

[Handelsministeren.]

slaget taget stilling til tilrettelæggelsen af tjenesten om bord, navnlig spørgsmålet om, hvorvidt der skal gås 2- eller 3-skiftet vagt, eller antallet af dæksfolk pr. vagt. Dette må som hidtil være overladt føreren i overensstemmelse med de i søloven og sømandsloven nedlagte principper, hvorefter føreren er ansvarlig for, at skibet til enhver tid er sødygtigt. Derimod er det i lovforslaget sikret, at der i skibe over 500, men ikke over 5.000 tons på dækket kan gås 3-skiftet vagt med 2 mand på hver vagt, medens der i skibe over 5.000 tons kan gås 3-skiftet vagt med 3 mand på hver vagt. Medens der er taget hensyn til nødvendigt mandskab til den renholdelse på dæk og måske navnlig i maskinrum, der er vigtig i sikkerhedsmæssig henseende, er der ved den foreslåede bemanning ikke taget hensyn til skibets almindelige vedligeholdelse. Det må bero på redernes afgørelse, hvor megen vedligeholdelse der skal ske, og hvor stor en del af arbejdet hermed der skal gennemføres af ombordværende mandskab, og hvor meget under ophold ved værft.

Om enkeltheder tillader jeg mig at henvise til lovforslaget, idet jeg går ud fra, at dette vil blive behandlet i et udvalg, men sammenfattende kan jeg karakterisere det foreliggende lovforslag derhen, at der for navigatorbesætningen og bemanningen med maskinofficerer er foreslået en vis slækkelse af kravene i overensstemmelse med den gennem de senere år fulgte dispensationspraksis. Det kan f. eks. nævnes, at det er fundet forsvarligt at tillægge kyst- og sætteskipperne lidt videre beføjelser end efter den gældende bemandingslov.

Særlig i skibe med moderne motorer af ikke over 500 HK er der sket en reduktion af betjeningen. De for skibe over 500 HK tidligere foreskrevne maskinassistenter er udgået i lovforslaget. De foreslåede lempelser for de to grupper er af såvel kvantitativ som kvalitativ karakter.

Med hensyn til dæksmandskab er det foreslået at foreskrive regler for skibe over 300 tons mod nu over 400 tons. Det maksimale dæksmandskab opnås efter forslaget ved 10.000 BRT mod nu 20.000 tons, og der er foreslået en reduktion i dæksmandskabet, som bringer vore regler i bedre overensstem-

melse med reglerne i andre vesteuropæiske lande.

Der er kun foreslået mindre væsentlige ændringer med hensyn til maskinmandskabet.

Som noget nyt er i lovforslagets §§ 5 A og 5 B foreslået bemandingsregler for radioekspedienter og restaurationspersonale.

Reglerne for radioekspedienter består alene i en henvisning til allerede gældende bestemmelser; når en sådan henvisning er medtaget i lovforslaget, er det sket for at imødekomme et efter min mening rimeligt ønske fra radiotelegrafistforeningen om at blive nævnt i loven, således at spørgsmål om skibes bemanning med radioekspedienter vil kunne indbringes for bemandingsnævnet.

At få gennemført regler om restaurationspersonale er et gammelt ønske fra Sø-Restaurations-Foreningen. Jeg må erkende, at den sikkerhedsmæssige begrundelse herfor er svagt funderet, og det er med nogen betænkelighed, jeg i lovforslaget har indføjede bestemmelserne om, at der på skibe med en besætning over 10 mand skal være egentligt restaurationspersonale. Når jeg har overvundet mine betænkeligheder, må det ses bl. a. på baggrund af, at den norske bemandingslovgivning i mange år har indeholdt regler om restaurationspersonale, og jeg venter, at bestemmelser herom i nær fremtid vil blive gennemført også i Sverige. På denne baggrund har jeg ment i begrænset omfang at kunne imødekomme ønskerne om at medtage sådanne bestemmelser i det foreliggende lovforslag. Fra rederside har man i modsætning til mig ikke kunnet overvinde sine betænkeligheder og fraråder derfor bestemmelser om restaurationspersonale i danske skibe.

Lovforslagets bemandingskalkulaer gælder kun for lastskibe, herunder såvel tankskibe som tørlastskibe. Derimod er det ikke fundet rigtigt at indføje bemandingskalkulaer for passagerskibe. Fastsættelsen af den sikkerhedsmæssige bemanning for passagerskibe er pålagt statens skibstilsyn. Også for passagerskibenes vedkommende vil alene sikkerhedsmæssige hensyn være at lægge til grund, men der skal herved tages hensyn til en række forhold, som særlig gør sig gældende for passagerskibenes vedkommende, og som bl. a. afhænger af omfanget