

[Adam Møller.]

med mere moderne materiel i form af redningsflåder. Vi kan derfor også anbefale, at dette lovforslag gennemføres.

Jeg har forstået på de bemærkninger, som ministeren ledsager lovforslaget med, at der er nogle vanskeligheder med godkendelse af de redningsflåder, som kan komme i betragtning, men jeg har også forstået, at man vist i de seneste dage er ved at nå frem til en løsning af disse problemer, således at de fabrikker, der leverer dem, altså er leveringsdygtige.

Jeg går ud fra, at ministeren vil benytte den bemyndigelse, som lovforslaget indeholder, til at sætte bestemmelserne i kraft, så snart det er muligt, så man kan få forsynet skibe over 500 BRT med de tidssvarende redningsflåder.

Jeg anbefaler altså en velvillig behandling.

Jens Peter Jensen: På venstres vegne kan jeg anbefale lovforslaget til vedtagelse og skal henvise til ministerens fremsættelse og bemærkningerne til lovforslaget, som jeg ganske kan tiltræde.

Dagmar Andreasen: Der er ikke fra det radikale venstres side noget umiddelbart at indvende mod lovforslaget, sådan som det foreligger. Men jeg er blevet gjort opmærksom på, at krav til nødsendere efter dansk lov skulle være ringere end de krav, der stilles efter andre landes lov, og at der har været situationer, hvor redningsarbejdet på skibe i nød blev vanskeliggjort af mangel på nødsendere. Vi vil gerne i udvalget have klarlagt, om der er nogle problemer her, som måske kunne løses ved samme lejlighed. Men vi vil naturligvis med glæde deltage i udvalgsarbejdet.

Vivike: Jeg kan tilslutte mig det, fru Dagmar Andreasen sagde med hensyn til nødsendere, men ellers går lovforslaget jo simpelt hen ud på, at vi får redningsflåder i alle skibe til alle ombordværende, og derfor kan socialistisk folkeparti tilslutte sig det og går til udvalgsarbejdet med velvilje.

Handelsministeren (Erling Jensen): Jeg skal takke for den overordentlig velvillige modtagelse af dette lovforslag, en velvillig

modtagelse, der nok knytter sig til den kendsgerning, at vi alle uden undtagelse har den samme interesse i at sikre den størst mulige chance for redning af forliste.

Jeg skal bekræfte, at de vanskeligheder omkring godkendelsen af gummiflåder, som vi angiver i bemærkningerne, nu skulle være afklaret, og det er min hensigt at sætte en bekendtgørelse i kraft til fuld dækning med gummiflåder hurtigst muligt efter, at lovforslaget måtte være blevet vedtaget.

Jeg skal meget gerne sørge for, at vi under udvalgsarbejdet kan få gennemdrøftet mere omhyggeligt spørgsmålet om nødsendere i redningssituationer.

Hermed sluttede forhandlingen.

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Formanden: Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til erhvervsudvalget. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den sidste sag på dagsordenen var:

Første behandling af forslag til sømandslov.

(Lovforslaget (nr. 194) findes i tillæg A. sp. 5217, fremsættelsen i tidenden sp. 3369).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Bertel Pedersen: Det foreliggende lovforslag er en væsentlig ændring af den eksisterende lov af 7. juni 1952, men det har også været under kommissionsbehandling fra 1966 til 1972, hvor man sluttede med afgivelse af en betænkning samt udkast til en ny sømandslov.

Dette udkast, som det foreliggende lovforslag er bygget op over, ændrer i væsentlig grad lovens opdeling i afsnit og gør det nemmere at finde de områder, hvor loven gælder. Det er en forenkling, som giver dem, der skal bruge loven, et godt arbejdsredskab i hånden. Samtidig er lovteksten affattet i et mere moderne sprog, og selve indholdet bygger dog på principperne i den eksisterende lov.

[Bertel Pedersen.]

Noget, der er udgået ved lovkontorets gennemgang af lovforslaget, er de henvisninger til andre paragraffer, hvor man i kommissionsforslaget kort nævnte, hvad disse paragraffer indeholdt. Mon vi ikke under udvalgsarbejdet kunne se på dette spørgsmål?

Derudover er der grund til at takke både kommissionen og ministeren for det godt udformede lovforslag, som vi i dag har til første behandling.

Der har mellem de nordiske lande været et meget nært samarbejde om affattelsen af sømandslove, sådan at de i realiteten har været enslydende. Det har man også forsøgt denne gang, hvilket dog ikke helt er lykkedes. De svenske og finske søfartsorganisationer har udeladt en del af den gældende sømandslovs detailbestemmelser, idet man i disse lande har gennemført reguleringer i de kollektive aftaler eller i andre arbejdsretlige bestemmelser. Det er vedrørende hyre, afskedigelse, erstatning ved uberettiget afsked og efterhyre ved død. Det samme gælder bestemmelserne om arbejdsledelsen om bord. Derfor er disse spørgsmål ikke med i svensk og finsk sømandslov, hvorimod Danmark og Norge har enslydende bestemmelser.

Ud over de foretagne lovtekniske og sproglige ændringer i forhold til kommissionens udkast er der foretaget ændringer, der forbedrer den sociale mindstebeskyttelse, navnlig af unge søfarende, samt bringer forslaget i bedre overensstemmelse med moderne arbejdsretlig lovgivning.

Lovforslaget forhøjer lavalderen for unges arbejde om bord fra 15 til 16 år. Dog dispenseres der for dem, der ved lovens ikrafttræden er ansat, og som er mellem 15 og 16 år. For kvinder bibeholdes lavalderen 18 år. Til værn for unge søfarende under 20 år kan handelsministeren fravige bestemmelserne vedrørende opsigelsesvarsler og fratrædelse i fremmed havn, tjenesteforholds ophør ved søulykke, sygdom og lægeundersøgelse, søn- og helligdagsbetaling samt landlov.

Såfremt et fartøj kan risikere krigsskade eller opbringning af krigsførende magt eller at anløbe havne, hvor der er ondartet epidemi, kan sømanden kræve sin afsked og har ret til dækning af halvdelen af udgifterne til hjemrejse.

Forskrifterne om sømænds hviletid skærpes, således at det kræves, at ingen af de to perioder, hvori hviletiden kan deles, må være under 4 timer. Da de nugældende regler om hviletid kan medføre, at der kan forløbe op til 32 timer mellem to hvilepauser, foreslår man nu en regel, hvorefter tiden mellem to hvilepauser ikke må overstige 16 timer.

Reglerne om skibsførernes adgang til i visse situationer at anvende magtmidler for at opretholde ro og orden om bord har vel samme betydning som før, men er i lovforslaget affattet på en mere tidssvarende måde. Den nugældende bestemmelse har følgende ordlyd:

„Når det er nødvendigt for at opretholde orden om bord, kan skibsføreren eller den, der i hans fravær eller forfald er trådt i hans sted, skaffe sig lydighed ved anvendelse af magt.“

Det foreliggende forslag lyder:

„Skibsføreren kan foretage de foranstaltninger, der er nødvendige for at opretholde orden om bord.“

Det kapitel, der omhandler disciplinærbod for forsømmelser af forskellig art fra sømandens side og bod, der kan beløbe sig til tab af 3 dages hyre, er udtaget af lovforslaget som utidssvarende og ikke i overensstemmelse med civile almindelige arbejdsforhold.

§ 68 omhandler grov forsømmelse i tjenesten, så der opstår forlis eller anden søulykke, for hvilket straffen er bøde eller hæfte, medmindre højere straf er forskyldt. Der er tilføjet et stk. 2, hvor der står, at hvor arbejdet er af væsentlig betydning for sikkerheden om bord og en sømand på grund af spiritus eller rusmidler ikke kan udføre tjeneste på forsvarlig måde, gælder de samme straffebestemmelser som i stk. 1.

For at beskytte sømanden mod at blive bundet af langvarige kontrakter er der i § 7 bevaret den ufravigelige regel, at når man har forrettet tjeneste på samme skib eller på skibe tilhørende samme reder i et vist tidsrum, kan, uanset hvad der er bestemt i tjenesteaftalen, tjenesteforholdet opsiges til fratræden i enhver havn, som skibet anløber, bortset fra fremmede havne hvor der kun gøres kortvarigt ophold.

En sømand kan kun indgå tjenesteaftaler af indtil 9 måneders varighed imod den

[Bertel Pedersen.]

nugældende lovs 12 måneder. På samme måde bliver adgangen til at forlænge en løbende aftale begrænset fra 12 måneder til 9 måneder. Denne bestemmelse var der ikke enighed om blandt kommissionens 11 medlemmer; 3 repræsentanter for styrmænd, maskinmestre og skibsførere accepterede de 9 måneder som et led i en udvikling, der snarest bør føre frem til, at de 9 måneder nedsættes til 6, medens 2 repræsentanter for sømændene og fyrbøderne ville have de 6 måneder indført straks.

Ifølge § 8 får sømanden ret til fri hjemrejse efter 6 måneders tjeneste imod lovens 12 måneder. Der foreslås indført bestemmelser om gravide søfarendes ret til at kræve afsked og om den gravides ret til hyre og fri hjemrejse. Retten til pleje under sygdom og fri hjemrejse forbedres og udvides. Reglerne om værn mod ulykker og sundhedsfare foreslås også udvidet.

Statens udgifter i 1971-72 udgjorde 540.000 kr.; ved de foreslåede forbedringer stiger beløbet med ca. 4-5 mill. kr. pr. år.

I den nugældende sømandslov findes en del bestemmelser, hvorefter sømandens retsstilling er gjort afhængig af, om han er dansk statsborger eller af anden nationalitet. Disse bestemmelser, hvor sømandens nationalitet er af betydning for hans retsstilling, hvor der er tale om vitale sociale goder som ved sygdom, død eller skibets forlis, ophæver man ved det foreliggende forslag. I andre tilfælde, herunder hvor der er tale om rettigheder, der må ses som en del af de specielle velfærdsgoder, som det danske samfund giver sine borgere, er sømandslovens nationale kriterium ændret til bopælskriterium.

Et par spørgsmål vil jeg gerne stille handelsministeren; det drejer sig først om § 10, stk. 1, og § 33, stk. 3, hvor man omtaler sømandens ægtefælle; burde der ikke tilføjes „eller livspartner, samlever“, som man i vore liberale tider anerkender?

Dernæst vedrørende § 61 om erstatning for mistede ejendele f. eks. ved forlis, sørveri, brand eller andet havari; burde der under dette punkt ikke også medtages tyveri?

Under kommissionsarbejdet har der været en drøftelse af et bilag fra mandskabsorganisationerne indeholdende et forslag om en

lovbestemmelse vedrørende arbejdsstandsninger. Kommissionens flertal har ikke fundet, at det i forslaget omhandlede arbejdsretlige forhold bør søges løst ad lovgivningsvej, men at det bør søges løst ved overenskomstmæssige aftaler.

Jeg har her ved første behandling kun berørt hovedlinjerne i lovforslaget; der er i dets enkelte paragraffer mange ændringer, som det vil være rimeligt at drøfte under det kommende udvalgsarbejde.

Jeg skal på socialdemokratiets vegne anbefale forslaget, som det foreligger, og regner med et hurtigt, men grundigt udvalgsarbejde.

Adam Møller: Den foregående ordfører har jo ret grundigt gennemgået lovforslaget, som også er ret omfattende. Jeg skal nøjes med nogle forholdsvis fåtallige bemærkninger til det, også ud fra tidsmæssige betragtninger.

Lad mig med det samme sige, at det konservative folkeparti anser forslaget, som jo i hovedsagen grunder sig på den indgående kommissionsbehandling, der har været, som et godt grundlag for en kommende lovgivning på dette område og anbefaler, at vi ud fra disse principielle retningslinjer går i gang med en gennemgang af lovforslaget i udvalget.

Kommissionen, som jo har arbejdet siden 1966, har været sammensat på en alsidig måde, som den slags lovgivningsarbejder normalt bør forberedes, og der er jo også opnået en ganske vidstrakt enighed imellem de parter, som har været deltagere i kommissionens arbejde. Vi tror, det på områder som arbejdsret og lignende områder er af meget stor betydning, at man således når frem ad forhandlingens vej mellem de interesserede parter til et forslag, som tilgodeser alle rimelige hensyn.

Jeg ser, at bladet Navigator, som udgives af Dansk Styrmændsforening, i sit martsnummer kommer med en opfordring til folketinget om at slå fuld kraft frem og styre forslaget sikkert i havn. Det kan vi altså tiltræde.

Det anføres også, at der ikke er mange udgiftsstigninger for samfundet i dette lovforslag, og at de, der er, tværtimod ret hurtigt vil kunne vendes til indtægter i kraft af de saltvandsindsprøjtninger, som den nye

[Adam Møller.]

lov vil give søfartserhvervet og dermed vort største valutaskabende erhverv målt i kroner pr. beskæftiget.

Jeg synes, at denne betragtning i og for sig er relevant. Jeg har bemærket, at der i forslaget regnes med, at den udvidede hjemsendelsesret for statens vedkommende vil bevirke en udgiftsstigning, som er anslået til 4-5 mill. kr. Det tal er formentlig rigtigt i begyndelsen; jeg ville tro, at der måske var en tendens til, at tallet ville gå ned, efterhånden som farten på søen bliver større; når der bliver bedre lejlighed til at anløbe havne, kan dette beløb muligt gå ned. Men selv om det ikke skulle gøre det, ville jeg anse disse penge for at være vel anvendt; under hensyn til at søfartserhvervet sejler i 1972 vel ca. 3.800 mill. kr. hjem til det danske samfund, synes jeg, at denne velfærdsforanstaltning, som jo også har tilgangsmæssig betydning for erhvervet, er vel anbragt.

Det er allerede fremgået af, hvad der er sagt her, og af ministerens fremsættelsestale, at ministeren på nogle punkter, ikke så mange, har ment det rigtigt at ændre sit forslag i forhold til det udkast til lovforslag, som kommissionen havde forelagt.

Jeg vil gerne indledningsvis sige, at på de steder, hvor der er tale om sådanne ændringer, vil jeg gerne forbeholde mig min stilling i udvalget og drøfte nærmere, om disse ændringer er hensigtsmæssige, eller om det, kommissionen var nået frem til, måske skulle være det bedste. Jeg vil ikke udelukke, at der på nogle områder kan være tale om, at ministerens forslag muligt er endnu videregående, altså endnu mere moderne end det, som kommissionen var nået frem til.

Det er med en vis beklagelse, vi ser, at Sverige og Finland, som det jo ikke er helt sjældent i det nordiske samarbejde, rent formelt ikke har kunnet være med til en lovgivning efter samme mønster som det, dette forslag drejer sig om, men der er dog vel en trøst i, at afgivelserne mere skyldes formelle end reelle grunde, således forstået,

at vel ser teksten lidt forskellig ud, men når man tager de forskellige lovgivninger på det arbejdsretlige område, i betragtning, herunder det forhold, at vi i Danmark har en funktionærlov, hvad man ikke har de andre steder, er forskellene muligt ikke større, end at de kan overvindes.

Jeg vil gerne vedrørende den modernisering af lovsproget, som er omtalt, og som vi i det store og hele kan tiltræde, understrege den betragtning, som blev gjort gældende af den socialdemokratiske ordfører, at det måske nok ville være klogt, om man satte de stikord ind i selve sømandsloven, som foreligger i kommissionens udkast. Forholdet er jo det, at sømandsloven er en slags arbejdsredskab, en slags værktøj, som skal benyttes om bord i skibene og skal benyttes ikke af jurister, men af fagfolk på det søretlige område, folk, som har de praktiske vanskeligheder ude på søen. Derfor er det af meget stor værdi, at man har disse stikord, så man hurtigt og nemt kan se, hvad de enkelte paragraffer omhandler. Jeg vil gerne henstille til ministeren, at man også på dette område viser sig fleksibel, hvis vi i udvalget skulle nå frem til — hvad der jo er megen udsigt til — at foreslå en sådan ændring for lovsprogets vedkommende.

En af de ting, man har taget ud i ministerens forslag, er disciplinbøden og disciplinbodsreglerne og dermed også det nævnt, som kan ikende disse disciplinære bøder. Jeg kan i og for sig godt forstå den betragtning, som har fået ministeren til at tage dette ud — det kan der godt være noget om — men det er måske også en af de ting, vi i udvalget kunne se på: om man egentlig gør søfolkene nogen tjeneste ved at tage det ud. For bliver resultatet ikke i mange tilfælde det, at en erkendt forseelse, som måske kunne afgøres med en mindre bøde til den pågældende, der havde forset sig, nu i stedet for kommer til at medføre afsked, en afsked, som måske hverken skibsføreren eller den søfarende, som har forset sig, kan være interesseret i, og som måske i og for sig er en alt for stærk reaktion over for den forseelse, der har fun-

[Adam Møller.]

det sted? Jeg tror, man skulle overveje i udvalget, om det ikke var praktisk at bibeholde denne ventil, som man jo fra andre sider end fra arbejdsgiversiden godt har kunnet se en vis mening i.

Forslaget om at nedsætte mindstealderen fra 16 til 15 år kan vi tiltræde, men jeg vil dog gerne gøre den bemærkning, at det formentlig ikke må stille sig i vejen for den erhvervsorientering, som sker af unge, der vil gå ind i søfartserhvervet, og som jo er meget væsentlig for den tilgang, som heldigvis er stor og glædelig på disse områder. Vi kommer jo med denne ændring i overensstemmelse også med den norske sømandslov på dette område, og jeg synes det er en god ting.

Hvad angår forslaget om nedsættelse af tiden for ret til hjemsendelse har jeg jo allerede omtalt, at vi altså ikke anser den merudgift, der kan blive tale om i denne forbindelse, for at være afskrækkende, og det vil altså også sige, at vi mener, man må kunne gå med til denne nedsættelse af tiden. Det er naturligvis en belastning for de søfarende, at de skal være så længe væk fra deres hjem og fra danske forhold, som tilfældet hidtil har været, og der er jo også med ordningen en vis elasticitet i det, således at man måske fleksibelt kan afvente den tid, da skibet er nærmere ved en dansk havn, hvor det er muligt at få hjemsendelsen i orden uden alt for store udgifter.

Vi kan også tiltræde de nye bestemmelser om ret til at fratræde, når der er udsigt til krigsfare eller krigsskade eller epidemier, og dette mener vi heller ikke vil give særlige ekstrapudgifter, fordi det jo er sømanden selv, der skal betale det halve af udgiften.

Med disse bemærkninger vil jeg gerne give tilslutning til, at forslaget behandles i udvalget, og til, at de principper, som ministeren har foreslået, bliver gældende.

Jens Peter Jensen: Da de to forudgående talere med et vist talent har gentaget den højtærede handelsministers forelæggelse af sagen, skal jeg undlade at komme ind på enkeltheder i lovforslaget.

Det er en lidt vanskelig lovgivning, denne her, men jeg synes, man er kommet godt fra det, for så vidt angår realiteterne i sagen. Jeg tror nok, at den højtærede minister har

givet justitsministeriets lovkontor lidt mere, end det burde have, igennem formuleringen, og at der godt kunne være taget lidt mere hensyn til de lægfolk, som skal administrere denne lov ude i praksis. Det kan da være, vi i udvalget kan få rettet lidt på det, for jeg er helt enig i de to tidligere ordføreres indlæg om lovtæksten, om stikord og disse ting.

Jeg er også helt enig med hr. Adam Møller, når han taler om erhvervsorienteringen for de unge, og jeg føler mig overbevist om, at ministeren har ganske samme holdning.

Man kunne måske spørge med hensyn til reglerne, for adgang til fri hjemrejse, om der her bør udløses ganske automatisk det statsbidrag, der er tale om, men jeg vil dog gerne føje til, at redernes andel jo altså også vokser, og at det vel nok er tidssvarende, at man gennemfører selve de tidsfaktorer, der her er indsat. Men det kan godt være, vi skal se lidt nærmere på selve det beløb, der anvendes her.

Der kunne være anledning til at tage andre ting op også i relation til mindretalsudtalelser i betænkningen, men jeg tror ikke, det tjener noget formål, fordi det, som jeg siger, er et vanskeligt område, og så fremkalder man måske netop en hel del besværligheder. Det er udmærket at kunne tale om demokrati på arbejdspladsen, men det er jo sådan på et skib, at i den hverdag, de situationer, det kan komme ud for, skal der være nogen, der bestemmer, og dér kan det ikke ske ved en flertalsafgørelse, der er ofte ikke tid til at føre forhandlinger. Man er næsten i samme situation, som hvis man er indlagt til operation for en blindtarmsbetændelse; jeg ville i hvert fald nødig være den, der skulle ligge og vente på, hvem af dem der fik flertal for at bestemme, hvordan de skulle bære sig ad.

Jeg vil altså sige, at jeg tror, dette er en god og en dygtig lovgivning, men at vi måske kan rette lidt på teksten af hensyn til den praktiske anvendelse af den. Derfor kan jeg på venstres vegne sige, at vi kan anbefale forslaget til gennemførelse.

Valbak: Søens erhverv byder jo sine udøvere forhold, der i følge sagens natur afviger ikke så lidt fra erhverv på landjorden. Det særegne i forholdene bliver naturligvis mere udpræget, jo længere og jo længere tid man opholder sig borte fra hjemlig havn. Skibet

[Valbak.]

er her et sejlende minisamfund, som sømanden er plantet i, det er sømandens arbejdsplads, det er hans spisested og sovested, det er hans hvilested, det er hans fritidssted, det er kort sagt hans hjem. Derfor er det ikke så underligt, at søens folk har deres eget regelsæt, deres egen lov, hvori søens særlige traditioner og vilkår afspejles.

Jeg ser nok, at kommissionens oplæg om nye regler har været igennem lovkontorets juridiske vridemaskine, og det er der selvfølgelig også kommet en del godt ud af. Flere ordførere har imidlertid allerede været inde på, at der måske også sine steder er kommet en så stærk stramning af teksten, at vi nok må forudse, at en og anden skibsfører beder om at få juridisk uddannet assistance med sig på skibet til at sidde og finde rundt i paragrafferne, sammenholde dem med hinanden og på det grundlag få vejledning til løsning af den konkrete situation.

Jeg er enig i, at vi må se på enkelthederne omkring dette i udvalget.

Skibet som et minisamfund er vel også baggrunden for, at sømandsloven indeholder emner, som man, når det drejer sig om erhverv på landjorden, finder i flere love, såsom arbejderbeskyttelseslovgivningen, funktionærloven osv. Man finder også i sømandsloven adskillige emner, som landjordens erhvervs udøvere som en selvfølge ordner ved overenskomst og foretrækker at ordne ved overenskomst. Disse ting var hr. Bertel Pedersen inde på. Jeg vil også knytte en kommentar til det på den aktuelle baggrund, som ministeren ved sin skriftlige fremsættelse har givet.

Lad os eksempelvis bare se på afsnit 6 i kapitel II. Her er der af lovgivningsmagten givet en masse detaljerede regler for beregning og udbetaling af hyre og regler om deling af sparet hyre osv., helt ud til at foreskrive udlevering af en månedlig opgørelse af indtjent hyre. Jeg har en erindring om, at netop det forhold, at sømandsloven omfatter så meget og, set fra en landkrabbes synspunkt i hvert fald, naturligt aftalestof, i 1952 førte til, at medlemmer at dette ting af principielle grunde gik imod loven. Jeg mener ikke, at man forholdene taget i betragtning kan tage så principielt på det spørgsmål. Man må nok i praksis affinde sig med, at sømandsloven har regler og nok vil

blive ved med at have regler, som gælder på områder, hvor man under andre forhold naturligt ordner sig med skriftlige aftaler parterne imellem.

Når det er sagt, vil jeg gerne tilføje den almindelige bemærkning, at det næppe kan være sagen at pumpe flest mulige bestemmelser ind i loven af den art, som andre steder er aftalt stof. Ærlig talt ville jeg ikke være utilbøjelig til at se det som et på mange måder godt tegn, hvis parterne en dag kom og sagde til lovgivningsmagten: nu kan I for resten godt tage og stryge den og så den og så den bestemmelse i loven; i fremtiden finder vi sammen ud af de sager uden lovgivningsmagtens indblandende hjælp.

Hvad vil jeg med disse betragtninger? Jo, ud fra dem vil jeg sige, at jeg er indstillet på at følge ministeren, når han vurderer, at f. eks. regler om sømandens forhold i tilfælde af arbejdskonflikt ikke bør ind i loven, men bør klare ud overenskomstvejen.

Hvad angår forslagets materielle indhold, har ministeren i hovedtrækkene fulgt 1966-kommissionens forslag. Forslaget betyder på en række punkter en forbedring af de ansattes forhold i takt med udviklingen og i takt med en humanisering af forholdet mellem ansatte og ledelse. Nu bestod kommissionen jo overvejende eller i hvert fald for en stor del af repræsentanter for søens organisationer. Dens forslag, som er fulgt af regeringen, vil koste statskassen mellem 4 og 5 mill. kr. om året, og det skyldes, hvad angår en mindre del af merudgiften forslaget om, at staten skal overtage udgiften til hyre for den, hvis sygdom skyldes kønssygdom, dernæst og navnlig forslaget om ændring af hjemrejsebestemmelsen, sådan at hjemrejsen kan ske efter 6 måneder. Statens bidrag foreslås jo nemlig fastholdt på den hidtige procent, nemlig 50.

Vi er sympatisk stemt over for lovforslagets linje, det gælder også i spørgsmålet om tidligere hjemrejse, og det gælder den hermed sammenhængende ufravigelige bestemmelse om ret til at fratræde efter 9 måneder i stedet for nu efter 12. Men forslagets gennemførelse betyder altså med gældende fordelingsnøgle løst skønnet de omtalte 4-5 mill. kr. mere i årlig udgift for staten. På baggrund af disse ugers, på baggrund af disse døgn, ja, måske disse timers overve-

[Valbak.]

jelser om en begrænsning af de offentlige udgifters stigning finder vi det derfor i hvert fald rimeligt, at vi i udvalget drøfter betimeligheden af ud i al fremtid at lade statskassen betale halvdelen af disse særlige omkostninger ved at drive skibserhvervet. Vi har noteret os, at det offentliges repræsentanter i kommissionen har udtrykt betænkelighed ved denne merudgift for staten.

På nogle områder afviger ministerens forslag noget fra kommissionens, det gælder f. eks. bodsbestemmelserne. Også jeg mener, at bodsbestemmelserne kan undværes. Jeg erkender, at der er synspunkter som dem der er fremført af hr. Adam Møller, der kan tælle den anden vej, men alt i alt må det være rimeligt, at man kommer af med dem; vi har i hvert fald ikke noget at indvende imod det. Det må også være rimeligt at have sanktioner til at modvirke brug af rusmidler i forbindelse med vagt af betydning for sikkerheden.

Der findes gode begrundelser for at hæve mindstealderen for personer, der arbejder om bord, fra 15 til 16 år. Det er jeg enig i, men nu er mindstealderen i land jo 14. Det betyder, at skolesøgende unge fra det 14. år har mulighed for at skaffe sig et realistisk indtryk af arbejdsområder, som er begyndt at gå ind i deres overvejelser om valg af fremtidigt erhverv; også det var tidligere ordførere inde på, i hvert fald hr. Adam Møller. Det er oven i købet sådan, at individuelle erhvervspraksisarrangementer indpasses i skoleprogrammerne i større og større omfang i dag, ja, endda, at folkeskolen giver mulighed for, at en elev med skolens indforståelse i op til 1 år inden normal skolegangs ophør kan få lov at prøve et erhverv for en længere periode. Det ville være betænkeligt, hvis et erhverv — her et for landet vigtigt erhverv — ikke har nogenlunde samme mulighed som andre erhverv for at præsentere sig for de unge omkring det tidspunkt, hvor de overvejer deres fremtid. Skidt for erhvervet, selvfølgelig også skidt for de unge selv.

Det problem kan enten løses ved, at man fastholder 15 års grænsen, eller ved at man sætter en sløjfe på en almindelig 16 års grænse. Jeg synes, vi bør se på det spørgsmål i udvalget, som det også er foreslået af andre.

De emner, jeg har fremdraget her ved første behandling, udgør nok kun en mindre del af de emner, som udvalgsarbejdet vil gøre det nødvendigt at dyrke, men ministeren skal ikke være i tvivl om min principielle velvilje over for det foreliggende forslags hovedlinje.

Vivike: Ja, jeg føler virkelig trang til at takke ministeren for dette lovforslag. Her har vi da for en gangs skyld en minister, der tager hensyn til det flertal, der er i folketinget.

Når jeg takker ministeren, hænger det bl. a. også sammen med, at han går videre, end kommissionen af 1966 har gjort. Jeg skal da indrømme, at kommissionen har gjort et godt arbejde, men der var jo i kommissionen et flertal for at opretholde den middelalderlige bestemmelse, som går ud på, at en skibsfører kan lokke en sømand for indtil 7 dages hyre, altså lokke, det vil sige, at man kan stryge 7 dages hyre. Jeg gad vide, hvad arbejdere i land ville sige, hvis arbejdsgiveren pludselig tog 7 dages løn fra dem. Det kan ifølge vor nugældende sømandslov lade sig gøre, og det mente flertallet i kommissionen skulle fortsætte, men det har ministeren altså ikke ment og har strøget det afstraffelsessystem, som skibsføreren i dag har.

Jeg siger, det er et godt lovforslag, men nu er der jo ingenting her i denne verden, der er fuldkomment, og jeg kunne blive ved at rose det, men lad mig så sætte ind på nogle steder, hvor jeg ikke er helt tilfreds. Man hæver altså aldersgrænsen for at komme til søs fra 15 til 16 år; den kunne vi i socialistisk folkeparti tænke os at få hævet til 18 år. Det skyldes et sikkerhedshensyn, for teknikken i skibene i dag er jo kolossalt udviklet og langt mere udviklet, hvor modsætningsfyldt det end kan lyde, med voldsomt svære grej, og vi har erfaring for, at de fleste ulykker om bord i skibe fortrinsvis rammer de unge. I mange, mange år, længere end jeg kan huske tilbage, har man skullet være 18 år for at arbejde i maskinen, men tidligere 14 og nu 15 år for at arbejde på dækket. Men vi er vel også interesserede i at prøve at holde drengene til en 10 års skolegang. Vi må jo huske på, at det kunne være, nogle af dem finder ud af, at de vil være navigatører, og at skulle gå fra 7 års

[Vivike.]

skolegang og ind på en navigationsskole og tage styrmands- og skibsførereksamen er en ualmindelig hård belastning med de forudsætninger, 7 års skolegang giver. Men med 10 års skolegang er den unge 17 år, og efter 5 måneder på sømandsskole — og det er det, der kommer — nærmer han sig de 18 år. Jeg vil altså foretrække denne aldersgrænse.

Det, jeg er uenig med ministeren om, hvor nødig jeg end vil være det, men af saglige grunde må være, er § 7 og § 8, hvor der i § 7 står, at en sømand kan fratræde i fremmed havn efter 9 måneder, men i § 8 efter 6 måneder, og så kan han altså få betalt det halve af sin hjemrejse. Jeg tror, socialistisk folkeparti i udvalget vil stille forslag om, at der står 6 måneder både i § 7 og i § 8.

Så er der spørgsmålet om retten til at tage afsked. Hvis nu et skib går til en krigsførende havn — vi har jo haft eksemplerne her nu desværre i mange år med skibe, der er sendt til Saigon, og det er klart, at det var en farlig plads at anløbe — så kan sømanden jo forlange sig afmønstret, men han skulle selv betale sin hjemrejse. Her har vi altså igen en af de forbedringer, der er i lovforslaget: nu skal han kun betale det halve af sin hjemrejse. Men altså, ved sejlads til krigsførende havne, eller hvor der er stor fare for sømandens liv og helbred, eller til havne, hvor der er udbrudt eller er ondartede epidemier, kan sømanden i dag forlange sig afmønstret, inden man kommer til havnen, og få det halve af hjemrejsen betalt. Vi mener imidlertid, at han bør have hele hjemrejsen betalt. Nu skal det da indrømmes, at en reder kan sende et skib til en havn, og så udbryder der krig omkring den havn, eller der udbryder en epidemi, og det kan rederen jo ikke på forhånd vide. Den reder, der sendte skibet til Saigon, vidste, at der var de forhold, der var, og det vidste sømanden også, men det kan altså ske under rejsen. Der har vi den idé i socialistisk folkeparti, at det er rederen, der er uskyldig, og derfor er det staten, der må betale hjemrejsen for sømanden i de tilfælde — og det vil jo være ganske få tilfælde.

Den forbedring, ministerens lovforslag indeholder, vil som nævnt koste en 4-5 mill. kr. Det er givetvis et skøn, det ved vi, men vi kan ikke få andet end et skøn. Men lad os

så sige, det bliver 4-5 mill. kr.; sætter vi så det i forhold til de omtrent 4 milliarder kr. i fremmed valuta, som dansk skibsfart indsejler, er det jo ikke store penge.

§ 61 siger, at i tilfælde af, at sømanden har mistet sine ejendele i kraft af forlis, sørøveri, brand, havari el. lign., kan han få erstatning. Der vil jeg støtte den socialdemokratiske ordfører i, at vi må have tyveri med ind. Der er langt mere tyveri i skibene i dag i udenlandske havne, og det hænger sammen med, at skibsbesætningerne er langt mindre, end de var før; førhen var det sådan, at vagtmanden var ved landgangen, og han havde overblik over hele skibssiden, og det kan vagtmanden i dag ikke have, for så bliver han sendt ned, han skal ordne det ene og det andet nede i skibet, og mens han er dernede, bliver der smidt en stor krog op med et stykke tovværk henne agter, og så er der nogle folk, der klatrer op dér og saver døre ud, og de kan ruffe et helt lukaf simpelt hen. Det, en sømand, navnlig en ugift sømand, har med sig i dag, kan være temmelig dyre ting, og den enkelte sømand kan ikke tyveriforsikre sig, det lader sig ikke gøre; der er ingen forsikringsselskaber, der vil forsikre ham mod tyveri. Jeg håber, vi i udvalget kan drøfte mulighederne for at få det med ind under den nævnte paragraf.

Men sagt med disse få ord viser socialistisk folkeparti en meget stor velvilje over for forslaget og håber på visse forbedringer under udvalgsarbejdet.

Handelsministeren (Erling Jensen): Jeg skal takke for en fra alle sider meget velviljig behandling af det nye forslag til sømandslov.

Jeg skal specielt til hr. Bertel Pedersen sige, at jeg er enig med ham i hans vurdering af, at dette nye lovforslag betegner en overordentlig væsentlig nydannelse både i opbygning, i form, i sprogbrug og da heldigvis især i indhold.

Jeg er helt opmærksom på den stikordsproblematik til praktisk anvendelse af loven, som både hr. Bertel Pedersen og flere andre ordførere har nævnt. Jeg skal gøre opmærksom på, at det jo ikke længere er nogen almindelig form i dansk lovgivning, og at vi både i denne situation og i andre har ment også at behøve at tage et rimeligt hensyn til, at love opstilles ensartet og føl-

[Handelsministeren.]

ger ensartede systemer, men jeg er da helt enig i, at denne problematik er egnet til en videre drøftelse under udvalgsarbejdet.

Jeg kan også bekræfte, at dette lovforslag går længere, end betænkningen lagde op til, og jeg synes, jeg skylder de overordentlig dygtige og omhyggelige medlemmer af udvalget, der skrev betænkningen, at sige, at det nok først og fremmest har noget at gøre med, at udviklingen på områder som arbejdsforhold, klima og trivsel på arbejdspladsen, og den ansattes placering i samarbejdssituationen, går så hurtigt og er gået så hurtigt, som tilfældet er.

Når hr. Bertel Pedersen, hr. Vivike og flere andre nævner spørgsmålet om reglerne for opsigelsesmulighed, fratrædelsesmulighed og fri hjemrejse, hvor der er sket en udvikling fra, at tidsintervallerne var 12 måneder på begge områder, til de nu i lovforslaget er henholdsvis 9 og 6 måneder, synes jeg, jeg skylder hr. Bertel Pedersen at bekræfte, at også jeg betragter dette som led i en udvikling, ikke en slutsten, men nok en rimelig udvikling i forhold til det, der var, og i forhold til tidspunktet.

Jeg har bemærket mig hr. Bertel Pedersens spørgsmål, som jeg er enig i, at vi skal arbejde videre med under udvalgsarbejdet. Jeg vil gerne allerede nu sige, at når vi har anvendt udtrykket „ægtefælle“, skyldes det, at dette udtryk endnu, bl. a. fordi drøftelser omkring moderne ægteskabsret ikke er afsluttet, anvendes i dansk lovgivning. Jeg er ikke overbevist om, at det er overvældende overskueligt for dette specielle lovforslags vedkommende at indføre særregler for det, vi plejer at kalde papirløse ægteskaber, men jeg drøfter det meget gerne.

Både hr. Vivike og hr. Bertel Pedersen har nævnt, at man nok burde gøre rederen ansvarlig ikke blot i tabssituationer for sømanden, knyttet til forlis og sørøveri, men også i tyverisituationer. Det har været vor opfattelse ved formuleringen af lovforslaget og også af denne paragraf, at det gjaldt om, at vi formulerede os særskilt, når der forelå særskilte situationer knyttet til tilværelsen til søs, og så vidt muligt ikke gik ind i særskilte ordninger, når tingene kunne sidestilles med forholdene til lands. Det har været vor opfattelse, at mens forlis og sørøveri er noget, der kun kan hænde for en sømand, så

er tyveri noget, der desværre hænder også for mennesker, der er i en arbejdssituation til lands, men jeg er helt indforstået med, at vi i udvalget må drøfte, om der eksisterer en helt speciel situation for den søfarende også på tyveriområdet, og i så fald om vi har mulighed for at bistå de søfarende på dette område. Men indledningsvis har jeg forsøgt at redegøre for, at udgangspunktet bør være, at vi kun særlovgiver, når der er et særligt hensyn beroende på, at man befinder sig til søs.

Jeg takker også hr. Adam Møller for hans bemærkninger om, at dette lovforslag er et godt grundlag at arbejde en ny lovgivning igennem på, og jeg synes, vi har grund til også at takke hr. Adam Møller og hans parti for bemærkningen om, at også en udgiftsstigning på 4-5 mill. kr., hovedsagelig knyttet til forbedringen omkring fri hjemrejse, er vel anvendt på søfartserhvervet. Jeg er enig i denne vurdering og takker for tilslutningen hertil.

Jeg bemærkede mig, at hr. Adam Møller forbeholdt sig sin og sit partis stilling på de områder, hvor lovforslaget er mere vidtgående end betænkningen, og det forstår jeg naturligvis godt. Der er jo tale om en nydannelse, man ikke på samme måde har kunnet forberede sig til, men jeg bemærkede mig også hr. Adam Møllers følgebemærkning, at der kunne jo da være tale om, at de mere vidtgående forslag var udtryk for, at lovforslaget derved var blevet endnu mere tidssvarende, og i så fald ville man formentlig kunne tilslutte sig. Det er mit håb, at udvalgsarbejdet vil kunne dokumentere, at det er det, der er tale om.

Jeg kan også bekræfte, at selv om der ikke er samstemmighed i formuleringen af paragraffer, er det også min vurdering, at dette lovforslag er udtryk for en fortsat nær nordisk samhørighed på søfartens område, en samhørighed, vi også på en lang række andre søfartsområder i fællesskab gør overordentlig meget for at bevare også i den fremtidige situation.

Når det drejer sig om disciplinbodssystemet, har også jeg hørt den vurdering, som hr. Adam Møller gav udtryk for, at der formentlig kunne være situationer, hvor man ikke gjorde de søfarende nogen tjeneste ved at fjerne dette disciplinbodssystem, og det tør jeg ikke benægte. Over for det står, at

[Handelsministeren.]

disciplinbodssystemet efter min opfattelse måtte virke så forældet, så utidssvarende, i forhold til, hvordan mennesker i øvrigt behandles i en ansættelsessituation, at det var nødvendigt at fjerne det, og det er mit indtryk, at både skibets ledere og skibets ansatte vil vide at være i stand til at leve med, at der ikke længere eksisterer noget særligt disciplinbodssystem.

Både hr. Adam Møller og flere andre ordførere har rejst problemet med forhøjelsen af aldersgrænsen for arbejde til søs fra de 15 til de 16 år for unge mænds vedkommende, og jeg glæder mig over, at alle, så vidt jeg har kunnet konstatere det, tilslutter sig en forhøjelse — hr. Vivike også gerne en kraftigere forhøjelse end den foreslåede — men alle samtidig understreger, at en erhvervsorientering på et tidspunkt, hvor den unge er interesseret i at tage stilling til sin erhvervsituation, skal være mulig. Jeg drøfter da meget gerne i udvalget, hvordan vi løser dette med forhåbentlig bibeholdelse af den forhøjede aldersgrænse.

Jeg skal takke hr. Jens Peter Jensen for hans udtalelse om, at vi, i hvert fald hvad indhold angår, er kommet godt fra en vanskelig lovgivning. Jeg forstår godt hans bemærkninger om forholdet mellem justitsministerielle jurister og lægfolk, men jeg vil godt endnu en gang understrege, at samtidig med at der er et lægmandsproblem knyttet til, at den enkelte lov følger et system, man kender, er der nok også i vort samfund en lægmandsfordel knyttet til, at love i al almindelighed følger et sådant fællessystem, at man har let ved at finde ind ikke bare i en ny lov på et specialområde, men i lovgivning i al almindelighed, når først man kender nogle ganske få af dem. Og det har ikke været en lyst til at teoretisere, der har præget bl. a. lovkontorets vejledning af handelsministeriet, men en lyst til at skabe den størst mulige ensartethed også af hensyn til, skal vi sige lovenes forbrugere.

Hr. Jens Peter Jensen nævnte spørgsmålet om redernes andel i forbindelse med fri hjemrejse, og jeg skal bekræfte, at denne andel også vokser ved de nye bestemmelser. Jeg kan da godt se, at der her er tale om en udgiftspost for samfundet, der er utraditionel i forhold til mange andre udgiftsposter,

men jeg tror, jeg skylder søfartserhvervet at sige, at det ikke er på så forfærdelig mange områder, at samfundet i øvrigt har haft mulighed for at bistå dette overordentlig kraftigt valutaindtjenende erhverv, så derfor har jeg ikke personlig nogen betænkeligheder ved den udgift, der her er tale om.

Jeg er helt enig med hr. Jens Peter Jensen i, at dette forslag rummer et væld af detaljer, også et væld af detaljer, som for os ikke-søfarende kan være vanskeligt tilgængelige, fordi de forekommer usædvanlige. De egner sig derfor til et grundigt udvalgsarbejde.

Jeg kan bekræfte hr. Valbaks opfattelse, at en sømandslovgivning er præget og skal være præget af, at man lovgiver, fordi der er tale om afvigende forhold set i relation til en almindelig arbejdssituation til lands. Jeg håber ikke, at det skal komme så vidt, som hr. Valbak antydede, at det enkelte skib skulle blive nødt til at have juridisk assistance med om bord. Nu kan det altid være rart at have jurister i nærheden af sig, men jeg indrømmer, at det ville forekomme lidt overdrevet i denne situation, og jeg tror at vi, hvis der skulle være ting, der ikke er udtrykt tilstrækkeligt klart, nok skal få det afklaret under udvalgsarbejdet og i de bekendtgørelser, der eventuelt skal knyttes til lovgivningen.

Jeg er helt enig i hr. Valbaks vurdering af, at aftalestof, når det er nyt, og når det ikke er knyttet til en fælles accept i forvejen, ikke egner sig til lovgivning, men til overenskomstmæssig drøftelse. Derfor er det, der kunne være aftalestof pr. tradition, i denne lovgivning altid kun noget, der i en længere periode har været indarbejdet i denne lovgivning, og noget, der over en længere periode har fået en fælles accept som værende aktuelt lovstof, noget, man havde overladt til lovgivningen. Derimod er jeg meget stærkt interesseret i det synspunkt, at nyt aftalestof, så langt som det overhovedet er muligt, bør høre hjemme i overenskomster og ikke i en lovtæst, der let kan have en tendens til at virke bindende i en længere og mere stivnet periode, end en overenskomstaftale giver mulighed for.

Også hr. Valbak nævnte spørgsmålet om statsbidraget på de 50 pct. Jeg er ikke uenig i, at spørgsmålet om, hvorvidt noget sådant skal eksistere ud i al fremtid, kan diskutere-

[Handelsministeren.]

res, men i mit svar til hr. Jens Peter Jensen ligger også en understregning over for hr. Valbak af, at jeg ikke tror, det er nogen skade til, at vi på nogle få punkter kan dokumentere over for et vigtigt erhverv, at vi er villige til at yde det bistand i dets udvikling.

Hr. Vivike havde hovedsagelig ros tilovers for dette lovforslag, og uden at forklejne de andre ordførere, må jeg måske have lov at sige, at en gammel sømands ros af en lovgivning af denne art uvilkårligt må varme særligt. Jeg er enig med hr. Vivike i, at hvis man forestillede sig, at vi i stedet for at afskaffe disciplinbuden til søs indførte den til lands, ville man meget hurtigt af samfundet og dets lønmodtagere blive belært om princippet altmodischkeit.

Når det drejer sig om spørgsmålet om alder, forstår jeg da godt, at hr. Vivike finder, at den tekniske udvikling kunne gøre en endnu højere aldersgrænse rimelig, og jeg forstår såmænd også godt hr. Vivikes betragtninger om at føre udviklingen fra de 2 gange 12 måneder ned til ikke bare 9-6, men 6-6. Det er min vurdering, at vi med forslaget om at gå op fra 15 år til 16 år og forslaget om i stedet for 2 gange 12 måneder at indføre 9-6 er på vej ind i en meget kraftig udvikling, og jeg så personlig gerne, at denne udvikling ligesom kunne blive markeret i bred enighed, inden næste skridt i udviklingen må tages, når en periode er gået.

Jeg skal endelig sige, at når det drejer sig om spørgsmålet om alder, skal vi nok se i øjenene, at 16 års grænsen relativt hurtigt vil blive passeret af udviklingen i skolegangen, hvad der vil gøre grænsebetingelserne for erhvervsituationen fælles for alle. Også det har nok betydning i vore drøftelser, for samtidig med at det er vigtigt, at ingen ung kommer ud på skibene, før han er moden nok dertil, er det vigtigt, at søfarten kan få de unge ind i skibsfarten og få dem ved at kunne interessere sig for dem på det tidspunkt, da de unge er i en situation, hvor de ønsker at foretage deres erhvervsvalg.

Må jeg have lov at slutte med at sige, at med den behandling, dette lovforslag har fået fra alle partiers side, føler jeg mig overbevist om, at vi i fællesskab kan skabe et lovforslag, der vil betyde en overordentlig kraftig forbedring for sømænd og søfarende i

det hele taget, og også være et kraftigt incitament til at skabe en stadig bedre udvikling i det erhverv, disse søfarende er beskæftiget i.

Hermed sluttede forhandlingen.

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Formanden: Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til arbejdsmarkedsudvalget. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Der er ikke mere på dagsordenen.

Kommunaludvalget har afgivet betænkning over forslag til lov om ændring af lov om beskatning til kommunerne af faste ejendomme. (Bortfald af lempelse af amtskommunal grundskyld m. v.). Eksemplarer vil blive omdelt.

Der er foretaget ændringer i følgende udvalg:

Udvalget angående forslag til lov om søtransport af gods til Grønland m. v.:

Udtræder: Henning Jensen.
Nyt medlem: Moses Olsen.

Folketingets næste møde afholdes i morgen, fredag den 9. marts, kl. 11 med følgende dagsorden:

1) *Tredje behandling af:*

Forslag til lov om ændring af lov om oplysningsretten til litterære og kunstneriske værker.

2) *Tredje behandling af:*

Forslag til lov om ændring af lov om retten til fotografiske billeder.

3) *Tredje behandling af:*

Forslag til lov om ændring af lov om børne- og ungdomsforsorg. (Udvidet klageadgang m. v.).

4) *Tredje behandling af:*

Forslag til lov om ændring af merværdiafgiftsloven. (Kontrolbestemmelser m. v.).

[Formanden.]

5) *Tredje behandling af:*

Forslag til lov om ændring af skattekontrolloven.

6) *Tredje behandling af:*

Forslag til lov om ændring af lov om veterinærvesenet samt om udøvelse af dyrælgegering.

7) *Første behandling af:*

Forslag til lov om forbud mod visse offentligt ejede eller koncessionerede virksomheders medlemskab af private arbejdsgiverorganisationer [af Henning Philipsen m. fl.].

8) *Første behandling af:*

Forslag til folketingsbeslutning om ændring af arbejderbeskyttelseslovgivningen [af Frandsen m. fl.].

9) *Første behandling af:*

Forslag til lov om arbejdsretten.

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

Forslag til lov om ændring af lov om tipning [af Bo Kristensen m. fl.].

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

Forslag til folketingsbeslutning om nedsettelse af et udvalg til undersøgelse af lægevæsenet m. v. [af Nordqvist m. fl.].

Mødet hævet kl. 16.15.

60. møde.

Fredag den 9. marts kl. 11.

Formanden: I skrivelse af dags dato meddeler landbrugsministeren, at han ønsker skriftligt at fremsætte:

Forslag til lov om støtte til modernisering af jordbrugsbedrifter.

Fra statsministeriet har jeg modtaget følgende skrivelse:

„Statsministeriet
København, den 6. marts 1973.

På statsministeriets derom nedlagte forstilling er det ved allerhøjeste resolution af 23. februar 1973 bestemt, at sager vedrørende uddannelsen til embedsløge fra den 1. april 1973 at regne overføres fra undervisningsministeriet til indenrigsministeriet.

Hr. formanden bedes underrette folketinget herom.

sign. Anker Jørgensen
sign. A. Lund-Sørensen

Folketingets formand“.

Skriftlig fremsættelse af lovforslag.

Landbrugsministeren (Ib Frederiksen): Jeg tillader mig herved for det høje folketing at fremsætte forslag til lov om støtte til modernisering af jordbrugsbedrifter.

De europæiske Fællesskaber har i 1972 intensiveret bestræbelserne for at fremme en fælles strukturpolitik inden for jordbrugserhvervene i medlemsstaterne.

Ved 3 direktiver af 17. april 1972 er gennemført regler, der tilstræber, at medlemsstaternes støtte til strukturforbedringer gives efter ensartede retningslinjer og med delvis bidrag fra Den europæiske Landbrugsfond.

Disse 3 direktiver er dels et direktiv om moderniseringsstøtte til jordbrugsbedrifter, som i det væsentlige tilsigtes gennemført