

[Handelsministeren.]

hovedet gør det muligt. Det er det synspunkt, der ligger bag regeringens fremsættelse af forslagene, og jeg skal endnu en gang appellere om, at forslagene får en så hurtig behandling i tinget, som den nødvendige saglige behandling overhovedet muliggør.

Det ærede medlem hr. Weikop fremdrog det spørgsmål, som også det ærede medlem hr. Rimstad omtalte, at der måske kan være betænkelighed ved forslaget § 2, hvorefter der rent faktisk kommer en 3-årig overgangstid, inden lovforslaget er fuldt gennemført for allerede registrerede skibe, det vil sige for skibe, der sejler i øjeblikket. Også dette er et forhold, som jeg meget nøje har gennemtænkt. Jeg må med det samme sige, at jeg i mit oprindelige udkast for at prøve reaktionen hos organisationerne havde medtaget en bestemmelse om, at forslaget skulle træde i kraft omgående og dermed faktisk ophæve den indgåede overenskomst. Men jeg må også erkende, at når regeringen og folketinget, ganske vist kun folketingsflertallet, men det var dog altså en gyldig vedtagelse i folketinget, har forlænget gældende overenskomster, må man selvsagt respektere dem, når parterne ikke vil acceptere, at der røres ved dem. Man kan da ikke udtage enkeltheder. Derfor var mandskabsorganisationernes reaktion på dette område særdeles saglig, og jeg synes også forståelig. Dermed var det givet, at man ikke kunne gennemføre det, som jeg oprindeligt havde foreslået.

Ved de videre drøftelser kom jeg til den opfattelse, at det var vanskeligt at fastsætte en ganske bestemt dato for, hvornår reduktionerne skulle være gennemført i allerede sejlene skibe. Det forslag, som det ærede medlem hr. Rimstad her skitserede, finder jeg i og for sig sagligt velmotiveret. Det har også været overvejet, men den form, jeg har fundet og forelagt for tinget, tror jeg nok alligevel må blive den endelige, selv om jeg her som alle andre steder er meget lydhør over for, hvad der sagligt kan fremføres for og imod. Det er min tanke, at udvalget skal indeholde repræsentanter for såvel rederiorganisationer som mandskabsorganisationer, og ifald dette bliver vedtaget i folketinget, var det min agt at rette henvendelse til en jurist, der er godt inde i de særlige overenskomstforhold på dette speci-

elle område, om at beklæde formandshvervet netop for at få tilgodeset alle de berettigede overenskomstmæssige hensyn, der må være i et forhold som dette, der helt naturligt indeholder mange kontroversielle problemer.

Det ærede medlem hr. Weikop spurgte mig, hvorfor jeg kun havde sammenlignet med Norge, når det drejer sig om restaurationspersonale, og ikke ladet mig påvirke af bemanningsforskrifterne i de øvrige skandinaviske lande i højere grad, end det er kommet til udtryk i den endelige fastsættelse af dæksbemanningen.

Jeg vil gerne sige til det ærede medlem hr. Weikop, at jeg synes ikke, man kan drage den konklusion, at jeg er gået videre, i hvert fald ikke når det drejer sig om Norge, for hvis vi tager sluttallet i det af mig fremsatte lovforslag, bliver det 12 for de største skibe, medens det i Norge er 15. Så kan det i Norge reduceres, ja, det bliver automatisk reduceret, hvis der er tale om skibe med særlige tekniske forbedringer; man kan da formindske antallet i skalaen med 1-3 mand. Det vil sige, at man i Norge for særlig rationaliserede skibe kan ende med en faktisk topbemanning på 12, og det vil altså sige, at man ikke generelt kan komme længere ned end til det, jeg har foreslået. Dog vil jeg gerne — det er måske det, det ærede medlem har tænkt på — give tinget den oplysning, at der i Norge findes en dispensationspraksis, der gør det muligt, såfremt parterne er enige om det, i en indstilling til søfartsstyrelsen at foreskrive endnu lavere bemanning, og det finder faktisk sted i Norge, ganske vist, så vidt jeg er orienteret, kun på den måde, at man for særlig rationaliserede skibe i Norge giver tilladelse til i en bestemt prøvetid at sejle med endog lavere bemanning end de foreskrevne 12 mand, som ellers skulle være minimum. Jeg ved, at der er skibe i Norge, der sejler med 9-11 mand, selv om de er af en størrelse, som efter den gældende lov i almindelighed skal have 12 mand. Men jeg må også sige, at jeg fik i hvert fald det indtryk, da jeg besøgte min norske kollega, at man i Norge ikke på indeværende tidspunkt mener det muligt at foreskrive generelt, at man skulle helt ned på 9 mand, og det vil sige, at den fællesnordiske lovgivning på dette område, som det ærede medlem hr. Aage Fogh