

[Handelsministeren.]

500 og 1.400 t vil der ud over vagtmandskab være en reserve på 1-3 mand.

En gennemførelse af de foreslåede ændringer i bemanningsskalaerne og en ophævelse af dispensationsadgangen i § 40, stk. 1, vil efter min opfattelse få katastrofale virkninger for dansk skibsfart. Et stift bemanningssystem ville stille danske redere ringere i den hårde konkurrence med udenlandske redere, hvis skibe er undergivet lempeligere bemanningsregler, og det kan befrygtes, at kontraheringen af nye skibe vil stagnere eller endog falde. Det må i denne forbindelse bemærkes, at bemanningsreglerne erfaringsmæssigt har haft stor indflydelse på redernes lyst til at kontrahere nye skibe. Det bør således nævnes og understreges, at de ændringer i bemanningsloven, der blev gennemført i 1964, virkede som en kraftig stimulans til at kontrahere nye skibe under dansk flag. Handelsflådens indtjening bidrager ganske væsentligt til valutaindtægterne, og når den skarpe internationale konkurrence på skibsfartsområdet tages i betragtning, finder jeg, at der ikke via bemanningsloven bør lægges hindringer i vejen for handelsflådens trivsel.

Ud fra disse betragtninger kan jeg ikke anbefale de to første lovforslag.

Hvad dernæst angår forslag til lov om ændring i sømandsloven, fremsat af fru Hanne Reintoft og hr. Kai Moltke, skal jeg bemærke, at de foreslåede ændringer til sømandsloven har relation til lovens bestemmelser i §§ 26 og 36.

Forslaget om ændring af § 26 afviger fra gældende lov på følgende punkter: efter sømandsloven har kun den danske sømand hjemrejseret efter en vis tids tjeneste, mens lovforslaget omfatter enhver sømand, der har hjemsted her i riget, uanset nationalitet. Efter sømandsloven kræves der for at opnå hjemrejseret 12 måneders sammenhængende tjeneste, hvor sømanden ikke i de sidste 6 måneder må have haft adgang til at fratræde i dansk havn, ligesom sømanden har pligt til at fortsætte tjenesten i indtil 3 måneder, hvis skibet inden for dette tidsrum påregnes at anløbe havn, hvorfra rejsen kan ordnes væsentligt billigere eller lettere. De nævnte frister er i lovforslaget sat ned til henholdsvis 6 og 3 måneder og 1 måned, og ordet „billigere“ er udgået. I modsætning

til den gældende bestemmelse skal der endvidere efter lovforslaget ydes sømanden hyre til fratrædelse på hjemstedet. I modsætning til, hvad der nu er tilfældet med § 26, indeholder lovforslaget desuden en udtrykkelig bestemmelse om, at sømandens bagage følger ham vederlagsfrit på hjemrejsen. Endelig indeholder lovforslaget det nye, at der ved afløsning af en sømand i udlandet i hans sted fortrinsvis skal antages medlemmer af en her i riget statsanerkendt arbejdsløshedskasse, eventuelt gennem udsendelse af en afløser her fra landet.

Hjemrejsereglen, som den nu er i § 26, blev indsat i loven ved dennes revision i 1952, og retten var da betinget af to års sammenhængende tjeneste. Så sent som i 1964 blev kvalifikationstiden nedsat til et år. Virkningen af kvalifikationstidens halvering kan umiddelbart aflæses af de samlede udgiftstal for hjemsendelse af søfarende efter § 26. Disse samlede udgifter, hvoraf statskassen betaler halvdelen, var i året 1962-63 162.000 kr., 1963-64 100.000 kr. og 1964-65 425.000 kr., hvorefter beløbene steg stærkt; sådan at de i 1965-66 var 1,2 mill. kr., i 1966-67 2.044.000 kr. og i 1967-68 2.090.000 kr. En yderligere halvering af kvalifikationstiden kun fire år efter den seneste, meget store forbedring for de søfarende må på baggrund af de hidtidige erfaringer forventes at ville medføre en uforholdsmæssig stor udgiftsstigning.

Hvis man dernæst i § 26 fastslår, at hyren skal løbe til fratrædelse på hjemstedet, gør forslagsstillerne sig for det første skyldige i et brud på lovens systematik, idet spørgsmålet om, hvor længe hyre løber, hører hjemme i lovens § 18 og lovforslaget ikke passer ind i dette system. Hyrebestemmelsen er i øvrigt uklart anbragt i lovforslaget. Er det meningen, at den søfarende altid skal have krav på hyre til ankomst til hjemstedet, eller er det kun i de tilfælde, hvor tjenesten er blevet forlænget med en måned?

Med hensyn til den foreslåede nye regel om sømandens bagage vil jeg gerne bemærke, at langt det overvejende antal hjemsendelser efter § 26 i dag finder sted med fly efter den såkaldte government request-ordning, og at der efter denne gives sømanden mulighed for at medtage et større kvantum bagage end normalt. Der er ikke herved opstået