

[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