

[Kjær Rasmussen.]

skibsmaskinist. Motormanden kommer først ind i billedet ved 800 HK, noget, vi mener er uforsvarligt, netop fordi skibe med 500 HK er store skibe og skibe, der sejler på alle have. Vi mener, det af sikkerhedsmæssige hensyn er påkrævet, at der er 3 mand i maskinen.

Vi kan altså også støtte den ændring, som er foreslået af hr. Vivike m. fl., på grund af det sikkerhedsmæssige hensyn. I øvrigt arbejder man jo overalt i denne lovgivning med 500 HK som grænsen.

Med hensyn til forslaget om ændring i sømandsloven kan VS også støtte dette forslag. Vi synes, det er yderst rimeligt, at hjemrejseretten opnås efter 6 måneder i stedet for efter 1 år. Man taler så meget om trivselsproblemet; her er jo virkelig en chance for at få gjort noget ved det. Og vi håber meget, at udvalget, som nedsættes, vil se nøje på de her rejste problemer.

Hanne Reintoft: Det er jo for så vidt ikke noget nyt, at der er mange problemer omkring vore skibes bemanning. Det skal imidlertid understreges, at efter at daværende handelsminister Hilmar Baunsgaard i 1963 fremsatte forslag til nye bemandingsregler, som ensidigt tilgodeså redernes krav, er uroen vel nærmest kulmineret. Trods det at samtlige 7 søfartsorganisationer protesterede mod denne drastiske forringelse af bemanningen, som har medført en forringelse af sikkerheden til søs, gennemtrumfede den socialdemokratisk-radikale regering med de borgerliges støtte i maj 1964 den nu gældende bemandingslov. I 1966 kom der et nyt lovforslag, men udvalgsarbejdet viste sig så omfattende og indviklet, at man aldrig nåede længere.

Hvilke resultater og erfaringer kan vi så i dag drage af den gældende bemandingslovs praktiske virke? På trods af at det socialdemokratiske regeringspartis ordfører, hr. Peter Nielsen, den 15. maj 1964 (Folketings-tidende 1963-64 sp. 5163) udtalte — jeg citerer:

„Dispensationer er aldrig af det gode, og når loven nu er revideret, må dispensationer høre til de absolutte undtagelser og ikke . . . gøres til en almindelig regel“, har udviklingen siden dokumenteret, at der aldrig tidligere er givet dispensationer i

det omfang, som det sker nu. Handelsministeren har sandelig ret i, at der i hvert tilfælde fra en ganske bestemt side udvises fleksibilitet. Det vil sikkert huskes, at loven dårlig nok var vedtaget, førend rederriet A. P. Møller søgte om dispensation for M/S Peter Mærsk og fik det. Siden er det gået slag i slag, og på nuværende tidspunkt har snart 50 skibe fået dispensationer for dæksbesætningernes vedkommende.

Søfolkene har gang på gang protesteret over for regering og folketing og over for direktøren for statens skibstilsyn, hvor forholdene jo heller ikke har vist sig at være særlig betryggende eller effektive, over for rederne og over for bemandingsnævnet. Bemandingsnævnet har med et par enkelte undtagelser altid fulgt redernes ønsker og krav. Jeg skal her nævne, at i et af de tilfælde, hvor sømændene for en gangs skyld fik ret i deres anke til bemandingsnævnet, var det efter, at nævnets medlemmer havde besøgt skibet. Det er kun sket i dette ene tilfælde, og det kan forekomme noget mærkeligt, at man netop fik medhold her, hvor bemandingsnævnet beså skibet; det kan næppe afvises, at de øvrige dispensationer er givet noget i blinde.

Hovedargumentet fra de søfarendes organisationers side har været, at den nye bemandingslov ikke tilgodeså sikkerheden til søs. Udviklingen har givet dem ret. Under den gamle bemandingslov var det en almindelig regel, at der var to dæksbesætningsmedlemmer på hver søvagt; sådan skal det stadig væk være efter norsk lovgivning. I dag har rederne i næsten alle skibe indskrænket det til én mand, og i adskillige tilfælde er det ubefarne folk, letmatroser og ung-mænd. I tilfælde af brand, kollision, forlis eller anden katastrofe kan det få ganske alvorlige konsekvenser for både skib og mandskab, når der ikke er det fornødne vagtmandskab til rådighed.

Hertil kommer, at rednings- og brandslukningsmateriellet i mange skibe er i en elendig forfatning, bl. a. fordi der ikke er mandskab nok til at holde det i forsvarlig stand, og det er jo heller ingen hemmelighed, at der i mange skibe kan gå måneder imellem, at der afholdes båd- og brandmanøvrer, uden at der skrives ind, selv om der er ganske klare regler om, at de skal holdes mindst en gang om måneden. At