

[Rahbæk Møller]

om søfarendes vilkår. Nu beder regeringen os om at tage stilling til et omfattende lovkompleks uden en sådan baggrundsviden. Den må vi så se at fremskaffe under udvalgsarbejdet, men jeg vil gerne på forhånd sige, at jeg ikke finder disse vilkår tilfredsstillende.

Disse kritiske bemærkninger knytter sig især til nr. L 128, forslag til lov om skibes besætning. For dette forslags vedkommende kan vi støtte titlen – det er godt, den er gjort kønsneutral – men derudover har vi ikke meget godt at sige.

Først og fremmest må vi rejse spørgsmålet: hvad er egentlig hensigten med dette forslag? I bemærkningerne angives det, at formålet er at justere besætningsreglerne til det faktisk forekommende og skabe smidigere regler af hensyn til den teknologiske udvikling og konkurrenceevnen. Samtidig angives det, at det især er de mindre skibe, der har problemer, mens de større skibe efter alt, hvad der foreligger, klarer sig udmærket. Men så er det jo ejendommeligt, at det netop er for de store skibes vedkommende, at der foreslås nedskæringer, mens lovens krav er uændrede for de små skibes vedkommende.

Jeg skal i denne forbindelse minde om, at der er to funktioner, der simpelt hen er forsvundet i det foreliggende forslag i forhold til nugældende lov. Det drejer sig om bådsmanden og for tankskibes vedkommende pumpemanden. Disse to personer er i den nugældende lov ikke medregnet i dæksmandskabet, og nedskæringerne i forhold til gældende lov er derfor større, end det umiddelbart fremgår.

Der er også et andet forhold, der er slående: de krav, der stilles til skibsteknisk udstyr, er ikke særlig vidtgående. Alle større skibe har været udstyret med disse ting i mange år. Det er derfor nærliggende at få en mistanke om, at stort set alle skibe med nutidigt udstyr straks fra begyndelsen vil få dispensation fra den nye lovs regler.

Med andre ord: dette forslag kan kun ses som et forsøg på at skabe mulighed for yderligere besætningsnedskæringer for de store skibes vedkommende. Det er nødvendigt at advare herimod. Vist er konkurrenceevnen vigtig, men det er hensynet til sikkerhed og arbejdsmiljø også. Statistikkerne over søfolks dødelighed og sygelighed viser, at begge dele er et stort problem.

Lovforslaget sigter sammen med forslaget til ny sønæringslov og til lov om ændring af lov om søfartsuddannelse mod at indføre en ny stillingskategori i form af skibsassistenter, der kan fungere både som dæksbesætning og som maskinpassere. Jeg vil så stærkt som muligt advare mod denne fremgangsmåde. Der er her tale om overenskomststof, og det kan ikke undgå at skabe uro at forsøge at gribe ind heri via lovgivningen. Den rigtige fremfærd vil være at lade organisationerne forhandle spørgsmål af denne art og, hvis de på et tidspunkt bliver enige om, at en sådan nyskabelse vil være nyttig, at skabe lovgrundlag herfor.

Angående nr. L 129, forslag til sønæringslov, skal jeg især gøre bemærkninger om §§ 19, 20 og 22. Vi finder det utilstrækkeligt, at der kun stilles krav om, at matroser og motormænd skal have den nødvendige uddannelse, hvis de påmønstres i Nordvesteuropa. Der er god grund til at sikre en større andel af dansk beskæftigelse også uden for dette område. De fleste af de lande, vi konkurrerer med, har efterhånden fået regler, der sikrer beskæftigelse for de pågældende landes søfolk, og det burde vi også have. Hvorfor skal redere uden videre kunne hyre udenlandske søfolk, når det ikke er tilladt arbejdsgivere i land at ansætte udlændinge uden arbejdstiladelser?

Vedrørende nr. L 130, forslag til lov om ændring af lov om søfartsuddannelse, finder vi det tilfredsstillende, at der nu afsættes midler til de nødvendige kurser, så §§ 20 og 22 i sønæringsloven kan sættes i kraft. Vi vil dog godt rejse spørgsmålet, om det behøver at ske med 1 års forsinkelse.

Vedrørende nr. L 131, forslag til lov om ændring af sømandsloven, er det karakteristisk, at netop denne lov, der handler om de søfarendes rettigheder, er den eneste, der ikke er blevet underkastet en gennemgribende revision. De ændringer, der foreslås, er entydige forbedringer, men spørgsmålet er, om de er store nok. F.eks. er det da en fordel, at der nu indføres en 10 timers regel svarende til 11 timers reglen på land, men hvorfor ikke fuldt ud ligestille vilkårene på land og på søen i denne henseende? Når denne regel ikke skal gælde ved ankomst til havn, vil jeg godt spørge, om der ikke er tale om en fejl. Hvis der endelig skulle være undtagelser, er det, så vidt jeg er orienteret, snarere ved af-