

## [Valbak.]

hedsforanstaltningernes art og deres omfang må vel bero på de konkrete omstændigheder i hver situation, i hver position. Det er disse forhold, skibets ledelse må tage sine forholdsregler efter, sit bestik af. Under nogle forhold tilsiger omstændighederne måske 1 mand, under andre måske 2 eller flere. I øvrigt beror sikkerheden i vore dage i større og større omfang på anvendelsen af teknisk udstyr.

Det fjerde forslag finder vi kun hos den ene part af forslagsstillerne, det er forslaget om at ændre fordelingen af mandskab mellem de forskellige grupper. Forslaget bringer i erindring, at arbejdsmarkedskommissionen for nogle år siden netop beskæftigede sig med dette spørgsmål i forbindelse med problemerne omkring flere uddannelsespladser til de unge uddannelsessøgende. Jeg husker, at man dengang studsede over det på papiret betydelige misforhold mellem antal unge, der efter bemanningsreglerne kunne sluses ind til tjeneste på skibene, og det antal matroser, som bemanningsreglerne tilsagde beskæftigelse på længere sigt — med stor arbejdsledighed for matroser til følge. Det så kort sagt ud, som om der forelå noget i retning af en regnefejl. Man kom dengang ind på, at en begrænsning i antallet af skibe med letmatroser ville bidrage til at sanere forholdene, og senere bemanningsregler har i nogen grad taget hensyn til dette synspunkt, men det fremsatte forslag forudsætter en forøgelse af letmatrosernes antal.

Endelig er der forslaget om en ophævelse af reglerne om dispensation fra bemanningsbestemmelserne. I det ene forslag tales dog kun om en ophævelse for dæksmandskabets vedkommende; det skal jeg lade ligge og nøjes med at sige, at jeg ikke synes, det er nogen god idé hverken helt eller delvis at ophæve bestemmelsen i § 40. Paragraffen har jo den fornuftige begrundelse, at den tekniske udvikling går så hurtigt, at udviklingens resultater ikke bliver nyttiggjort i praksis, hvis en dispensationsmulighed ikke findes. Jeg ved, at dispensation efter bestemmelsen er givet i et endog stort antal tilfælde. Bestemmelsen har altså virket som en spore til nybyggeri for danske rederier med de gunstige følger for erhverv og beskæftigelse, som flyder deraf. I dispensa-

tionsnævnet har søfartens organisationer søde, også lønmodtagersiden. Muligheden for saglig indflydelse på disse forhold foreligger altså for de interesserede parter.

Med disse bemærkninger skal jeg tilkendegive, at mit parti ikke kan medvirke til fremme af de to forslag til ændring i bemanningsloven.

Det er jo allerede oplyst, at en kommission blev nedsat i 1966 for at kulegrave problemerne omkring sømandsloven med henblik på en revision. I kommissionen er søfartens organisationer repræsenteret, også mandskabsorganisationerne. Jeg ved, at kommissionen forudsættes at holde sig i kontakt med de øvrige nordiske lande, sådan at fælles nordiske synspunkter om muligt kan indgå i kommissionens forslag. I mit parti tager vi det derfor for givet, at kommissionen vil behandle også de spørgsmål, som det fremsatte lovforslag er udtryk for. Kommissionen må således være stedet, hvor man i første omgang overvejer konsekvenserne af at efterkomme et krav om betalt hjemrejse og hyre indtil hjemkomsten for den sømand, som kræver afmønstring begrundet f. eks. i krigsfare.

Jeg forestiller mig, at der allerede med den nuværende lovgivning må foreligge en række tilfælde fra nyere tid, hvor der er opstået tvist mellem rederi og sømand om, hvorvidt en § 36-begivenhed foreligger. Et sådant materiale vil sikkert være udmærket baggrund for en analyse af de mulige konsekvenser for skibet af, at der ydes løn osv. for at forlade skibet.

Det er mig ubekendt, om kommissionen behandler spørgsmålet om lovfæstelse af, at afløsning i udenlandsk havn uanset hvor på kloden skal ske ved at antage medlemmer af dansk arbejdsløshedskasse. Hvis ikke, kan den vel på den givne anledning gøre det. Man måtte så kunne overveje, om et sådant krav gennemførelse overhovedet kan fungere i praksis, hvis ikke det skal få ødelæggende virkninger. Man måtte i lyset heraf se på, om medlemmer af danske arbejdsløshedskasser også bør være dem, der i fremtiden skal udgøre arbejdskraften ved entreprenørarbejde i Brasilien og andre lande, hvor danske ingeniørfirmaer udfører ordrer. Man måtte se på de mulige konsekvenser for beskæftigelse af danske i udenlandske skibe, og man måtte se på,