

[Peter Nielsen.]

effektivt nok, og denne lovs egentlige formål: sikkerheden til søs, vil også blive mere tilgodeset nu, idet besætningens størrelse ikke er det eneste afgørende, men også kvaliteten af den. Det kan dog stadig væk være betænkeligt, at mange skibsstørrelser, navnlig de mindre, sejler med for mange unge mennesker og drenge og med for få voksne sømænd, men lovforslaget indeholder altså også en vis forbedring i den retning.

Konkurrencemomentet i forhold til andre nationer har været hovedargumentet for denne lovrevision, og det skal anerkendes, at selv efter dette lovforslags gennemførelse har Danmark en af de bedste bemanningsskalaer for dæksbesætning. Norge er for tiden ved at revidere sine bemanningsskalaer, og her synes der måske at blive enighed mellem sømænd og redere om en skala, der ikke er så vidtgående som Danmarks. Vi slutter efter lovforslaget med, at et 20 000 tons skib skal have 14 matroser og 5 letmatroser, ungmænd og dæksdrenge, medens et norsk skib af samme størrelse efter deres nye forslag skal have 8 matroser og 9 letmatroser, ungmænd og dæksdrenge. Deres maksimum for bemanning ligger ved skibe på 44 000 tons, og der skal være 10 matroser og i alt 21 mand. En sådan sammenligning vil dog være noget skæv, hvis man ikke tager hensyn til den øvrige besætningsstørrelse, og her kan nævnes, at et dansk motorskib har en maksimumsbesætning på 4, hvad angår det såkaldte underordnede maskinpersonel, medens det norske forslag kræver helt op til 13.

Der kan nævnes utallige andre sammenligningsområder, så man skal ikke helt stirre sig blind på dæksbesætningens størrelse, når der skal sammenlignes med andre lande; Danmark har således ikke nogen bemanningsskala for restaurationsbesætningen, det har man i andre lande. Det ville være bedst, om man efterhånden kunne arbejde sig frem til ensartethed, i hvert fald på skandinaviske skibe, og jeg hilser derfor med glæde det initiativ, den højtærede handelsminister har bebudet i sin fremsættelsestale, ifølge hvilken man vil søge tilvejebragt fællesnordiske regler for søfarten, ikke blot for dæksmandskabet, men for alle kategorier af skibsbesætninger.

Navnlig på grundlag af dette løfte kan jeg anbefale nærværende lovforslag, som altså kun må betragtes som en overgangsordning, indtil en ensartet nordisk lovgivning kan etableres.

Jeg forudsætter også, at dispensationsordningen, hvis dette lovforslag bliver vedtaget, ikke kan blive brugt i nogen synderlig udstrækning, og at dispensation ikke mere kan begrundes med, at der er tale om tankskibe; der skal så mere tungtvejende argumenter til.

Der er ligeledes grund til at henlede opmærksomheden på bemandingslovens § 7, stk. 6, hvorefter en sømand ikke kan medregnes til dæksmandskabet, når han er pligtig at forrette anden tjeneste end dækstjeneste. Det må betyde, at bunkermanen på tankskibet ikke kan medregnes til dæksbesætningen.

Jeg vil gerne udbede mig den højtærede handelsministers udtalelse om, hvorvidt han deler mit syn på de to spørgsmål: fremtidige dispensationer og fortolkningen af nævnte § 7, stk. 6.

Gideon: Det må utvivlsomt erkendes, at de bemandingsregler, som indeholdes i loven af 1958, for de større skibes vedkommende ikke kan siges at være helt rimelige, dels fordi de besætningskrav, der stilles, ikke kan siges at være fornødne af hensyn til sikkerheden for menneskeliv på søen, sikring af skibenes betryggende drift, dels fordi disse krav stiller danske redere væsentligt ringere i konkurrencen med andre landes skibe, idet der til disses skibe ikke stilles så store krav som dem, der her tales om.

Det er derfor naturligt og påkrævet, at man søger at få gennemført en rimelig ordning på dette område, og jeg kan ligesom det ærede medlem hr. Peter Nielsen kun beklage, at det ikke gennem de forhandlinger, som på forskellig måde har været ført, er lykkedes at løse dette problem. Man kan naturligvis — som også den ærede foregående taler gjorde det — beklage, at vi allerede nu skal foretage ændringer i loven af 1958, 1½ år efter, at vi havde den til behandling, og at det nu rejste problem ikke blev rejst dengang. Det kan man som sagt beklage, men det løser ikke problemet, og derfor forstår jeg ikke, at sømændenes ledelse