

[Landbrugsministeren.]

række områder ikke falder langt fra de tanker, som også jeg har gjort mig om landbrugets strukturspørgsmål, bestyrker mig kun i det rigtige i snarest at gå i gang med en fortsat behandling af disse spørgsmål inden for landbokommissionens rammer. Om så forhandlingerne skal ende med, at der før folketingssamlingen 1965-66 fremsættes forslag til ændringer af den lovgivning, der er bestemmende for ejendomsstilpasningen, det må ifølge sagens natur i nogen grad afhænge af forhandlingernes forløb. Det siger sig selv, at Det økonomiske Råds redegørelse vil blive taget med ind i overvejelserne og komme til at danne et betydeligt fundament for disse.

For fuldstændighedens skyld vil jeg, da landbrugets strukturproblemer jo er andet og mere end tilpasning af ejendomsstørrelserne, gerne give udtryk for, at det er med den største interesse, jeg har læst om de synspunkter, som Det økonomiske Råd har anlagt såvel på strukturtilpasningens finansieringsmæssige problemer som med hensyn til formen for den fremtidige landbrugsstøtte m. m. Også disse synspunkter, finder jeg, må indgå med betydelig vægt i overvejelserne om tilrettelæggelsen af de kommende års landbrugspolitik. Hvad særlig angår de finansieringsmæssige problemer, kan jeg sige, at vi i landbokommissionen allerede har haft disse til en foreløbig behandling, og at man er ret langt fremme med overvejelserne på dette område.

Af *Vivike* til handelsministeren (13. juni 1964):

„Finder ministeren det ikke uheldigt, at direktøren for statens skibstilsyn giver dispensation fra bemandingsloven, før bemandingsnævnet er nedsat?“

Jeg tænker på tankbåden „Peter Mærsk“, som med den gamle bemandingslov skulle have en dæksbesætning på 19 mand mod nu 12 mand. Der er søgt og af direktøren for statens skibstilsyn givet dispensation, så

den har fået tilladelse til at sejle med 11 mand. Dette er sket, før det bemandingsnævn, der er en følge af den nye lov, er blevet nedsat, uanset at en dispensation altid kan ankes til nævnet. Hvad nu, hvis nævnet underkender dispensationen og der skal sendes en mand til den Persiske Golf, er det så skibstilsynet, der har ansvaret, altså staten, der skal betale mandens rejse, for det kan vel ikke være meningen, der blot kan mønstres en araber? I så fald medvirker skibstilsynet til at få flere udlændinge i danske skibe, hvilket formentlig ikke kan være dets opgave.

Mener ministeren, at fremtidig praksis skal være den, at direktøren for statens skibstilsyn dispenserer og lader dispensationen træde i kraft, selv om den er anket til bemandingsnævnet?

Handelsminister *Barnsgaards* svar (19. juni 1964):

Spørgsmålet er begrundet med, at direktøren for statens skibstilsyn har givet tilladelse til, at S/S „Peter Mærsk“ går i fart med en dæksbesætning på 11 mand i stedet for de i loven foreskrevne 12 mand. Folketingsmanden rejser spørgsmål om, hvorvidt der kan pålægges skibstilsynet et økonomisk ansvar, såfremt dets afgørelse underkendes af bemandingsnævnet, samt om fremtidig praksis vil blive, at direktøren for statens skibstilsyn dispenserer og lader dispensationen træde i kraft, selv om den er anket til bemandingsnævnet.

Lov nr. 158 af 27. maj 1964 om ændring i lov om skibes bemanning trådte i kraft den 1. juni 1964 for så vidt angår nye skibe, d. v. s. skibe, der var endeligt optaget i skibsregistret den 1. april 1964 eller senere. På samme tidspunkt overgik bemandingslovens administration til direktoratet for statens skibstilsyn, herunder dispensationsbeføjelsen samt bestemmelserne om etablering af et bemandingsnævn.

Direktøren for statens skibstilsyn har således fra og med den 1. juni 1964 været fuldt ud beføjet til at gøre brug af dispen-