

[Moses Olsen.]

er så forskellige, at der uvægerlig finder diskrimination sted, f. eks. med hensyn til liberaliseringen. Jeg vil derfor med sindsro og uden at føle, at jeg diskriminerer nogen, stemme for dette lovforslag.

Ministeren for Grønland (Knud Hertling): Jeg er selvfølgelig ked af, at hr. Kofoed vil stemme imod lovforslaget. Hr. Kofoed betegner lovforslaget som voldsomt diskriminerende. Nu har hr. Moses Olsen næsten taget ordet ud af munden på mig. Det at blive diskrimineret kender vi jo alt for godt i Grønland, så det i sig selv er ikke noget argument. Det kan være, hr. Kofoed og jeg bedre kan forstå hinanden, hvis jeg bruger udtrykket beskyttelse. Lovforslaget har været nødvendigt for at beskytte de primitivt udstyrede grønlandske fiskere over for de meget, meget effektive fiskere fra EF-landene. Hr. Kofoed ønsker at beskytte sine fiskere, og jeg og det grønlandske samfund ønsker beskyttelse af de grønlandske fiskere. Derved opstår denne situation, hvor vi har svært ved at blive enige. Men at tale om en stærk diskrimination er overdrevent, fordi hele baggrunden har været ønsket om at beskytte et folk, som ikke er nået så langt endnu i udvikling som andre lande, og som af forskellige årsager, formelle årsager, er blevet tvunget ind i dette fællesmarked.

Både hr. Kofoed og hr. Moses Olsen var inde på spørgsmålet om § 4, kompetencefordelingen med hensyn til farvandene omkring Grønland mellem fiskeriministeren og ministeren for Grønland. Her kan man se, at hr. Kofoed beklager denne paragraf, mens hr. Moses Olsen beklager, at vi har ændret udtrykket i forhold til det oprindelige udkast fra „farvande“ til „fiskeriterritorium“ og altså har indskrænket ministeren for Grønlands kompetence. Her er der igen en total modsætning imellem hr. Kofoed på den ene side og hr. Moses Olsen og mig på den anden side. Det skyldes jo nok, at vi i Grønland har den opfattelse, at ordningen af fiskerbefolkningens forhold, reguleringen af fangstmuligheder osv., bedst varetages af den minister, som står det grønlandske samfund nærmest, nemlig ministeren for Grønland. Disse sager kræver et nøje samarbejde mellem det grønlandske landsråd og ministeriet for Grønland, og det er vores opfat-

telse, at dette bedst kan ske ved, at denne kompetence overføres til ministeren for Grønland.

Hermed sluttede forhandlingen.

Lovforslagets §§ 1-12 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 mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

Anden behandling af forslag til sømandslov.

(Første behandling af lovforslaget (nr. 194) findes i tidenden af 4534, udvalgets betænkning i tillæg B. sp. 2255).

Der var stillet 13 ændringsforslag i betænkningen.

Uden for betænkningen var der ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslagets paragraffer, ændringsforslagene og spørgsmålet om lovforslagets overgang til tredje behandling sattes til forhandling under ét.

Bertel Pedersen: Efter førstebehandlingen har vi i udvalget drøftet lovforslaget og søgt uddybet hensigten med flere af lovforslagets paragraffer, og derved er mange punkter afklaret. Det må siges, at lovforslaget er en betydelig forbedring i forhold til den gældende lov. Den revision, der er foretaget, skyldes et godt kommissionsarbejde, men i lige så høj grad handelsministerens udarbejdelse af lovforslaget; det har skabt en moderne sømandslov, som vil være et godt arbejdsgrundlag for de involverede parter.

Handelsministeren har efter ønske fra udvalget stillet ændringsforslagene nr. 2-13 for at tydeliggøre teksten i de enkelte paragraffer, hvor der er henvisninger til andre paragraffer, ved at indføje stikord, der hen-

[Bertel Federsen.]

viser til, hvilket område et nævnt paragrafnummer omfatter.

Handelsministeren har derudover til § 7 stillet ændringsforslag nr. 1 om, at man nu ligestiller sømænd og fyrbødere med officererne — styrmænd, telegrafister og maskinmestre — i forbindelse med hjemrejse efter en vis optjeningstid. I den gældende lov har man en 12 måneders bestemmelse for alle kategorier. I det lovforslag, vi behandler, var optjeningstiden foreslået til 9 måneder for søfolk og 6 måneder for officersgrupperne. Nu har handelsministeren stillet ændringsforslag om at nedsætte de 9 måneder for søfolk til 6 måneder, sådan at ligestillingen bevares. Vi er i udvalget enige om at anbefale disse ændringsforslag.

Udvalget har beskæftiget sig indgående med aldersgrænsen på 16 år, der er foreslået i § 4, og fået oplyst, at den ikke skulle være til hinder for, at unge under denne alder deltager i den af skolerne tilrettelagte erhvervspraktik om bord i skibe. Dette arbejde kan ikke ligestilles med det i lovforslaget nævnte „arbejde om bord“. Det samme gælder skoleelever, der deltager i sejlads med sejlskibe, der er indrettet til lejrskoleformål el. lign. Det gælder også sejlskibe, der har sociale funktioner, som f. eks. sejlskibet „Fulton“, hvor der heller ikke udføres arbejde af erhvervmæssig karakter.

Udvalget har efter en henvendelse fra de søfarendes organisationer drøftet spørgsmålet om i lovforslaget at indsætte en bestemmelse, der giver en sømand ret til at deltage i lovlig strejke eller anden tilsvarende konflikthandling, også når skibet ligger i udenlandsk losse-, laste- eller oplægningshavn. Handelsministeren har givet udtryk for, at man bør afvente en løsning af dette spørgsmål gennem kollektive aftaler, men vil overveje en lovændring, såfremt der ikke i løbet af 2 år er opnået en overenskomstmæssig løsning. Dette har udvalget tilsluttet sig.

Derudover har handelsministeren givet udtryk for, at han samtidig vil overveje en

ændret byrdefordeling mellem staten og rederne i forbindelse med hjemrejseudgifter, som i det gældende lovforslag er anslået til ca. 4-5 mill. kr. årligt for staten, og som forøges med 1½-2 mill. kr. med det fremsatte ændringsforslag. Den administration, der i denne forbindelse fremkommer, vil bortfalde, såfremt rederne helt påtager sig denne udgift, og det af staten sparede beløb kunne da anvendes til nedsættelse af rederens afgiftsmæssige byrder på andre områder. Disse synspunkter har udvalget også tiltrådt.

På socialdemokratiets vegne skal jeg anbefale at stemme for de af handelsministeren stillede ændringsforslag og lovforslaget som helhed.

Adam Møller: Lovforslaget har jo haft en gang gennem folketinget, som man næsten kan kalde eventyrlig, bygget efter den gode gamle recept begyndende med den smukke enighed og samarbejde, der så forstyrres af onde anslag, som truer med at ødelægge samarbejdet, men hvor det dog trods alt ved gode kræfters indgriben på ny ender med, at alle lykkeligvis forenes i et oven i købet femkantet samarbejde om det væsentlige i denne vigtige lov, som så længe har været under forberedelse.

Nu står vi heldigvis i den situation, at vi i enighed kan gennemføre lovforslaget, og at vi i enighed har kunnet skrive udvalgsbetænkning. Men det var unægtelig en mærkelig situation, da det for kort tid siden så ud til, at socialdemokratiet på et principielt vigtigt område ikke ville gennemføre det forslag, deres egen regering havde fremsat, og som deres egen ordfører på socialdemokratiets vegne havde godkendt i den foreliggende form. Det var for øvrigt netop i de dage, da statsministeren gav udtryk for et ønske om samarbejde med i hvert fald ét af de tre oppositionspartier. Her kunne man altså få samarbejde med dem alle tre, oven i købet om den socialdemokratiske regerings eget forslag, og så var det alligevel lige ved

[Adam Møller.]

at glippe. Nå, men eventyret endte altså også denne gang godt, og jeg vil gerne glæde mig over resultatet.

Vi har fået opfyldt de ønsker, ordførerne udtalte ved første behandling, bl. a. ønsket om, at loven skulle affattes på en sådan måde, at den i højere grad kunne anvendes rent praktisk af søens folk. Vi har også fået nogle udtalelser i betænkningen i de besvarelser, som ministeren har givet, som tillader både at opretholde de sejlandes sociale institutioner og at få gennemført den meget nødvendige erhvervspraktik om bord på skibene samt lejrskoler og andre lignende ting, som jo betyder så meget for et erhverv, der er traditionelt i Danmark, og som man gerne skulle motivere ungdommen for i et stedse stigende antal at gå ind i.

Jeg vil gerne takke ministeren for den, jeg synes dygtige måde, hvorpå ministeren her har imødekommet udvalgets og ordførernes ønsker, partiernes ønsker, som de blev fremsat ved første behandling.

Vi har også i udvalget drøftet spørgsmålet om i lovforslaget at indsætte en bestemmelse, der giver en sømand ret til at deltage i lovlig strejke eller anden tilsvarende konflikthandling, også når skibet ligger i udenlandsk losse-, laste- eller oplægningshavn. Handelsministeren har givet udtryk for, at man bør afvente en løsning af dette spørgsmål gennem kollektive aftaler, men vil overveje en lovændring, såfremt der ikke i løbet af 2 år er opnået en overenskomstmæssig løsning. Handelsministeren har altså en forventning om, at spørgsmålet på normal måde løses gennem kollektive aftaler. Sker det ikke, vil ministeren på ny overveje sagen.

Den konservative holdning til sagen er ganske klar. Det konservative folkeparti finder, at spørgsmålet om de søfarendes aktionsret bør gøres til genstand for forhandling mellem hovedorganisationerne og ikke reguleres i sømandsloven. Vi deler den af handelsministeren ved lovforslagets fremsættelse anførte opfattelse, at dette forhold bør reguleres gennem kollektive aftaler og ikke løses ad lovgivningens vej. Der er i den forbindelse grund til at gøre opmærksom på, at handelsministeren over for udvalget har oplyst, at hverken den gældende sømandslov eller lovforslaget indeholder bestemmel-

ser, der retligt er til hinder for i de kollektive aftaler at regulere spørgsmålet om de søfarendes aktionsret i udenlandsk havn. Jeg er også af den opfattelse, at et lovindgreb i den frie aftaleret mellem arbejdsmarkedets parter vil indebære en fare for konflikter, der, måske utilsigtet, i væsentlig grad kan vanskeliggøre dansk skibsfarts stilling i international konkurrence.

Jeg anser det for at være af den største betydning ikke alene for skibsfarterhvervet, men for hele det danske samfund, at den tonnage, der sejler under dansk flag, ikke formindskes, og at dens konkurrenceevne stadig forbedres, så antallet af arbejdspladser for danske sømænd og andelen i verdenstonnagen stadig kan fastholdes. Det ville være ulykkeligt, om dansk skibsfart blev ramt af indre konflikter i et sådant omfang og under sådanne omstændigheder, at det kunne ødelægge vore muligheder for at deltage i international sejlads. Jeg mener derfor stadig, at lovgivningsmagten ikke ensidigt skal gribe ind i de arbejdsretlige forhold i et enkelt erhverv, men fortsat respektere den hidtil gældende frie forhandlingsret mellem parterne.

Jeg vil gerne gentage, hvad jeg fremhævede allerede ved forslaget første behandling, at det konservative folkeparti tror, at det på områder som arbejdsret og lignende områder er af meget stor betydning, at man ved forhandling mellem de interesserede parter når frem til forslag, som tilgodeser alle rimelige hensyn.

Udvalget har også drøftet, om fristen på 9 måneder for sømandens adgang til at fratræde i udenlandsk havn uanset modstående aftale bør nedsættes til 6 måneder, og som det allerede er nævnt, har handelsministeren stillet et ændringsforslag, som er tiltrådt af udvalget, der omhandler dette spørgsmål. Herigennem vil der blive gennemført en velfærdsforanstaltning for de søfarende, som de har ønsket, og som jeg tror vil vække megen tilfredshed hos det personel, der bliver omfattet af denne bestemmelse.

Det indebærer også, at der kan blive tale om, at statens udgifter forøges en smule til den velfærdsforanstaltning, det drejer sig om, når man lader sømændene rejse hjem efter denne 6 måneders tjeneste med gratis rejser, rejser, som betales med halvdelen af rederen og med halvdelen af staten. Jeg

[Adam Møller.]

tror, man må sige, at man fra statens side vel kan forsvare at give penge ud til denne velfærdsforanstaltning for de søfarende. Vi må i denne forbindelse ikke glemme, at hver enkelt, der arbejder i søfartens tjeneste, tjener et betydeligt beløb i fremmed valuta hjem til Danmark. Målt i kroner pr. beskæftiget er der ikke noget andet større erhverv i Danmark, der har den samme indtjeningssevne i fremmed valuta. Det drejer sig, så vidt jeg husker, om, at man allerede i 1972 på de danske skibe indsejlede et beløb på ca. 3.800 mill. kr., altså et meget væsentligt bidrag til den danske økonomi og til det danske samfunds trivsel, som jeg også mener med rimelighed må kunne modsvares af en interesse både for erhvervet og ikke mindst for dem, der er beskæftiget i erhvervet.

Jeg hilser med tilfredshed, at ministeren har givet udtryk for, at man måske kunne overveje senere hen, når erfaringerne er blevet større på dette område og man har set, hvorledes udviklingen vil være, en ændret byrdefordeling mellem staten og rederen med hensyn til hjemrejsudgifter med henblik på helt eller delvis at fritage staten for disse udgifter, idet ministeren mener, at det af staten herved sparede beløb eventuelt kunne anvendes til nedsættelse af redernes afgiftsmæssige byrde på andre områder. Hvis vi ad åre skulle komme til den opfattelse, at det ville være mindre administrativt onskrævende og derfor mere rationelt at lade rederen betale hele denne udgift, som altså er en velfærdsforanstaltning for de i søfartserhvervet ansatte, ja, så ville det vel, når vi lovgav på disse områder, være rimeligt, at vi så også tilgodeså erhvervet på anden måde, således som ministeren forudsiger. Forholdet er jo det, at skibsfartserhvervet trods sin store indtjeningssevne har vist sig at være et erhverv, der i meget ringe grad lægger beslag på støtteforanstaltninger fra statens side. Det er i høj grad et selvhjulpent erhverv. Det ønsker at være et selvhjulpent erhverv, men der er utvivlsomt, som vi jo har hørt det i den senere tid, afgifter, der eventuelt kan nedsættes på nogle områder, og hvis man altså kan finde frem til en praktisk løsning her, skal jeg gerne give tilslutning til det, når den sag kommer for.

Må jeg slutte med endnu en gang at sige,

at jeg synes, det var glædeligt, at vi nåede til enighed om gennemførelsen af denne lovgivning. Forberedelsen har jo stået længe på. Der har været kommissionsbehandling. Også dér nåede man frem til et resultat. Jeg synes, det siger lidt om folketingets arbejdssevne, at det også er lykkedes herinde at nå et resultat, et resultat, som jeg tror alle parter inden for skibsfartserhvervet og det danske samfund med ro kan leve med.

Jens Peter Jensen: Denne fortrinlige betænkning og de fornuftige ændringsforslag, som den højtærede handelsminister har stillet, taler for sig selv, så der er ikke grund til mange bemærkninger, men der skal alligevel gøres en antegnning ved et par forhold.

Det ene drejer sig om den henvendelse, man har modtaget fra de søfarendes organisationer vedrørende strejkeret, når et skib ligger i udenlandsk havn. Herom vil jeg sige, at jeg tror, at de søfarendes organisationers ledere skal tænke sig meget grundigt om, inden de eventuelt på ny kommer med forslag af den karakter. Sagen er jo, at hvis deres tanker blev realiseret, så ville det i vid udstrækning blive til skade for danske søfarende. Der er ingen tvivl om, at antallet af beskæftigede udlændinge — det være sig kinesere, marokkanere eller andre — ville vokse væsentligt i antal til skade for beskæftigelsen i danske skibe. Det kunne også medføre, at nogle rederier fandt ud af, at det var mere bekvemt at sejle under et andet flag end under det danske, og det kan da i hvert fald ikke være til danske søfarendes gavn, hvis det sker. For, hånden på matroshjertet: der er jo ikke ret mange danske søfarende, der kan tænke sig at sejle under et andet flag og forestille sig, at de får det bedre, end når de sejler under Dannebrog. Så det er vist nærmest det, man kan kalde nogle organisationsknuderier, der her har fundet sted.

Der står i betænkningen, at handelsministeren har givet udtryk for, at man bør afvente en løsning af dette spørgsmål gennem kollektive aftaler, men vil overveje en lovændring, såfremt der ikke i løbet af 2 år er opnået en overenskomstsmæssig løsning. Dette kan ikke opfattes som en løfteparagraf med nøjagtig samme sigte som det, de søfarendes organisationer har opstillet. I så fald ville der jo være tale om en pression

[Jens Peter Jensen.]

over for en enkelt part i en faglig forhandling, og den slags indlader den højtærede handelsminister sig naturligvis ikke på.

Man tør selvfølgelig intet forsværge. Den højtærede handelsminister har jo bevæget sig ind i alvorlig tåge og med betydelig risiko for havari netop omkring de problemer her, men det skyldes vel mangel på erfaring i politisk navigation, at det kom dertil. Jeg ved ikke, om den højtærede handelsminister har modtaget inspirationer og tilskyndelser fra den højtærede statsminister. Et og andet kunne tyde på det, men det gør jo ikke sagen bedre. Der måtte altså sendes bjærgningsfolk ud for at få klaret dette her, og nu skal der betales en bjærgningshyre for det, nemlig den udesøgte ekstraudgift, som rederne og statskassen må betale.

Men jeg er glad for, at vi fik en lykkelig udgang på havariet. Jeg synes, der nu foreligger en god sømandslov. Venstre kan anbefale de af ministeren stillede ændringsforslag og forslaget som helhed, og så behøver vi vel ikke at grave mere i det andet. Det står jo nu i al sin tydelighed, hvad der her er tænkt på og talt om.

Valbak: I modsætning til hr. Adam Møller skal jeg helt afholde mig fra at bevæge mig ud i eventyrets verden. Der er jo visse eventyr, der er fulde af grimme trolde, og det kan give mareridt at tænke på sådan noget.

Jeg skal nøjes med at tage udgangspunkt i en 3-4 af de hovedpunkter, jeg tog udgangspunkt i i min tale ved første behandling her i salen.

Dengang gav jeg bl. a. udtryk for, at det ville være meget ønskeligt, om vi kunne få gjort lovteksten mindre juridisk og lettere tilgængelig her og dér, fordi vi jo nødig skulle komme dertil, at det blev nødvendigt ligefrem at ansætte jurister om bord for at udlægge teksten i den snævre vending. Nu er det jo sådan, at et nyt parti på parnasset som et vigtigt programpunkt netop har at afskaffe jurister. Jeg skal ikke tage en sikker stilling til det, bare sige én ting, at jeg da ikke vil afvise, at der måske er én jurist for mange i dette land.

Jeg er tilfreds med de tydeliggørende og henvisende tekster, som udvalgsarbejdet har resulteret i, og jeg skal derfor, sådan som hr. Bertel Pedersen gjorde det og andre

med, anbefale de ændringsforslag, som sigter imod det.

Et andet hovedpunkt: under første behandling var jeg indforstået med, på mit partis vegne, at ændre mindstealderen for arbejde om bord fra 15 til 16 år. Jeg tilføjede dengang, at det ikke burde føre til, at unge under denne alder blev forhindret i at orientere sig om sømandserhvervet gennem erhvervspraktik om bord. Som bekendt deltager jo erhvervspraktikanter i arbejdet på praktikstedet — i land som på søen — for at få et realistisk indtryk af, hvad det hele egentlig drejer sig om. Som omtalt af andre ordførere har dette spørgsmål været behandlet i udvalget, og jeg kan derfor nøjes med endnu en gang at henvise til, hvad der blev handelsministerens og udvalgets fælles konklusion, nemlig at 16 års aldersgrænsen ikke er til hinder for, at unge under denne alder deltager i erhvervspraktik om bord i skibe. Jeg ville tro, at skibsfarten med betækningsbemærkningerne her har fået et formelt grundlag at stå på ved tilrettelæggelsen af sin præsentation af erhvervet for unge i erhvervsvalgovervejsituationen.

Der var en tredje ting, som jeg gjorde opmærksom på ved første behandling, og det var de udgifter, som hjemrejse- og fratrædelsesreglerne automatisk udløser for staten, og dermed de øgede udgifter, der automatisk følger med de foreslåede ændringer i forbedrende retning. Statens deltagelse i netop disse udgifter tror jeg godt man kan betegne som historisk begrundet, og den art begrundelser har det med efterhånden at tabe noget i værdi. Vi ser gerne, det vil jeg gerne gentage, at denne efterhånden lidt kunstige og administrativt utilfredsstillende form for statslig medvirken afgår ved en snarlig død. Jeg er tilfreds med, at dette synspunkt har vundet bred tilslutning i udvalget, at handelsministeren er enig i det, og at han i konsekvens heraf vil overveje problemet med henblik på en eventuel ændring. Lad mig tilføje: jeg er enig i, at der i takt med, at staten træder tilbage fra deltagelse i hjemrejseudgifterne, sker en nedsættelse af skibsfartens afgifter på andre områder.

Det fjerde og sidste hovedpunkt i min tale ved første behandling handlede om noget, som flere ordførere her har været inde på, nemlig spørgsmålet om balancen

[Valbak.]

imellem sømandslov og aftaler ved overenskomst. Jeg sagde som mit hovedsynspunkt: sømandsloven indeholder snarere for meget end for lidt af det stof, som naturligt hører til i overenskomsterne. Baggrunden for mine udtalelser dengang var de søfarendes organisationers ønske om, at der i loven skal tages parti i spørgsmålet om omfanget af lovlig konflikt på de søfarendes præmisser. Dengang konkluderede jeg, at jeg var ganske enig med handelsministeren i den vurdering, han selv i sin fremsættelse havde givet udtryk for, nemlig at spørgsmålet hører til i overenskomstområdet. For min del var det naturligvis forudsat, at sømandsloven ikke af nogen part kunne påberåbes som en retlig barriere mod forhandlinger og mod aftale på overenskomstområdet, f. eks. i spørgsmålet om konflikters afvikling og konflikters omfang.

Jeg kan roligt sige, at udvalgsarbejdet har bekræftet, at sømandsloven retligt ikke hindrer forhandling om konfliktaftale, herunder af udvidet karakter. For det første: handelsministeren har i et svar til udvalget, bilag 15, spørgsmål 6, klart sagt:

„Hverken den gældende sømandslov eller lovforslaget indeholder bestemmelser, der retligt er til hinder for at regulere spørgsmålet om de søfarendes aktionsret i udenlandsk havn i de kollektive aftaler.“

Det er rigtigt, at handelsministeren i svar på et andet spørgsmål i samme bilag oplyser, at de to sociale beskyttelsesparagraffer, nemlig § 6 og § 7, faktisk kan betyde en begrænsning, men handelsministeren tilføjer — det er det væsentlige — at det kun er i situationen, hvor spørgsmålet netop ikke er løst ved en aftale.

Rederne har ved deres henvendelse til udvalget bekræftet, at de ikke vil kunne påberåbe sig sømandsloven i eventuelle forhandlinger om nye aftaler på området. Vi er for vort vedkommende tilfreds med, at dette er slået fast og anerkendt i udvalget.

En uafbalanceret løsning som den, det en overgang trak op til, ville kunne medføre omfattende konsekvenser for erhvervet. Det bekræftes klart af handelsministeren i et svar til udvalget. Jeg henviser her til bilag 19.

Vi har — og det skal jeg slutte med — alle sammen grund til at være tilfreds med

den udgang, spørgsmålet om konflikt foreløbig har fået.

Søfartsorganisationerne vil nu med betænkningen i hånd, og om eller når de måtte ønske det, kunne gå til de modstående organisationer for at forhandle sig frem til en aftale. Man vil, antager jeg, nok finde de modstående organisationer rede til at gå ind i en forhandling.

Vi har alle sammen grund til at håbe på, at der kommer en holdbar aftale ud af det, og det vil sige en aftale, der ikke sælger vitale samfundsinteresser, en aftale, som i lige grad tager hensyn til begge parter berettigede interesser.

Jeg skal kun tilføje, at mit parti har besluttet sig for at slutte op om lovforslaget og samtlige ændringsforslag, omtalte såvel som uomtalte.

Vivike: Her har vi et lovforslag, som alle folketingets partier, Danmarks Rederiforening og de søfarendes organisationer er enige om, så det kniber mig altså at snutte, at der skal snakkes så meget om det ved anden behandling, men det skulle der tilsyneladende.

Jeg skal fatte mig i korthed.

Vi havde fra SF's side udarbejdet nogle ændringsforslag, der var 5 i alt, vi tog de 4 tilbage, da ministeren kom med et ændringsforslag, der gik ud på, at den menige besætning kan hjemsendes efter 6 måneder, altså på samme måde som officerer og andre rederiansatte, og da ministeren i betænkningen har udtalt, at de søfarendes organisationer og Danmarks Rederiforening må forhandle sig frem til en regel, hvorefter de har strejkeret i udenlandsk havn.

Nu ved jeg godt, at der er nogle, der har talt meget imod dette her. Men så skal man huske på, at da jeg sejlede til søs, var der 80 pct. af skibene, der af og til kom i en dansk havn, kun 20 pct. kom aldrig hjem, men i dag kommer 90 pct. af de danske skibe aldrig i dansk havn; det vil sige, at de søfarendes organisationer i forhold til landfagernes organisationer i høj grad er diskrimineret, at en aktionsret for dem har langt mindre betydning. Nu må de to parter så prøve at forhandle sig til rette; i øvrigt er jeg altså glad for, at ministeren har sagt, at ellers vil regeringen, når det par år er gået, se på det.

Med disse bemærkninger — jeg synes, det

[Vivike.]

var nok — kan jeg anbefale ændringsforslagene til vedtagelse og lovforslaget til vedtagelse ved tredje behandling.

Handelsministeren (Erling Jensen): Jeg skal have lov at takke for de meget positive bemærkninger, der er gjort om det resultat, der er nået med dette lovforslag, og jeg håber, jeg er enig også med den eller de enkelte ordførere, der har haft et par skeptiske bemærkninger om arbejdets gang, når jeg siger, at det afgørende nok er, hvordan resultatet kommer til at tage sig ud.

Jeg skal takke hr. Adam Møller for en meget grundig gennemgang af det konservative folkepartis positive stillingtagen og dets positive medvirken til det resultat, vi har nået, en positiv holdning, som jeg kun kan bekræfte.

Jeg skal sige til hr. Jens Peter Jensen, at de bemærkninger, der står om strejkeretten set i forhold til retten til at fratæde arbejde i udenlandsk havn, skal tages nøjagtig efter ordlyden i betænkningen. Da vi har haft lejlighed til at diskutere denne ordlyd under udvalgsarbejdet, og da jeg har haft indtryk af, at hr. Jens Peter Jensen vist oven i købet ved den lejlighed var med til at markere ordlyden, sådan at den ikke kunne betvivles på nogen måde, vil jeg tro, at hr. Jens Peter Jensen også er fuldt tilfreds med den ordlyd og ikke ønsker nogen yderligere fortolkning af den på dette tidspunkt.

Når hr. Jens Peter Jensen havde en lidt morsom bemærkning om, at handelsministeren havde bevæget sig ud i tåge med risiko for havari, må jeg måske have lov at sige, at det er da vist kun et udtryk for en vis manøvredegytighed, at man kommer ud af tågen igen uden at være havareret og kan føre skibet frelst i land, måske oven i købet et skib, der har fået et noget bedre udseende, end det havde, da det blev søsat.

Til hr. Valbak skal jeg bekræfte, at jeg kun kan være taknemlig for, at man under udvalgsarbejdet har givet mig større mulighed for at gøre denne lov lettere tilgængelig og mindre juridisk. Jeg blev lidt nervøs, da hr. Valbak talte om, at man muligvis havde én jurist for mange; jeg håber ikke, det er handelsministeren, han tænker på.

Jeg er enig i og vil også gerne her bekræfte, at vi har et overordentlig stort behov for

ikke at lægge erhvervspraktikken netop for de søfarende nogen som helst hindringer i vejen. Det er overordentlig vigtigt, at man, når det drejer sig om tilbuddene til de unge, kan gøre tilbuddet om en søfartsuddannelse jævnsides med andre tilbud, og at aldersgrænsen på de 16 år derfor ikke skal være til hinder for erhvervspraktik til søs.

Endelig er det også min opfattelse, at det er en værdifuld forbedring af fremtidsudsigterne, at vi har været enige om, at jeg i løbet af den kommende tid skal undersøge mulighederne for, om vi kan ændre fordelingen af udgifter, således at staten — delvis til at begynde med og helt senere hen — kan trækkes ud af denne fordeling, således at noget, der er naturligt knyttet til en erhvervs gennemførelse, betales af erhvervene, men også således, at de midler, staten derved sparer, i vidt omfang søges anvendt til at ændre på nogle skibsfartsafgifter, det nok vil være rimeligt at modernisere også i størrelsesmæssig henseende. Jeg er udvalget taknemlig for, at det har villet give mig den tidsmæssige frist, der er nødvendig for, at dette kan gøres på en fornuftig og tilstrækkelig dybtgående måde.

Jeg skal takke hr. Vivike for hans meget positive vurdering af dette lovforslag; ingen kan være lykkeligere end jeg for en vurdering, ikke mindst fra en gammel sømand, om, at ikke alene kan alle politiske partier i denne sal, men også erhvervet og de søfarende være tilfreds med den nye lov, de nu får.

Mit partis ordfører nævnte de yderligere fordele, denne lovgivning har fået, efter at have markeret, at den i sig selv var et kraftigt spring frem mod en modernisering og en ny tid også med henblik på klimaet for de søfarende: de stikordstilføjelser, vi har fået sat ind, den hurtigere nedsættelse af tidsintervallet for, at man kan få hjemrejse i udenlandsfart, til 6 måneder i stedet for de 9, og han nævnte også spørgsmålet om konfliktsituationen.

Jeg vil gerne bekræfte, at jeg anser det for en forbedring af lovgivningen, at vi har fået sat stikordene ind, og jeg kan kun glæde mig over, at en udvikling, som jeg havde peget på i mine egne bemærkninger, er kommet til at gå hurtigere, end jeg havde ment det muligt, og at vi altså med det samme tog skridtet frem til de 6 måneder.

[Handelsministeren.]

Endelig må jeg have lov at sige, at jeg finder det værdifuldt, at der er opstået enighed mellem de politiske partier om at give overenskomstueligheden, dvs. evnerne til at løse problemer af overenskomstmæssig art ad overenskomstmæssig vej, den chance, der ligger i de bemærkninger, vi nu har tilføjet.

Jeg har grund til at takke for, at de 5 partier har ønsket at markere denne lovs egnethed som et værdifuldt grundlag for sømandens situation om bord ved den enstemmighed til lovforslaget, der er synlig nu.

Jens Peter Jensen: Jeg skal kun sige dette vedrørende de bemærkninger, der står i betænkningen om, at handelsministeren vil overveje lovændring osv., at der står altså hverken mere eller mindre end det, der står i de sætninger, og mine supplerende bemærkninger gik alene ud på at forebygge, at der skulle blive lagt mere i disse sætninger end det, som den højtærede handelsminister og jeg altså er enige om — og var enige om, også da vi foretog selve redaktionen af sætningerne.

Så kan jeg ikke dy mig for at sige, at det er herligt at høre den højtærede handelsminister tale om den store manøvredygtighed, når man sådan kan komme i tåge og kan komme ud igen. Det var jo altså selvskabte vanskeligheder, og den højtærede handelsminister kan vist være glad for, at der ikke foreligger noget forsinkelsesansvar, der kan gøres gældende her.

Valbak: Til husværelse og mulig trøst for handelsministeren: jeg har indtil dette øjeblik ikke tænkt på handelsministeren som jurist. Det er først gået op for mig nu. Og en tilføjelse: selv ikke med denne viden vil jeg stoppe op ved tallet 1.

Hermed sluttede forhandlingen.

§§ 1-6, ændringsforslag nr. 1, § 7, således ændret, §§ 8-15, ændringsforslag nr. 2, § 16, således ændret, §§ 17-22, ændringsforslag nr. 3, § 23, således ændret, §§ 24-27, ændringsforslag nr. 4, § 28, således ændret, ændringsforslag nr. 5, § 29, således ændret, §§ 30-33, ændringsforslag nr. 6, § 34, således ændret, ændringsforslag nr. 7 og 8, § 35, således

ændret, §§ 36-40, ændringsforslag nr. 9, § 41, således ændret, §§ 42 og 43, ændringsforslag nr. 10, § 44, således ændret, ændringsforslag nr. 11 om en ny affattelse af § 45, § 45 i den ændrede affattelse, § 46, ændringsforslag nr. 12, § 47, således ændret, §§ 48-71, ændringsforslag nr. 13 om en ny affattelse af § 72, § 72 i den ændrede affattelse og §§ 73-77 vedtoges uden afstemning.

Lovforslagets overgang til tredje behandling vedtoges uden afstemning.

Første næstformand (Grete Hækkerup): Jeg foreslår, at lovforslaget går direkte til tredje behandling uden fornyet udvalgsbehandling. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

Anden behandling af forslag til lov om ændring af lov om boligtilsyn.

(Første behandling af lovforslaget (nr. 158) findes i tidenden sp. 3648, udvalgets betænkning i tillæg B. sp. 2291).

Der var stillet 1 ændringsforslag i betænkningen.

Uden for betænkningen var der ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslagets paragraffer og spørgsmålet om dets overgang til tredje behandling satte til forhandling under ét.

Ingen bad om ordet.

§ 1, ændringsforslaget om en ny affattelse af § 2 og § 2 i den ændrede affattelse vedtoges uden afstemning.

Lovforslagets overgang til tredje behandling vedtoges uden afstemning.

Første næstformand (Grete Hækkerup): Jeg foreslår, at lovforslaget går direkte til tredje behandling uden fornyet udvalgsbehandling. Hvis ingen gør indsigelse mod