

givning, og lægger det os ikke Hindringer i Vejen for fremtidig Bevægelsesfrihed? Det er ud fra det Synspunkt, vi vil se paa disse Ratifikationer og de Love, der er foreslaet, hver for sig, idet vi ikke mener, at vi fra Danmarks Side kan indlægge os nogen særlig Fortjeneste hverken af Folkenes Forbund eller af den internationale Arbejdsorganisation ved at foretage Ratifikation in blanco, saaledes som det i Virkeligheden er foreslaet fra Ministeriets Side.

Af de enkelte Konventioner, som foreligger til Ratifikation, er først sat til Forhandling de, der angaar Spørgsmaal vedrørende Skibsfarten. Den første angaar Spørgsmaalet om Forhyring, hvor Konventionen ikke er ledsaget af noget Lovforslag, men Socialministeren blot foreslaar, at vi ratificerer Konventionen om Forhyring, og henviser til, at der fra Ministeriet for Industri, Handel og Søfart senere vil komme et Lovforslag. Jeg maa sige, at vi for vort Vedkommende i alt Fald ikke kan gaa med til nogen Ratifikation, før vi ser den Lovgivning, som skal følge efter, altsaa før vi ser et Lovforslag fra Ministeriet for Industri, Handel og Søfart. Om vi saa i det hele taget vil gaa med dertil, vil jeg stille mig meget tvivlende overfor, idet der jo ikke foreligger nogen Nødvendighed for os for at tiltræde disse Konventioner. Denne første Konvention om Forhyring vil fuldkommen ændre hele dette Forhold for Danmarks Vedkommende, idet vor Forhyringsvirksomhed er privat Virksomhed med ministeriel Bevilling, og for Provinsernes Vedkommende er det saaledes, at der, naar vedkommende Kommunalbestyrelse begærer det, skal udstedes kongelig Anordning vedrørende Forhyring. Paa den Maade er der i København og i 16 Købstæder autoriserede Forhyringsagenter, hos hvem Forhyring foregaar som Privatvirksomhed. Det har Tradition herhjemme, og der foreligger ikke Beviser for, at det har været ødelæggende hverken for dem, der skulde forhyres, eller i det hele taget for Søfartserhvervet. Jeg tror ogsaa, at denne Konvention tager Sigte paa helt andre Dele af Jordkloden, hvor Forholdene paa dette Omraade maaske er ret uhyggelige, hvor Forhyringsagenturer drives som en Virksomhed af mindre tiltalende Art. Vi for Danmarks Vedkommende har ikke særlig Interesse i denne Konvention, og det vil, hvis Konventionen skal følges loyalt, fordre et stort Statsapparat, idet vi skal have Statsforhyringskontorer i Stedet for den nuværende private Virksomhed. Hele dette

Spørgsmaal vil det i alt Fald blive nødvendigt at drøfte i et Udvalg, hvor vi saa maaske kan afvente, hvad Ministeriet for Industri, Handel og Søfart mener om dette Spørgsmaal, og hvilket Lovforslag det agter at forelægge. Det er et stort Omraade, og det angaar vor Skibsfart paa en saadan Maade, at det kan komme til at gribe dybt ind i denne. Vi kan i alt Fald fra vor Side ikke tiltræde det ganske blankt, vi maa sørge for at faa det henvist til et Udvalg, hvortil formentlig alle disse Konventionsudkast vil blive henvist. Af de Lande, der kunde tiltræde denne Konvention, er der jo ogsaa efter de allernyeste Oplysninger kun 8, der har tiltraadt den, nemlig Finland, Norge, Sverige, Japan, Bulgarien, Estland, Italien og Holland. Det er kun en ringe Del af de 57. Derfor mener jeg, at vi heller ikke af internationale Hensyn behøver at tiltræde denne Konvention. Men i alt Fald bør vi overveje det i et Udvalg.

Det næste Forslag drejer sig om Erstatning for Arbejdsløshed eller rettere sagt Arbejdsløshedsunderstøttelse for Søfolk i Tilfælde af Skibsforlis. Heller ikke her foreligger der noget Lovforslag fra Ministeriets Side, men kun en Anmodning til Rigsdagen om at ratificere Konventionen. Her gælder det samme for vort Vedkommende: at vi ikke in blanco vil kunne tiltræde dette, men ogsaa her vil vi se, hvad Ministeriet for Industri, Handel og Søfart mener om en Lovgivning paa dette Omraade. Det er ogsaa et Forhold, som griber ret dybt ind i vort store Skibsfartserhverv. Danmark er jo efter sin Størrelse et af de mest fremtrædende søfarende Lande, og det maa derfor være særlig nødvendigt for os at foretage den fornødne Undersøgelse, inden vi tiltræder en international Overenskomst paa dette Omraade, thi vi er jo ikke tjente med, at Forholdet bliver dette, at de danske Redere for deres Vedkommende skal yde fremmede Søfolk Erstatning ved Skibsforlis, medens danske Søfolk i de fleste af de fremmede Lande overhovedet ikke har noget Krav paa Erstatning i saadanne Tilfælde. Spørgsmaalet har en Side, der vender udadtil, og en saa betydningsfuld Side, at det er nødvendigt, at vi ogsaa faar dette Forhold nøjere undersøgt, inden vi overhovedet tager Spørgsmaalet om Ratifikation af denne Overenskomst op til en reel Drøftelse.

Med Hensyn til det sidste af de Forslag, der foreligger her, Spørgsmaalet om Lægetilsyn med Børn og unge Mennesker beskæftigede om Bord paa Skibe, mener