

## [Vivike.]

dette forlanges det, at en dansk matros skal have et matroscertifikat, altså have aflagt en prøve, medens dette ikke forlanges af en spansk, en græsk eller en italiensk matros. Skal vi have den prøve, må den i hvert tilfælde effektueres på en anden måde end foreslået i lovforslaget.

Navigationssuddannelsen må have mere tid end foreslået. Det er alt for dårligt med denne præparandklasse, som er foreslået. Vi må op på at bruge mere tid til at uddanne vore navigatører, således at de ligger fuldt på højde med andre landes; det kan ikke lade sig gøre på den korte tid, vore navigationslærere har til at fabrikere en styrmand og en skibsfører.

Der kan også være andre ting, vi skal tage meget grundigt fat på i udvalget, men vi går til udvalgsarbejdet med en velvillig og positiv indstilling for at få det bedste ud af det for de folk, der sejler vore skibe.

**Antonsen:** Vi har på nuværende tidspunkt kun bemærkninger til lovforslaget om bemandingsregler. Det er jo sådan, at hvis vi sammenligner os med andre lande, også vor nabosøfartsnation, Norge, indeholder de danske bemandingsregler større krav til moderne skibe, krav, der overstiger det, der er nødvendigt ud fra saglige, herunder sikkerhedsmæssige, hensyn.

Nu skal anvisningsbestemmelsen i § 24, stk. 1, litra a, udstrækkes til ikke alene at gælde, når danske skibe er i dansk havn, men også når de ligger i anden nordeuropæisk havn. Lovbestemmelsen i § 24 indeholder ganske vist en sikkerhedsventil i paragraffens stk. 3, men selv den undtagelsesbestemmelse forekommer restriktiv, idet den kun giver adgang til at påmønstre en person, der ikke opfylder betingelserne i § 24, stk. 1, litra a, for en enkelt rejse. Vil det sige, at et dansk skib, der f. eks. på grund af sygdom må påmønstre en svensk sømand i Gøteborg, inden det sejler af sted på en rejse til Sydney, vil være tvungen til at sende denne svenske sømand tilbage fra Sydney med fly, så snart man har afsluttet denne enkelte rejse?

Må jeg dernæst spørge ministeren, om den i § 24, stk. 3, nævnte undtagelsesbestemmelse også vil kunne anvendes, hvis et skib rammes af ulovlig strejke. Jeg mener, at den

restriktive bestemmelse i § 24, stk. 1, litra a, er i modstrid med ånden bag det fællesnordiske arbejdsmarked, og den vil da helt givet være i strid med de regler, der vil gælde, når vi når frem til en bred, europæisk løsning. Jeg vil opfordre til, at man under udvalgsbehandlingen søger at finde frem til en mere liberal løsning på denne lovgivning, f. eks. ved at lade ordet „dansk“ udgå af § 24, stk. 1, litra a, 3).

Endelig vil jeg tillade mig at spørge ministeren, hvorfor en hovmester skal være 25 år for at få lov til at sejl.

**Handelsministeren (Tyge Dahlgaard):** Jeg vil gerne takke for en gennemgående velvillig modtagelse af de tre lovforslag, som jo nu er fremsat for tredje gang. Det er mit indtryk af de korte udtalelser og kommentarer, der er fremsat her ved denne førstebehandling, at de tre lovforslag i det væsentlige rammer en mellemproportional imellem forskellige synspunkter her i tinget og imellem redernes og sømændenes interesser. Der skulle således være et godt grundlag for en udvalgsbehandling, hvorunder jeg tror, at vi kan finde frem til væsentlige resultater i form af ændringsforslag eller godkendelse af denne mellemproportional, som jeg tror de tre lovforslag repræsenterer.

Jeg vil gerne til hr. Jens Peter Jensen sige, at jeg er i færd med at gøre fremskridt med hensyn til forståelse af søfartens problemer, ikke blot på det internationale område, men også på det hjemlige område, og jeg har noteret med tilfredshed, at hr. Jens Peter Jensen læser dagbladet Børsen med stor opmærksomhed, specielt når det drejer sig om festtaler, der holdes på Børsen. Jeg er opmærksom på, at festtaler ikke er nok; på den anden side tror jeg, at det ærede medlem hr. Jens Peter Jensen er en kender af, at det indimellem kan være en udmærket ting at holde festtaler.

Må jeg sige til hr. Vivike, at det er rigtigt, at bemandingsskalaen er blandt de spørgsmål, som må tages op til overvejelse, men igen vil jeg understrege, at der her er tale om en afvejning af forskellige hensyn: på den ene side hensynet til den teknologiske udvikling og dermed en begrænsning af mandskabskravene og på den anden side de, skal vi sige beskæftigelsesmæssige,