

[Kjeldgaard Iversen.]

at afgøre vilkårene for tjenesteforhold. Men jeg erkendte også, at der under de nuværende forhold kunne være saglig grund til, at lovgivningsmagten opstiller visse regler for kontraktforhold, idet man ellers kan frygte overgreb mod den svageste part. Derfor vil vi ikke modsætte os sådanne rent retningsgivende love, når de ikke bliver for detaljerede, indeholder urimelige særbestemmelser eller inddrager udenforstående under aftaleforholdet. Vi har nu i udvalget gennemgået lovforslaget paragraf for paragraf, og det hovedindtryk, man får, er, at det faktisk dækker næsten alle tænkelige detaljer. Uden her at foreslå en reduktion af omfanget, da allerede den opdeling, lovforslaget har, ville vanskeliggøre en sådan, kan jeg sige, at alene dette, at loven indeholder 90 paragraffer, gør os betænkelige, uden at det dog vil foranledige, at vi under de givne forhold vil modsætte os lovforslagets gennemførelse.

Hvad værre er, er, at lovforslaget for os at se indeholder særbestemmelser, som vi anser for uønskelige. Jeg kan lige nævne kapitel IV, som udvalget da også, som det fremgår af betænkningen, har beskæftiget sig meget med. Egentlig var der vel flertal mod dette kapitel på grund af dets åbenbare urimeligheder, og det lykkedes da også at nå til enighed om så mange ændringer til dette kapitel, at det vist kan hævdes, at bestemmelserne deri ikke kan misbruges, og da begge de i loven interesserede parter, både søfolk og redere, synes at være interesserede i visse bestemmelser af denne art, har jeg undladt at stille forslag om at lade kapitlet udgå af loven. Der kan vel også siges lidt til fordel for disse bestemmelser, og hvis de praktiseres således, som udvalget mener det vil ske, tror jeg, vi skal være tilfredse med det fremskridt, ændringerne faktisk betyder; man kan altid vende tilbage til disse bestemmelser, hvis det viser sig, at der er grund til det.

Ved første behandling gjorde jeg opmærksom på, at der i to paragraffer, nemlig § 26 og § 41, var tillagt staten forpligtelser, som jeg ikke umiddelbart kunne se nogen grund til at tillægge den. Jeg har rejst indvendinger i udvalget uden at kunne få tilslutning fra ministeren, og vi har derfor stillet ændringsforslag til de to nævnte paragraffer.

I lovforslagets § 26 foreslås det at lade staten betale halvdelen af hjemsendelsesudgifterne, når en sømand fratræder i fremmed havn efter at have været i tjeneste i mere end to år. Det er rimeligt, at den, der ansætter sømanden, ved ansættelsen sikrer hans fri hjemrejse efter et sådant passende

tidsrum, og det er da også almindelig skik, at en arbejdsgiver, der ansætter folk til et arbejde langt borte fra hjemstavn, i ansættelseskontrakten sikrer arbejderen fri hjemrejse efter en passende tjenestetid. Det har imidlertid altid været et spørgsmål de to parter imellem, og man har også været enig om, at arbejdsgiveren var den, der var nærmest til at sikre fri hjemrejse. For skibsofficerer, kaptajner, styrmænd, maskinmestre, maskinister og radiotelegrafister har det åbenbart syntes begge de kontraherende parter naturligt, at man i ansættelseskontrakten sikrede de ansatte fri hjemrejse på rederens regning. Man skulle derfor logisk tro, at de samme regler kunne gælde også for det underordnede personel. Sømandene har da også rejst dette krav, men det er rederne åbenbart ikke villige til at honorere, og de har været stærke nok til at modsætte sig dette rimelige krav. Det synes i hvert fald urimeligt, at alene underordnet mandskab på skibe i modsætning til, hvad der gælder for andre analoge arbejdsforhold, ikke sikres denne ret til fri hjemrejse på arbejdsgiverens regning. Jeg ville have fundet det naturligt, om man i en lov som denne havde sikret dette forhold, men da der ikke under kommissionsbehandlingen kunne opnås enighed herom, løser man konflikten ved at lade staten træde til med halvdelen af hjemrejseomkostningerne. Jeg vil tro, det vil være særdeles vanskeligt af få indført en lignende bestemmelse i kontrakter mellem entreprenørfirmaer og disses arbejdere. Jeg bad ministeren om en nærmere motivering for dette statstilskud til rederne — sådan virker det —, da det må anses for rimeligt, at det er rederen, der bærer disse omkostninger, lige så vel som han gør det overfor officererne. Den højtærede minister er da også kommet med en forklaring, som på mig nærmest virker som en søforklaring. Ministeren siger f. eks. i sin svarskrivelse til udvalget — jeg anmoder om formandens tilfaldelse til et par korte citater —:

„Begrundelsen for statens forpligtelse ligger allerede i kravet om, at den pågældende sømand skal være dansk, hvilket vil sige, at det ud fra den betragtning, at der er en almindelig offentlig interesse i, at danske statsborgere bevarer deres personlige tilknytning til Danmark, er fundet rimeligt og naturligt, at staten bidrager til hjemsendelsen.“

Ja, men disse motiver, ministeren kommer med, må da lige så vel gælde for skibsofficerer og almindelige arbejdere i tilsvarende tjenesteforhold; disse er også danske statsborgere, men overfor dem har man