

[Jens Peter Jensen (Sorø amt).]

ofte henviser til, og som man jo især fra socialistisk side fremhæver som et mønsterland. Sammenlignet med nugældende bemandingslov betyder forslagene jo, at der i skibe alene under Danmarks Rederiforening skal beskæftiges yderligere 250 matroser med hertil hørende merudgifter, og hvis man sammenligner forslagene med den af den svenske regering krævede sikkerhedsbemanning, ja, så skal der alene i skibe tilhørende medlemmer af Danmarks Rederiforening beskæftiges 900 matroser mere, end hvis de svenske regler var gældende her i Danmark. Jeg synes, at det må få enhver til at indse, at forslagene ikke er holdbare ud fra en konkurrencemæssig betragtning, og at de heller ikke er det ud fra et sikkerhedssynspunkt.

Jeg skal endelig i anledning af det ærede medlem hr. Helge Niensens bemærkninger om, at dispensationer ud fra hans opfattelse gives i strid med, hvad han mente var forudsætningen for loven, sige, at efter min opfattelse gives dispensationerne med meget stor forsigtighed, vel også en større forsigtighed end folketinget stillede som forudsætning, da loven blev gennemført. Jeg synes, at det i denne forbindelse skal fremhæves, at dispensationerne jo er givet efter flertalsindstilling i nævnet.

Jeg kan altså sige, at venstre ikke kan medvirke til de foreliggende lovforslags fremme.

Valbak: Den danske bemandingslovgivning var i tidligere tider bestemt af sikkerhedshensynet og af et beskæftigelsessynspunkt. Ved loven af 1964 blev beskæftigelsessynspunktet trængt mere i baggrunden med nogen nedsættelse af mindstekravene til bemanning, uden at man dog gik så langt som i nogle andre lande, f. eks. Sverige. Der har man i dag en bemandingsordning på et noget lavere niveau, efter manges opfattelse i nærmere overensstemmelse med synspunktet om det nødvendige for sikkerheden.

Må jeg minde om, at den endnu nye 1964-lov gennemførtes efter meget vanskelige forhandlinger, hvor ingen af de modstående parter i arbejdsforholdet var tilfredse. Allerede derfor kan mit parti ikke gå ind for ved en lovændring at indføre de gamle bemandingsstørrelser i skibe fra før 1964.

Det må nok erkendes, at enhver nedre grænse for de skibsstørrelser, som bemandingsreglerne omfatter, har en tendens til at presse nye tekniske løsninger frem i omegnen af grænsen med påfølgende krav om dens flytning. Når vi imidlertid ikke kan anbefale, at spørgsmålet om nedergrænsen tages op nu, har det flere årsager.

Jeg vil minde om, at også skibe på 250 t er omfattet af lovens generelle krav om, at de skal have det for sikkerheden nødvendige mandskab. For det andet at bestemmelsen i dens nuværende form kun har eksisteret i 4 år som før omtalt. Før da var undergrænsen 400 t. For det tredje: den ene gruppe forslagsstillere begrundede en ændring med, at coastere under 300 t ofte sejler med drenge, og at uerfarenhed i flere tilfælde har kostet deres liv. Det er allerede sagt, at betænkningen om mindre skibes sikkerhed ikke støtter denne påstand.

Derimod tyder noget på, at der kan ligge et problem om navigatørens uddannelse med henblik på at sejle netop disse specielle skibe, hvis rette føring og behandling ikke synes at kunne baseres på erfaring fra sejlads med de større skibe. Kommer et udvalgsarbejde i gang, kan vi jo nok få lejlighed til at se nærmere på netop det spørgsmål.

Som det tredje ønsker forslagsstillerne mindst 2 dæksfolk på vagt i skibe over 500 t. Må jeg herom først gentage, hvad ministeren allerede har sagt, at de gældende bemandingsregler faktisk giver mulighed for at sætte 2 mand på vagt, i skibe over 5.000 t endda 3. Men dernæst vil jeg sige, at sikkerheden heller ikke efter mit skøn bør være mekanisk bestemt af i sagens natur stive regler om antal vagtmænd. Sikker-