

[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.