

[Handelsministeren.]

manding, der er fremsat af henholdsvis fru Hanne Reintoft og hr. Kai Moltke og af socialistisk folkeparti. Disse to forslag til lov om ændring af bemandingsloven fra 1964 har det fælles, at de begge betyder en skærpelse af bemandingsreglerne for såvel skibe bygget før 1964 som nyere skibe. Begge lovforslagene begrundes med, at ændringen af bemandingsloven i 1964 har medvirket til at svække sikkerheden til søs, uden at der dog gives nogen nærmere forklaring på eller dokumentation af denne påstand. Hertil vil jeg gerne kort bemærke, at bemandingsloven principielt er baseret på sikkerhedssynspunktet, og at der hverken for handelsministeriet eller statens skibstilsyn, der administrerer bemandingsloven, foreligger oplysninger af nogen art, som indicerer, at reduktionen af dæksmandskabet i større skibe har svækket sikkerheden til søs.

Begge lovforslag foreslår indført faste regler for dæksmandskabet i skibe mellem 250 og 300 brt. I den gældende lov begynder bemandskalkalaen ved skibe på 300 t. Det er min opfattelse, at der er ikke anledning til at ændre denne grænse. Også for skibe under 300 t gælder imidlertid den almindelige regel i bemandingslovens § 3, hvorefter ethvert skib eller fartøj skal have det af hensyn til sikkerheden for menneskeliv på søen nødvendige mandskab. Denne regel har i enkelte tilfælde foranlediget skibstilsynet til at fastsætte antallet af dæksmandskab i skibe under 300 t, hvor man skønnede, at det ombordværende dæksmandskab var utilstrækkeligt. For dæksmandskabet i de små skibe gælder endvidere det almindelige krav om gennemgået kursus på sømandsskole, hvilken bestemmelse dog ikke altid kan efterleves på grund af mangel på uddannet mandskab.

I det lovforslag, der er fremsat af socialistisk folkeparti, er det dels foreslået, at undergrænsen for motorskibes bemanning med motormænd ændres fra 800 HK til 500 HK, dels at der i turbinedrevne skibe ud over det allerede foreskrevne minimum på tre fyrbødere yderligere skal være ansat mindst tre befarende motormænd. Der er ikke i bemærkningerne til lovforslaget givet nogen begrundelse for disse forslag, og det er mig heller ikke muligt at finde nogen

anden saglig begrundelse herfor. Netop for skibsmaskineriernes vedkommende er der i den senere tid sket en stærk udvikling henimod maskinerier, der kræver mindre tilsyn og pasning, og på dette bemandingsområde har der da også i de senere år været relativ ro. Specielt forslaget om at kræve tre motormænd ud over den allerede krævede fyrbøderbesætning i turbineskibe forstår jeg ikke meningen med.

Begge lovforslag vil for dæksmandskabet ophæve dispensationshjemmelen i bemandingslovens § 40, stk. 1, der netop indførtes for at muliggøre en tilpasning af de stive bemandskalkalaer til de til enhver tid skete fremskridt. Efter min opfattelse har bemandingslovens § 40 haft sin store betydning som en smidiggørelse af loven, sådan at de idelige ændringer og justeringer af skalaerne kunne undgås. Falder denne dispensationsadgang bort, vil det betyde, at den fleksibilitet i bemanningen, som den nye lov indførte, vil forsvinde og erstattes af et stift bemandsystem. Dette vil have uheldige virkninger, da en smidig dispensationsbestemmelse må anses for at være bydende nødvendig under hensyn til den rivende tekniske og strukturelle udvikling, der stadig finder sted inden for international skibsfart.

Endelig foreslår begge lovforslag, at der i skibe over 500 t foruden den vagthavende navigator skal være mindst to mand af dæksmandskabet på vagt. Dette forslag er igennem årene flere gange blevet fremsat af Sømændenes Forbund, men handelsministeriets stilling til sagen er fortsat den, at ansvaret for vagttjenestens tilrettelæggelse alene bør påhvile skibsførerne, og at der ikke af det offentlige bør gives detaljerede forskrifter herom. Jeg tror ikke, det er rigtigt, som det siges i bemærkningerne til socialistisk folkepartis lovforslag, at rederne fristes til at sejle med 1 mand for lidt på vagten, hvis sikkerheden derved svækkes betydeligt.

For en fuldstændigheds skyld vil jeg gerne tilføje, at den gældende bemandskalkala for dæksmandskabet foreskriver et dæksmandskab af en sådan størrelse, at der med treskiftet vagt kan sættes to mand på vagt i skibe mellem 500 og 5.000 t, og at der i skibe over 5.000 t kan sættes tre mand på vagt. Bortset fra skibe mellem