

## [Rimstad.]

antal dispensationer må udstedes for de fleste besætningskategoriers vedkommende, straks efter at loven er trådt i kraft.

Jeg vil gerne nævne 4 eksempler på skærper i bemandingslovsforslaget, som ikke har noget med sikkerheden at gøre. Der foreskrives for det første en skibsmaskinmester af 3. grad i skibe med maskineri imellem 2.000 og 4.000 hk uden for europæisk fart. Det betyder, at der nu skal være 4 mestre mod tidligere 3 i sådanne skibe. For det andet er der hverken sikkerhedsmæssig begrundelse eller praktisk behov for at indføre bemandingsforskrifter for restaurationspersonel, således som det gøres i forslaget § 5 B. For det tredje indeholder lovforslaget en skærpelse for bådsmands vedkommende, når den gældende grænse flyttes fra 2.500 til 2.000 BRT. Den fjerde skærpelse fremkommer derved, at pumpemanden ikke fremtidig skal udtages blandt det fastsatte dæksmandskab. Dette sidste er ingen saglig bestemmelse, for den pågældendes arbejde er ikke til hinder for, at han kan deltage i alle arbejder af sikkerhedsmæssig karakter.

Når jeg så udførligt har nævnt de her anførte skærper, er det, fordi de lempelser, lovforslaget indeholder angående dæksmandskabet i forhold til den eksisterende lovgivning, ikke er tilstrækkelige, når synspunktet konkurrenceevne skal tages med i betragtning. Nogle få tal vil vise det. For et skib på over 20.000 BRT kræves i henhold til eksisterende dansk lovgivning et dæksmandskab på 19 mand; efter forslaget er dette reduceret til 12 mand. Men i Sverige er det 9 mand, i England 10 mand, i Italien 10 mand og i USA 9 mand og i Frankrig 9 mand, der anses for tilstrækkeligt. I denne forbindelse bør det i øvrigt noteres, at det ny krav om et 12 mands dæksmandskab for skibe på helt ned til 10.000 BRT selvfølgelig må være en endnu større belastning for erhvervet.

Med hensyn til passagerskibes bemanning indfører lovforslaget noget nyt, nemlig en bemyndigelse til direktøren for statens skibstilsyn til at fastsætte bemanningen. Vi mener, at denne bestemmelse er for vidtgående og i særlig grad for usikker for erhvervet at disponere efter. Der er vist heller ikke nogen saglig begrundelse for

bestemmelsen, for erfaringerne viser, at den hovedregel, at bemanningen i et lastskib sikkerhedsmæssigt er tilstrækkelig også for et passagerskib, i al den tid, der har været bemandingsregler her i landet, har holdt stik. Med undtagelse af Norge er der da heller ikke af nogen anden førende vesteuropæisk skibsfartsnation fastsat særlige bestemmelser for bemanningen af passagerskibe.

Der findes videre i lovforslaget en ny bemyndigelse til handelsministeren, som skal kunne foreskrive regler for uddannelse af dæks- og maskinmandskab. Jeg tror ikke, at den her stedfindende sammenblanding af en personellovgivning og en uddannelseslovgivning er særlig heldig. Understreger man i en bemandingslov for kraftigt en ganske bestemt uddannelses omfang for andre og flere end den ledende besætning, kan det få uheldige konsekvenser over for beskæftigelsen og skibets sødygtighed, særlig under ophold i udenlandske havne, hvor ansættelse af mindre kvalificeret mandskab kan blive en nødvendighed. Sandsynligvis hører de nævnte uddannelsesbestemmelser i højere grad hjemme i loven om sømandsskoleuddannelse, og måske bør den højtærede handelsminister overveje den her fremsatte begrundelse for at lade bestemmelserne overgå til denne lovgivning.

I lovforslagets § 1, nr. 14, indfører handelsministeren en ny appelinstant i bemandingsanliggender, det såkaldte bemandingsnævn. Jeg tror, at dette bemandingsnævn er en god idé, fordi den nuværende procedurereform med afgørelse i Søfartens Fællesråd er alt for tidkrævende. Jeg tror imidlertid også, at den højtærede ministers forslag ville vinde i saglighed og slagkraft, hvis han ville opgive lovforslagets bestemmelse om en endelig appel til ham selv. Inden for vort parti er vi som tidligere nævnt ikke særlig glade for alt for mange ministerbemyndigelser, og her er en god lejlighed til at understrege en afgørelses saglige karakter ved at lade bemandingsnævnet have det sidste og afgørende ord i bemandingssager. Nævnet er jo ifølge sin sammensætning en voldgift, og der bør om dets afgørelser stå samme respekt som om en voldgiftsavgørelse.

Endelig er der spørgsmålet om dette lovforslags ikrafttræden som lov. Det frem-