

**[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