialkontoret for at kunne eksistere. Hvis rederne skal betale hyre, til manden er hjemme, skal de nok sørge for, at det går noget hurtigere. Vi vil altså gerne have en ændring i lovforslaget på dette punkt, men kan ellers stemme for lovforslaget, ligesom vi kan stemme for lovforslaget om oprettelse af et skibstilsynsråd og kan gå ind for lovforslaget om forbedrede velfærdsforanstaltninger for søfarende. I øjeblikket betales der til velfærdsforanstaltninger 12 øre pr. dag pr. mand om bord. Inflationen har medført, at der ikke mere kan fås det samme for det beløb, som da det blev indført. Det er derfor ganske naturligt, at beløbet ajourføres og hæves til de 20 øre, som forslaget går ud på.

Vi kan også gå ind for, at folketinget ratificerer den internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen.

**Rimstad:** Der vil være en vis rimelighed i at komplimentere den højtærede handelsminister for de lovforslag, som vi i dag her i tinget skal tage den første principielle stilling til. Vi ved jo alle — det fremgår også med tydelighed af de foregående ærede ordføreres indlæg — at det er en ømtålig sag, vi her beskæftiger os med. Min kompliment til handelsministeren gælder derfor først og fremmest, at han — sådan står det for mig — har gjort sig væsentlige anstrengelser for at stille tingene rigtigt på plads ud fra to meget enkle og meget rigtige retningslinjer, nemlig som den første hensynet til sikkerheden for mandskab og skib og som den anden hensynet til dansk skibsfarts konkurrenceevne.

Når dette er sagt, er det nødvendigt for mig at tilføje, at jeg betragter det her foreliggende resultat af anstrengelserne som et udtryk for den højtærede handelsministers opfattelse af politik som det muliges kunst, for det er jo desværre ikke alle steder i forslagene, at sikkerheden til søs alene har været det første motiv, sådan at forstå, at man på visse betydningsfulde punkter er gået længere i retning af mandskabs- og

besætningsønsker, end den fulde sikkerhed har krævet, og således at forstå, at denne i mindre grad sagligt begrundede overdimensionering af sikkerheden stadig vil stille erhvervet dårligere i forhold til den udenlandske konkurrence, end det i og for sig behøvede at være tilfældet.

Jeg skal straks komme tilbage til en række eksempler herpå, men vil først gøre den bemærkning, at det jo trods alt synes, som om den højtærede handelsminister med sine forslag har ramt nær ved skivens plet, hvilket man kan skønne ud fra det faktum, at på den ene side er ingen af de implicerede parter, rederne og mandskabs- og besætningsorganisationerne, tilfreds med forslagene, mens de pågældende på den anden side antagelig heller ikke er så utilfredse, at handelsministerens forslag ikke vil vise sig at være et godt grundlag for et kommende udvalgsarbejde.

I vort parti vil vi i hvert fald gerne anbefale forslagene som et sådant grundlag og anbefale, at denne vigtige sag får en hurtig gang igennem tinget.

Herefter vil jeg gerne gøre nogle kritiske bemærkninger til de enkelte lovforslag. Det vil være naturligt at tage ændringerne til skibsbemandsloven først; det er særlig dette forslag, hvorom det gælder, at det går videre, end hensynet til sikkerheden kræver det. Det må derfor slås fast, at de i lovforslaget indeholdte lempelser i forhold til den eksisterende lovgivning ikke har et omfang, som fuldt ud dækker hensynet til skibsfartens konkurrenceevne. Det er klart, at dette gør et betydeligt indtryk på én, når man ud fra den højtærede handelsministers fremsættelsestale klart ser ministerens erkendelse af, at Danmark er sakket agterud som skibsfartsnation, både i almindelighed i forhold til andre nationer og i særdeleshed i forhold til det øvrige Skandinavien.

I øvrigt er vort partis kritik af ministerens skibsbemandsingsforslag rettet imod de bestemmelser i forslaget, der skærper bemandskravene, imod de bemyndigelser, der gives ministeren med hensyn til passager-skibes bemanning og generelt med hensyn til uddannelsesansligninger, fordi sådanne bemyndigelser gør det vanskeligt for erhvervet at disponere, og endelig imod den kendsgerning, at lovforslaget i sin nuværende skikkelse medfører, at et stort



## [Rimstad.]

antal dispensationer må udstedes for de fleste besætningskategoriers vedkommende, straks efter at loven er trådt i kraft.

Jeg vil gerne nævne 4 eksempler på skærper i bemandingslovsforslaget, som ikke har noget med sikkerheden at gøre. Der foreskrives for det første en skibsmaskinmester af 3. grad i skibe med maskineri imellem 2.000 og 4.000 hk uden for europæisk fart. Det betyder, at der nu skal være 4 mestre mod tidligere 3 i sådanne skibe. For det andet er der hverken sikkerhedsmæssig begrundelse eller praktisk behov for at indføre bemandingsforskrifter for restaurationspersonel, således som det gøres i forslaget § 5 B. For det tredje indeholder lovforslaget en skærpelse for bådsmands vedkommende, når den gældende grænse flyttes fra 2.500 til 2.000 BRT. Den fjerde skærpelse fremkommer derved, at pumpemanden ikke fremtidig skal udtages blandt det fastsatte dæksmandskab. Dette sidste er ingen saglig bestemmelse, for den pågældendes arbejde er ikke til hinder for, at han kan deltage i alle arbejder af sikkerhedsmæssig karakter.

Når jeg så udførligt har nævnt de her anførte skærper, er det, fordi de lempelser, lovforslaget indeholder angående dæksmandskabet i forhold til den eksisterende lovgivning, ikke er tilstrækkelige, når synspunktet konkurrenceevne skal tages med i betragtning. Nogle få tal vil vise det. For et skib på over 20.000 BRT kræves i henhold til eksisterende dansk lovgivning et dæksmandskab på 19 mand; efter forslaget er dette reduceret til 12 mand. Men i Sverige er det 9 mand, i England 10 mand, i Italien 10 mand og i USA 9 mand og i Frankrig 9 mand, der anses for tilstrækkeligt. I denne forbindelse bør det i øvrigt noteres, at det ny krav om et 12 mands dæksmandskab for skibe på helt ned til 10.000 BRT selvfølgelig må være en endnu større belastning for erhvervet.

Med hensyn til passagerskibes bemanning indfører lovforslaget noget nyt, nemlig en bemyndigelse til direktøren for statens skibstilsyn til at fastsætte bemanningen. Vi mener, at denne bestemmelse er for vidtgående og i særlig grad for usikker for erhvervet at disponere efter. Der er vist heller ikke nogen saglig begrundelse for

bestemmelsen, for erfaringerne viser, at den hovedregel, at bemanningen i et lastskib sikkerhedsmæssigt er tilstrækkelig også for et passagerskib, i al den tid, der har været bemandingsregler her i landet, har holdt stik. Med undtagelse af Norge er der da heller ikke af nogen anden førende vesteuropæisk skibsfartsnation fastsat særlige bestemmelser for bemanningen af passagerskibe.

Der findes videre i lovforslaget en ny bemyndigelse til handelsministeren, som skal kunne foreskrive regler for uddannelse af dæks- og maskinmandskab. Jeg tror ikke, at den her stedfindende sammenblanding af en personellovgivning og en uddannelseslovgivning er særlig heldig. Understreger man i en bemandingslov for kraftigt en ganske bestemt uddannelses omfang for andre og flere end den ledende besætning, kan det få uheldige konsekvenser over for beskæftigelsen og skibets sødygtighed, særlig under ophold i udenlandske havne, hvor ansættelse af mindre kvalificeret mandskab kan blive en nødvendighed. Sandsynligvis hører de nævnte uddannelsesbestemmelser i højere grad hjemme i loven om sømandsskoleuddannelse, og måske bør den højtærede handelsminister overveje den her fremsatte begrundelse for at lade bestemmelserne overgå til denne lovgivning.

I lovforslagets § 1, nr. 14, indfører handelsministeren en ny appelinstant i bemandingsanliggender, det såkaldte bemandingsnævn. Jeg tror, at dette bemandingsnævn er en god idé, fordi den nuværende procedureform med afgørelse i Søfartens Fællesråd er alt for tidkrævende. Jeg tror imidlertid også, at den højtærede ministers forslag ville vinde i saglighed og slagkraft, hvis han ville opgive lovforslagets bestemmelse om en endelig appel til ham selv. Inden for vort parti er vi som tidligere nævnt ikke særlig glade for alt for mange ministerbemyndigelser, og her er en god lejlighed til at understrege en afgørelses saglige karakter ved at lade bemandingsnævnet have det sidste og afgørende ord i bemandingssager. Nævnet er jo ifølge sin sammensætning en voldgift, og der bør om dets afgørelser stå samme respekt som om en voldgiftsavgørelse.

Endelig er der spørgsmålet om dette lovforslags ikrafttræden som lov. Det frem-

**[Rimstad.]**

går af lovforslaget, at loven træder i kraft den 1. april 1964 for alle nye skibe. Men efter lovforslagets § 2, stk. 2, skal der for eksisterende skibe, der endeligt er optaget i skibsregistret inden den 1. april i år, derimod først ske ikrafttrædelse fra den 1. april 1965 og endda med en ikke nærmere fastlagt etapevis overgang til 1. april 1967. Jeg vil dog mene, at en sådan etapevis udskydelse må være imod selve lovens hensigt, nemlig at dansk skibsfart skal gives sådanne kår så snart som muligt, at den kan blive konkurrencedygtig over for udlandet. Derfor vil jeg gerne spørge den højtærede handelsminister, om han ikke kan tænke sig at lade lovens ikrafttræden for allerede eksisterende skibe være den 1. marts 1965. Som fragtrater og konkurrenceforhold ligger internationalt set, er der al grund til at tro, at en udskydelse ud over den 1. marts 1965 meget vel kan komme til at bekræfte det gamle ord om, at medens græsset gror, dør horsemor.

Jeg skal i den forbindelse nævne, at jeg meget vel kender § 15 b i overenskomsten mellem Sømændenes Forbund og Rederiforeningen, som selvfølgelig ikke kan ændres undtagen i forbindelse med nye overenskomstforhandlinger. Disse må imidlertid antages at have fundet sted inden den 1. april 1965, og er § 15 b ikke gennem disse forhandlinger taget ud af overenskomsten, er hele denne lovgivning vel egentlig nærmest at betragte som et slag i luften. Jeg vil i øvrigt ikke lægge skjul på, at jeg er forbavset over ikke at finde dette forhold omtalt i bemærkningerne til lovforslaget. Det er dog af helt afgørende betydning for lovens videre skæbne i praksis.

Om forslag til lov om ændring i sømandsloven har jeg kun enkelte bemærkninger. Inden for mit parti er vi enige i det hensigtsmæssige i at gøre forholdene inden for søfartserhvervet så tillokkende og så tiltrækkende, som konkurrenceforhold og statens interesse i valutaindtjening muliggør det. Vi kan derfor godt støtte lovfors-

slaget, idet vi dog mener, at de penge, der ifølge lovforslaget gives ud til en forøgelse af hjemrejsemulighederne, bør gives helt rigtigt ud. Derfor ønsker vi, at de øgede tilskud gives til danske sømænd, der er forhyret hjemmefra, og som derfor ikke har afbrudt forbindelsen med hjemlandet, hvilket er tilfældet med et betydeligt antal danske søfolk, der i så fald kun kommer til at anvende tilskuddene så at sige til turistformål.

Vi mener også, at det tidspunkt, fra hvilket der hjemles ret til hyppigere hjemrejser, bør lægges lidt mere praktisk end i lovforslaget anført, fordi terminerne her falder inden for den normale ferieperiode, hvor det i forvejen er vanskeligt at skaffe erstatningsmandskab, hvilket igen kan føre til, at udenlandsk mandskab må antages, hvad vist ingen tilstræber.

Forslag til lov om ændring i lov om velfærdsforanstaltninger kan mit parti tiltræde. Den afgiftsforhøjelse fra 12 til 20 øre pr. dag for hver forhyret, der her foreslås indført fra den 1. januar 1965, er formentlig en tiltrængt ajourføring af 1958-loven, der i dag er kommet økonomisk til kort, særlig over for rækken af nye opgaver, der melder sig på dette område.

Vi kan også tiltræde den højtærede handelsministers lovforslag om nedsættelsen af et skibstilsynsråd, selv om vi med hensyn til dette forslag måske er lidt mere betænkelige, end tilfældet var over for de forhøjede velfærdsudgifter. Det bør i hvert fald ikke være sådan, at skibstilsynsrådet bliver et omsvøbsdepartement, der hovedsagelig får opsættende virkning på de afgørelser, som det særlig inden for skibsfartserhvervet tit er nødvendigt at træffe hurtigt for at få det for alle parter nødvendige gode resultat.

Jeg skal endelig anføre, at vi i vort parti tilslutter os ratifikationen af den internationale konvention fra 1960 om sikkerhed for menneskeliv på søen.

Når vi her i de enkelte lovforslag har gennemgået en række punkter, på hvilke vor opfattelse afviger fra den højtærede

[Rimstad.]

handelsministers, har vor hensigt hermed været at gøre opmærksom på forhold i den forestående lovgivning, der afviger fra ministerens egen målsætning, den, jeg tidligere har nævnt, og som kan sammenfattes i sikkerheds- og konkurrencebetragtninger. Vi vil derfor mene, at den kritik, vi her har rejst, har saglighedens vægt og saglighedens styrke.

Det er muligt, som jeg sagde i indledningen til mit indlæg, at saglige hensyn i øjeblikket må vige for andre hensyn, f. eks. politiske, men dette bør ikke være ensbetydende med, at saglige indvendinger ikke senere kan og bør give sig udslag i ændringsforslag til den lovgivning, der nu vedtages. I vort parti anser vi imidlertid de af den højtærede handelsminister foreslåede ændringer til den eksisterende lovgivning for så vigtige, at vi gerne medvirker til, at de fire lovforslag får en hurtig gang gennem tinget.

**Handelsministeren (Baunsgaard):** Jeg vil gerne allerførst takke i hvert fald de fem af de seks ordførere ikke alene for en positiv stillingtagen generelt bedømt til de forslag, jeg her har fremsat, men — og det vil jeg gerne understrege som noget værdifuldt — for en positiv indstilling over for hele problemkomplekset omkring dansk skibsfart. Heller ikke det sidste — en positiv indstilling til problemerne i det hele taget — er jeg i stand til at takke det ærede medlem hr. Vivike for. Efter min opfattelse var det ærede medlems ordførertale én eneste stor, meget beklagelig imødekommelse af meget ensidige og, som det ærede medlem selv udtrykte det, særdeles klassebetonede synspunkter, som jeg ikke tror tjener det ærede medlem eller hans parti til ære i den omstillingsproces, partiet jo ellers forsøger på at foretage.

Hele problemet omkring søfartslovgivningen må ifølge sin natur være kompliceret og bedømmes ud fra hensyn, der må forekomme fremmede for de fleste, der ikke har et ganske nøje kendskab til søfartens forhold. Det gælder selvfølgelig også, og måske i særlig grad, de lovforslag, der her er til behandling, og måske igen i særlig grad det, som er det mest indholdsrige, det mest omfangsrige, lovforslaget om skibes bemanning.

Jeg forstår udmærket, at de forskellige ordførere fremfører berettiget tvivl om, hvorvidt det har været muligt for os i handelsministeriet og for mig i den endelige afgørelse at ramme det nøjagtigt rigtige, når jeg udtaler, at jeg har haft sikkerhedskriteriet ikke alene som hovedhensyn, men som det egentlige og eneste hensyn. Det hænger ganske enkelt sammen med, at sikkerhedskriteriet ikke er noget entydigt. Det er ganske overordentlig svært at definere sikkerhedskriteriet så entydigt, at der ikke med saglig begrundelse alligevel vil kunne opstå uenighed om, hvor det endelige resultat må ligge.

Jeg forstår godt det synspunkt, som det ærede medlem hr. Viggo Hauch gjorde gældende vedrørende dette, og for så vidt også det ærede medlem hr. Peter Nielsen, som gav udtryk for forundring over, at jeg i udarbejdelsen af den endelige bemanningsskala er kommet til et resultat, der foreskriver cirka lige så mange lærlinge, om man vil, eller ubefarne som befarne i bemandingslovforslaget. Jeg forstår godt, at det hos nogen kan have givet en fornemmelse af, at jeg måske her har stræbt efter — og kun har haft denne bestræbelse — at finde en mellemproportional. Det er ikke tilfældet. Det, jeg ikke har turdet se bort fra, er, at når der i bemandingsreglerne er foreskrevet og efter min opfattelse må være foreskrevet bestemmelser om en vis sejltid, altså en vis forudgående uddannelse, før man kan karakteriseres som befaren, kan det måske være nødvendigt at foreskrive bemanning i et vist omfang med ubefarent mandskab, for at de bestemmelser, der lovgivningsmæssigt er fastsat som kriterium for at være befaren, kan opfyldes. Jeg har ikke turdet se bort fra det, og det er forklaringen på, at jeg efter forhandlingerne med organisationerne i større omfang end i det oprindelige udkast, jeg forelagde organisationerne, har foreskrevet bemanning med ubefarent mandskab. Jeg vil dog gerne sige, at jeg er ikke ene om at være kommet til et sådant resultat. Hvis man ser på bemanningen i Norge og Sverige, vil man nemlig se, at det er ganske det samme træk, der gør sig gældende i de foreskrevne bemanding.

Det ærede medlem hr. Peter Nielsen pegede ganske rigtigt på det bemærkelsesværdige i, at man har omtrent lige så mange

## [Handelsministeren.]

lærlinge som udlærte i en bemandingsforskrift for et erhverv, og det er et særsyn. Tager man imidlertid f. eks. den norske bemanning, vil man se, at i en bemanning på dæksmandskab med et sluttal på 4, er de 2 fuldt befarne og de 2 ikke fuldt befarne. Tager man en bemanning på 8, er de 4 fuldt befarne og de 4 ikke fuldt befarne. Tager man en bemanning, hvor sluttallet er 15, vil man se, at der er foreskrevet syv fuldt befarne og otte ikke fuldt befarne.

Ser man på de svenske bemandingsforskrifter, som er kommet til verden på et andet grundlag end i Norge og Danmark, vil man se, at noget lignende gør sig gældende. Jeg kan nævne, at hvor man har et sluttal på 7, foreskrives der 3 fuldt befarne og 4 ikke fuldt befarne i dæksmandskabet. Man vil altså se, at det er ingen tilfældighed, at vi også i handelsministeriet i vore bestræbelser for så godt, som det nu har været gør ligt, at tilgodese sikkerhedskriteriets krav er endt i en bemanningsskala efter den her skitserede linje.

Jeg vil gerne gøre nogle enkelte bemærkninger over for de synspunkter, som er fremført af de ærede ordførere.

Det ærede medlem hr. Peter Nielsen sagde, at en matrosløn udgør vel kun omkring  $\frac{1}{2}$  pct. af driftsomkostningerne for et skib. Det er vist ikke muligt at opstille en sådan statistik, det afhænger selvsagt af besætningens størrelse. Det er muligt, at det ærede medlem har ramt nogenlunde en gennemsnitsberegning. Jeg vil dog gerne sige, at når jeg i min fremsættelsestale så stærkt lagde vægt på, at vi måtte tage hensyn til de økonomiske byrder, den foreskrevne bemanningsskala pålægger rederiet, er det, fordi det efter min opfattelse er en regerings og et folketings pligt meget nøje at påse, at man ikke gennem lovgivning påfører erhverv driftsomkostninger, som ikke er begrundet alene i det, man tilsigter med sin lovgivning. Når vi her, således som vi er det i hvert fald i handelsministeriet, er kommet til det resultat, at det er sikkerhedskriteriet, der bør være det ene afgørende for bemandingsforskrifterne, og er kommet til det resultat, at den gældende lovgivning foreskriver en bemanning, der går væsentligt ud over sikkerhedshensynet, ja, så

må jeg understrege det nødvendige i, uanset med hvor stor eller hvor lille vægt man kan beregne at bemandingsforskrifterne indgår i det samlede omkostningsniveau, at man omgående må skride til ændring af den lovgivning, som altså, sådan som udviklingen har været, går ud over det, der er lovgivningens formål.

Det ærede medlem hr. Peter Nielsen siger, at forskellen i lønning mellem en matros og en letmatros kun er 5 kr. om dagen, og det ærede medlem ville — således forstod jeg det — formentlig dermed antyde, at man måske burde være tilbøjelig til at foreskrive flere fuldt befarne matroser. Jeg vil gerne sige, at 5 kr. lyder ikke af så forfærdelig meget — det er ikke meget, det må blankt erkendes — men hvis man gør det op på en anden måde, vil det sige, at de 5 kr. mere om dagen betyder 1.825 kr. om året, for så vidt jeg da har regnet rigtigt. Hvis nu det, det ærede medlem tilstræbte, var, at den nedskæring af antallet af matroser, der jo vitterlig finder sted efter dette forslag, skulle kunne elimineres ved, at man ikke foreskrev så hård en nedskæring for matroser og i stedet en tilsvarende større for letmatroser, ville det, så hurtigt som jeg nu har haft mulighed for at regne det ud, betyde, at man påførte erhvervet en samlet merudgift på omkring 1 mill. kr. om året. Igen må jeg stille det spørgsmål, om det er rigtigt at gøre det; hvis sikkerhedshensynet er tilgodeset med letmatroser, mener jeg ikke det vil være rigtigt. Men det er tekniske enkeltheder, som jeg håber vi får lejlighed til at gennemgå meget nøje under det kommende udvalgsarbejde.

Når det ærede medlem hr. Viggo Hauch spurgte mig, hvor stor min bevægelsesfrihed er, vil jeg svare, at jeg, hvad angår den del af det resterende arbejde, jeg skal yde, udelukkende i min bevægelsesfrihed er begrænset af 2 hensyn, begrænset for det første selvfølgelig, som man altid må være — det gælder alle medlemmer af tinget — af det, man sagligt mener at kunne gå med til; dernæst må jeg indrømme, at jeg ikke kan sige mig fri for — jeg såvel som formentlig alle andre — at måtte erkende, at vi kan blive begrænset af hensynet til, hvad der er nødvendigt for at undgå unødigt forsinkelse af en lovgivning, som vi vist alle erkender er hastende. Men derudover

## [Handelsministeren.]

er jeg, som det også, håber jeg, fremgår af min fremsættelsestale, fordomsfri i vurderingen; og om, at dette forslag ikke har kunnet få anbefaling fra organisationerne, vil jeg sige, at giver det ikke anden fordel, giver det i hvert fald den.

Det ærede medlem hr. Viggo Hauch gjorde såvel som det ærede medlem hr. Weikop opmærksom på det nye princip i lovforslaget, at bemandingsforskrifterne for passagerskibe ikke er udformet, men overlades til fastsættelse af direktøren for statens skibstilsyn med mulighed for appel til bemanningsnævnet og senere til handelsministeren. Jeg vil gerne sige, at jeg principielt må gøre den betragtning gældende med hensyn til bemandingsforskrifterne for passagerskibe, at det her i modsætning til, hvad der gælder lastskibe i almindelighed nok er nødvendigt at erkende rimeligheden af et større råderum for den individuelle bedømmelse af skibenes særlige vilkår. Jeg tror, det vil være nødvendigt at tage hensyn ikke alene til tonnagestørrelse, men også til fartområdet og den trafiktæthed, der hersker i dette fartområde, til passagertallet og måske også til anløbshyppigheden for passagerskibe. Jeg tror, det er nødvendigt at gøre dette, når man skal fastsætte en bemandingsforskrift alene ud fra sikkerhedskriteriet. Når vi tidligere har kunnet have den samme bemanningsskala for passagerskibe som for lastskibe, tror jeg ikke jeg røber nogen hemmelighed ved at erkende, at det har man kunnet gå med til, fordi bemandingsforskriften for lastskibe gik ud over det rent sikkerhedsmæssige, og derfor måtte man regne med, at selv med lastskibenes foreskrevne bemanning havde man også tilgodeset sikkerhedshensynet, hvor der var tale om passagerskibe. Om det er dækkende i alle tilfælde, er vel tvivlsomt, men skulle man have udarbejdet en bemandingsforskrift for passagerskibe ud fra det synspunkt, jeg her har haft og stadig har, ville det i hvert fald have betydet, at man for at være sikker på, at bemandingsforskrifterne i alle tilfælde tilgodeså sikkerhedshensynet, i alt fald måtte have fastsat væsentlig højere bemandingsforskrifter end dem, der gælder for lastskibe, idet de også skulle dække de ganske særlige risici, der kan være i tæt besejlede områder og med særlig

store passagertal. Så ville man rent faktisk for passagerskibes vedkommende have måttet stille krav om en bemanning, der gik ud over det sikkerhedsmæssige krav for skibe, hvor risikoen ikke var slet så iøjnefaldende. Det er sådanne tanker, der har ligget bag mit ønske om, at dette skulle bedømmes af særligt sagkyndige.

Jeg er i og for sig enig med det ærede medlem hr. Rimstad i, at det kunne være tillokkende også for mig at undgå bestemmelsen om endelig appel til handelsministeren i bemanningsspørgsmål. Når jeg alligevel har foreslået denne bestemmelse, er det, fordi der her var et af de meget få områder, hvor alle organisationer, såvel rederi-, officers- som mandskabsorganisationer, var enige — om jeg må bruge det udtryk — om at være uenige med mig. Selvfølgelig var det glædeligt for de ansatte i handelsministeriet at høre, at samtlige organisationer havde fundet den sagsbehandling, der fandt sted i handelsministeriet indtil nu, så tilfredsstillende, at man ønskede, den ville ende dér, men over for en så stærk enighed organisationerne imellem, omend med forskellige udgangspunkter, turde jeg ikke stå så fast og erkendte derfor, at så måtte vi have denne appellinstans til handelsministeren med.

Det ærede medlem hr. Weikop beklagede, at jeg ikke havde fundet det muligt at fremsætte disse lovforslag på et tidligere tidspunkt. Jeg håber, jeg kan sige, uden at det bliver misforstået, at jeg deler den beklagelse fuldt ud, og jeg forstår udmærket, at det ærede medlem må fremsætte denne beklagelse, men det har rent praktisk ikke været muligt for mig, når jeg ville tilgodesæ alle de hensyn, jeg fandt nødvendige, at gøre det på et tidligere tidspunkt. Det beklager ingen mere end jeg. Jeg må dog gøre opmærksom på, at noget langt tidsinterval er der ikke tale om, for det er ikke længere siden end i 1960, at såvel det ærede medlem som jeg i fællesskab stemte for de nugældende bemandingsregler, så det er et kort tidsrum, der er tale om, hvilket som sagt ikke gør det upåkrævet at beklage, at det alligevel har taget så lang tid. Derfor vil jeg også gerne sige til det ærede medlem hr. Weikop, at regeringen ønsker de fremsatte lovforslag gennemført så hurtigt, som den saglige behandling i folketinget over-

## [Handelsministeren.]

hovedet gør det muligt. Det er det synspunkt, der ligger bag regeringens fremsættelse af forslagene, og jeg skal endnu en gang appellere om, at forslagene får en så hurtig behandling i tinget, som den nødvendige saglige behandling overhovedet muliggør.

Det ærede medlem hr. Weikop fremdrog det spørgsmål, som også det ærede medlem hr. Rimstad omtalte, at der måske kan være betænkelighed ved forslaget § 2, hvorefter der rent faktisk kommer en 3-årig overgangstid, inden lovforslaget er fuldt gennemført for allerede registrerede skibe, det vil sige for skibe, der sejler i øjeblikket. Også dette er et forhold, som jeg meget nøje har gennemtænkt. Jeg må med det samme sige, at jeg i mit oprindelige udkast for at prøve reaktionen hos organisationerne havde medtaget en bestemmelse om, at forslaget skulle træde i kraft omgående og dermed faktisk ophæve den indgåede overenskomst. Men jeg må også erkende, at når regeringen og folketinget, ganske vist kun folketingsflertallet, men det var dog altså en gyldig vedtagelse i folketinget, har forlænget gældende overenskomster, må man selvsagt respektere dem, når parterne ikke vil acceptere, at der røres ved dem. Man kan da ikke udtage enkeltheder. Derfor var mandskabsorganisationernes reaktion på dette område særdeles saglig, og jeg synes også forståelig. Dermed var det givet, at man ikke kunne gennemføre det, som jeg oprindeligt havde foreslået.

Ved de videre drøftelser kom jeg til den opfattelse, at det var vanskeligt at fastsætte en ganske bestemt dato for, hvornår reduktionerne skulle være gennemført i allerede sejlene skibe. Det forslag, som det ærede medlem hr. Rimstad her skitserede, finder jeg i og for sig sagligt velmotiveret. Det har også været overvejet, men den form, jeg har fundet og forelagt for tinget, tror jeg nok alligevel må blive den endelige, selv om jeg her som alle andre steder er meget lydhør over for, hvad der sagligt kan fremføres for og imod. Det er min tanke, at udvalget skal indeholde repræsentanter for såvel rederiorganisationer som mandskabsorganisationer, og ifald dette bliver vedtaget i folketinget, var det min agt at rette henvendelse til en jurist, der er godt inde i de særlige overenskomstforhold på dette speci-

elle område, om at beklæde formandshvervet netop for at få tilgodeset alle de berettigede overenskomstmæssige hensyn, der må være i et forhold som dette, der helt naturligt indeholder mange kontroversielle problemer.

Det ærede medlem hr. Weikop spurgte mig, hvorfor jeg kun havde sammenlignet med Norge, når det drejer sig om restaurationspersonale, og ikke ladet mig påvirke af bemandingsforskrifterne i de øvrige skandinaviske lande i højere grad, end det er kommet til udtryk i den endelige fastsættelse af dæksbemanningen.

Jeg vil gerne sige til det ærede medlem hr. Weikop, at jeg synes ikke, man kan drage den konklusion, at jeg er gået videre, i hvert fald ikke når det drejer sig om Norge, for hvis vi tager sluttallet i det af mig fremsatte lovforslag, bliver det 12 for de største skibe, medens det i Norge er 15. Så kan det i Norge reduceres, ja, det bliver automatisk reduceret, hvis der er tale om skibe med særlige tekniske forbedringer; man kan da formindske antallet i skalaen med 1-3 mand. Det vil sige, at man i Norge for særlig rationaliserede skibe kan ende med en faktisk topbemanning på 12, og det vil altså sige, at man ikke generelt kan komme længere ned end til det, jeg har foreslået. Dog vil jeg gerne — det er måske det, det ærede medlem har tænkt på — give tinget den oplysning, at der i Norge findes en dispensationspraksis, der gør det muligt, såfremt parterne er enige om det, i en indstilling til søfartsstyrelsen at foreskrive endnu lavere bemanning, og det finder faktisk sted i Norge, ganske vist, så vidt jeg er orienteret, kun på den måde, at man for særlig rationaliserede skibe i Norge giver tilladelse til i en bestemt prøvetid at sejle med endog lavere bemanning end de foreskrevne 12 mand, som ellers skulle være minimum. Jeg ved, at der er skibe i Norge, der sejler med 9-11 mand, selv om de er af en størrelse, som efter den gældende lov i almindelighed skal have 12 mand. Men jeg må også sige, at jeg fik i hvert fald det indtryk, da jeg besøgte min norske kollega, at man i Norge ikke på indeværende tidspunkt mener det muligt at foreskrive generelt, at man skulle helt ned på 9 mand, og det vil sige, at den fællesnordiske lovgivning på dette område, som det ærede medlem hr. Aage Fogh

**[Handelsministeren.]**

etterlyste, faktisk ikke er mulig. Der er uenighed mellem Norge, Sverige og Danmark om, på hvilket grundlag man skal foreskrive sikkerhedsbemanningen. I Norge har man, som man har det i Danmark, i loven fastsat en minimumsbemanning. I Sverige er det ud fra sikkerhedskriteriet overladt til søfartsstyrelsen at fastsætte den i bekendtgørelse, som i de fleste tilfælde hviler på en overenskomst — og det i sig selv gør det vanskeligt på nuværende tidspunkt at nå frem til en fællesnordisk lovgivning. Men jeg kan da kun være enig med det ærede medlem hr. Aage Fogh i, at vi bør stræbe efter at få et fællesnordisk grundlag her, fordi vi har en søfart i disse 3 lande, som på mange måder ligner hinanden, i hvert fald i det generelle, idet skibsfarten såvel i Sverige som i Norge og Danmark skal sejle i skarp international konkurrence og fortrinsvis mellem fremmede havne.

Det ærede medlem hr. Aage Fogh spurgte, om dette forslag om ændring i lov om tilsyn med skibe vedrørende et skibstilsynsråd ikke var en ændring, der var kommet til verden sådan efter princippet om Parkinsons lov. Jeg vil gerne sige, at vi her står over for et af de spørgsmål, hvor der i allerhøjeste grad kan fremføres synspunkter, som taler imod det, jeg har foreslået, men det har nu ikke været sådan en almindelig tilbøjelighed til at falde for Parkinsons lov, der ligger bagved. Når jeg har fundet det rigtigst at fremsætte forslag om et skibstilsynsråd hænger det sammen med det enige ønske, der har været udtalt fra mandskabsorganisationerne, og som om ikke deles fuldt ud så dog stærkt støttes af officersgrupperne, om nøjere end det i dag er tilfældet at kunne følge skibstilsynets arbejde. Man må ikke glemme, at det almindelige sikkerhedshensyn for søfarten er overladt administrativt til skibstilsynet, og det kan vel ikke afvises, at der kan være noget berettiget i, at man fra mandskabsorganisationernes side ønsker at kunne følge dette arbejde nøje, og at man ønsker også i lovgivningen at få en præcisering af, at mandskabet kan gøre erfaringer, som bør kunne komme til udtryk direkte over for lovgivningsmagten, ved at man får den indstillende opgave, som man nu får

tildelt i dette skibstilsynsråd. Hvorom alting er, er det dette årgamle krav fra mandskabsorganisationernes side, der ligger bagved, at jeg har imødekommet ønsket og stillet forslag om oprettelsen af et skibstilsynsråd.

Det ærede medlem hr. Vivike spurgte mig, om jeg havde undersøgt rederiernes regnskaber. Nej, det har jeg ikke, og jeg vil også gerne sige til det ærede medlem, at jeg har ingen adgang til at undersøge sådanne regnskaber, ud over den som det ærede medlem og alle andre har til at studere de offentliggjorte regnskaber. Jeg vil også gerne sige, at selv om jeg havde haft en sådan bemyndigelse, havde jeg ikke fundet nogen anledning til på grund af denne lovgivning at studere de nævnte regnskaber nærmere. Det synes ikke at være gået op for det ærede medlem, at de økonomiske hensyn, jeg har ment at måtte tilgodese over for rederierne, alene er begrundet i dette, at vore bemanningsforskrifter går ud over det sikkerhedsmæssige og dermed lovgivningsmæssigt påfører rederierne udgifter, som andre landes skibsfart i alt fald ikke har, og som selv det ærede medlem hr. Vivike ikke vil være i stand til at påvise at andre lande har i tilsvarende grad som Danmark.

Det er rigtigt, som det ærede medlem siger, at vi har bedre afskrivningsregler, men det har bare igen forbindelse med dette, så lidt som det har forbindelse med sikkerhedshensynet, om regnskaberne i øvrigt er mere eller mindre gode. Det kan derimod have noget at gøre med den pligt, det høje tings medlemmer må føle til at ændre den lovgivning, som ikke længere svarer til denne lovgivnings hensigt.

Det ærede medlem siger, at vi jo ikke går så langt i retning af at imødekomme mandskabsønskerne, som man gør i Norge og Sverige. Vel, jeg skal ikke afvise, at det ærede medlem måske vil være i stand til at påvise enkelte områder, hvor man er kommet længere i Norge og Sverige, end vi er i Danmark. Vi må vel i det hele erkende, at på det arbejdsretlige og på det sociale område har de tre skandinaviske lande i mange år indtaget en sådan førerposition og lagt en sådan iver for dagen — og jeg deltager i denne iver — for at sikre det arbejdsretlige og det sociale, at det vel

## [Handelsministeren.]

ikke skulle være unaturligt, om et af landene på et vist tidspunkt var kommet længere end de andre. Selv om et sådant eksempel altså kunne findes, fremgik det ikke, at det ærede medlem havde fundet det — han fremdrog det i hvert fald ikke.

Det ærede medlem sagde, at man i Norge havde en bestemmelse, der sagde, at bemanning ikke måtte ske med andre end norske søfolk, hvis sådanne var at få, og at man inden bemanning skulle rette henvendelse til det norske sømandsforbund. Når det ærede medlem bruger dette som angrebspunkt for, at jeg ikke har medtaget dette i søloven, må jeg sige, at en sådan bestemmelse findes ikke i den norske sølov. Det står ingen steder i loven, at rederne i Norge er forpligtede til at henvende sig til sømandsforbundet, og heller ikke noget om, at bemanning kun må ske med norske søfolk. Hvis man følger denne fremgangsmåde, skyldes det overenskomst-aftaler, og — som det ærede medlem vil have forstået af mine bemærkninger både i fremsættelsestalen og i dag: er der noget, jeg ikke ønsker, er det at lovgive om det, der naturligt bør være overenskomststof. Det, der gælder i Norge, er, at man skal være pligtig at bemane med skandinaviske søfolk, sådan at der ikke må være mere end højst  $\frac{1}{3}$  ikke-skandinaver om bord i skibe; men der er ingen bestemmelse om, at man skal spørge, og ingen bestemmelse om, at det skal være norske søfolk.

Jeg vil gerne drøfte disse ting i udvalget; jeg gør kun opmærksom på én ting, og det er, at det at indføre en bestemmelse om pligt til bemanning med nationalt mandskab, jo går imod de i øvrigt anerkendelsesværdige internationale bestræbelser for liberalisering og bedre samarbejde landene imellem, også på arbejdsmarkedsområdet.

Det ærede medlem spørger mig, hvorfor jeg ikke er gået med til en kommission. Jeg kan kun sige til det ærede medlem, at de forhandlinger, jeg har ført med organisationerne, har stået på siden oktober 1962, og at jeg gennem disse forhandlinger ikke har fået nogen opfattelse af, at man ville kunne nå noget resultat, der skulle kunne indebære blot antydning af noget som helst på dette område, og det derfor alligevel

ville blive handelsministeren og folkettinget, der kom til at træffe den endelige afgørelse.

Jeg må endvidere føje til, at jeg også har fået en fornemmelse af, at det tidsmæssige hensyn, som denne sag indeholder, ikke kunne tilgodeses, hvis der skulle have været nedsat en kommission til behandling af dette — heri kan man være uenig, men nu har jeg i hvert fald givet udtryk for, hvorfor jeg ikke mener det.

Det ærede medlem var endvidere inde på, at jeg jo ikke gik så langt, som Norge og Sverige i spørgsmålet om den fri hjemrejse. Jeg ved ikke, hvad det ærede medlem bygger denne opfattelse på; han kan ikke bygge den på den norske lovgivning, for der findes intet i norsk lovgivning, der går længere, end jeg gør. Det er muligt, man har overenskomstmæssige aftaler, der går længere. Jeg må måske minde det ærede medlem om, at vi foreslog 12 måneders sejltid, inden man får ret til hjemrejse. I Sverige har man i øjeblikket 18 måneder, så at jeg her skulle have foreslået noget, der var ringere, kan jeg ikke se; og jeg kan føje til, at min norske kollega oplyste mig om, at man i Norge påtænkte at komme ned på de 12 måneder, som også vi påtænker i Danmark, og at man i Sverige giver udtryk for, at man i hvert fald ikke i øjeblikket har overvejelser i retning af at komme ned på en kortere sejltid end 12 måneder. Det ærede medlem bliver vist derfor nødt til at erkende, at der på dette område ikke lovgivningsmæssigt er nogen diskriminering af danske søfolk — hvad der i øvrigt heller ikke bør være.

Jeg har nu, så godt jeg har kunnet det, svaret på de stillede spørgsmål.

Jeg vil gerne til slut som svar på det, det ærede medlem hr. Peter Nielsen drog frem i sin ordførertale: at dette jo var tænkt som en slags søfartens helhedsløsning, men at det ærede medlem gik ud fra, at det kun var en begyndelse, sige, at det har det ærede medlem ret i; det er kun en begyndelse. Den højtærede finansminister har over for mig oplyst, at han håber i dette folketingsår at kunne fremsætte ændringer til sømandsskatteloven, ændringer, som måske skulle betyde en imødekommelse på det område, som det ærede medlem nævnte, nemlig med hensyn til udenrigs-



**[Handelsministeren.]**

fradraget. Jeg ved det ikke, men finansministeren har givet udtryk for, at han mener, at dette skulle være muligt i indeværende folketingsår.

Herudover tror jeg der stadig vil være områder tilbage i søfartslovgivningen, hvor det kan være berettiget at se på forholdene — det gælder måske både under handelsministeriets ressort og under andre ministeriers ressort; men jeg håber, at der med dette er skabt en almindelig interesse om søfartserhvervets problemer, sådan at eventuelt resterende problemer kan blive taget op til løsning — forhåbentlig i samme positive ånd, som jeg har fundet hos de ærede ordførere i dag.

Hermed sluttede forhandlingen.

*Forslagenes overgang til anden (for forslaget til folketings beslutnings vedkommende sidste) behandling*  
vedtoges uden afstemning.

**Peter Nielsen:** Jeg foreslår, at de 4 lovforslag og forslaget til folketingsbeslutning henvises til et udvalg på 17 medlemmer.

Uden forhandling eller afstemning vedtoges dette forslag.

**Formanden:** Der er ikke mere på dagsordenen.

Udvalget angående forslag til lov om ministres strafansvar [af Iver Poulsen m. fl.], forslag til lov om ministres ansvarlighed [af Ninn-Hansen, Helga Pedersen m. fl.] og forslag til lov om ministres ansvar har afgivet betænkning over nævnte lovforslag. Eksemplarer vil blive omdelt.

Udvalget angående forslag til lov om ændring af lov om et finansieringsinstitut for landbrug m. v. har afgivet betænkning over nævnte lovforslag. Eksemplarer vil blive omdelt.

Folketingets næste møde afholdes i morgen, fredag den 6. marts, kl. 13 med følgende dagsorden:

1) *Valg af 17 medlemmer til et udvalg angående:*

Forslag til lov om ændring i lov om skibes bemanning,  
forslag til lov om ændring i sømandsloven,  
forslag til lov om ændring i lov om velfærdsforanstaltninger for søfarende,  
forslag til lov om ændring i lov om tilsyn med skibe  
og  
forslag til folketingsbeslutning om Danmarks ratifikation af den internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen, 1960.

2) *Første behandling af:*

Forslag til lov om ændringer i søloven. (Begrænsning af rederansvaret).

3) *Første behandling af:*

Forslag til arvelov for Grønland.

Mødet hævet kl. 16<sup>5</sup>.

**67. møde.**

Fredag den 6. marts kl. 13.

**Formanden:** I skrivelse af dags dato meddeler finansministeren, at han ønsker mundtligt at fremsætte:

*Forslag til lov om udskydelse af 13. almindelige vurdering m. v.,  
forslag til lov om ændring af lov om særlig indkomstskat m. v.,*

*forslag til lov om fritagelse for grundstigningsskyld for skatteårene 1961-62 og 1962-63 af landbrugsejendomme og*

*forslag til lov om ændring i lov om påligningen af indkomst- og formueskat til staten.*

I skrivelse af gårs dato meddeler forsvarsministeren, at han ønsker skriftligt at fremsætte: