

[Ministeren for offentlige arbejder]

de resterende mere løstansattes vedkommende organiseret i Sømændenes Forbund.

Med hensyn til de andre besætningskategorier om bord i DSBs færger er disse heller ikke organiseret som de tilsvarende grupper om bord i privatejede færger, ligesom DSBs rederi som sådant heller ikke er organiseret i de organisationer, der indstiller repræsentanterne fra arbejdsgiversiden. Samme forhold gør sig gældende også for andre statsskibes vedkommende.

Skal konsekvensen i forslaget følges, må det medføre, at dels samtlige organisationer, der organiserer tjenestemandsansat søfartspersonale, dels statsrederierne bør have mulighed for at udpege medlemmer i Besætningsnævnet, og at nævnets sammensætning derfor i en konkret sag måtte afspejle, om sagen vedrørte et statsskib eller et privatejet skib. Det vil herved i realiteten blive forskellige besætningsnævne, der kommer til at træffe afgørelser, alt efter hvilket ejerforhold eller organisationsforhold det aktuelle skib hører under, selv om skibene for så vidt godt kunne være ens.

Under hensyn til kontinuiteten i Besætningsnævnet og til, at statejede og privatejede skibe bør underkastes samme bedømmelse, kan forslaget ikke anbefales.«

Spm. nr. S 850

Til *ministeren for offentlige arbejder* (12/3 87) af:

Erenbjerg (S):

»Vil ministeren kommentere en artikel i bladet Tubalkain, hvori det udtales, at beslutningerne om bemandingsreduktion samtidig betyder en forringelse af sikkerheden for såvel passagerer som besætning i en sådan grad, at det grænser til direkte hasard?«

Begrundelse

Bladet Tubalkain udgives af Jernbaneforeningens 4. kreds, DSBs Skibsofficersforening. Det virker foruroligende, når ansatte i DSBs færger føler anledning til at påpege, at sikkerheden tilsyneladende prioriteres lavere end nogle rationaliseringsgevinster på DSBs færger.

Svar (1/4 87):

Ministeren for offentlige arbejder (Nør Christensen):

Spørgsmålet har været forelagt for Industriministeriet, der oplyser følgende, hvortil jeg kan henholde mig:

»Fastsættelsen af besætningsstørrelserne om bord i DSBs færger foretages i henhold til besætningsloven af direktøren for Statens Skibstilsyn, der oplyser, at fastsættelserne foretages i henhold til nævnte lovs § 4, samt at Skibstilsynet under behandlingen hører de søfarendes organisation. I behandlingen indgår endvidere synspunkter, der måtte være fremsat af DSBs personaleorganisationer.

Videre oplyser direktøren, at man ved fastsættelsen sikrer sig, at der kan opretholdes en sikker bro- og maskinvagt, at der kan foretages en sikker betjening og vedligeholdelse af redningsmidler, at der kan foretages en sikker betjening og vedligeholdelse af havarikontrol og brandsluknings- og kommunikationsudstyr, og at anden vedligeholdelse og rengøring af sikkerhedsmæssig art kan udføres.

Herudover sikrer Skibstilsynet sig, at andre forhold, der for det konkrete skib kan have betydning for ombordværendes sikkerhed og sundhed samt for sikkerheden for menneskeliv på søen, bliver tilgodeset ved fastsættelsen af det aktuelle skibs besætning.

De i artiklen nævnte forhold af driftsmæssig karakter såsom regularitet samt spørgsmålet om det økonomisk ansvarlige i en investering i øget teknik indgår ikke i Skibstilsynets overvejelser omkring besætningsfastsættelser.«

Hvad angår det sidste afsnit i Industriministeriets bemærkninger, kan jeg tilføje, at DSB foretager en økonomisk og driftsmæssig vurdering af de investeringer i øget teknik, der er en forudsætning for de bemandingsfastsættelser, der indstilles til Skibstilsynet.

Spm. nr. S 880

Til *finansministeren* (16/3 87) af:

Riishøj (SF):

»I hvilket omfang er staten kunde hos olieselskabet Shell, og agter staten i tilfælde af, at der indkøbes produkter fra Shell, i stedet at foretage sine indkøb hos andre olieselskaber?«