

[Skrumsager Skau]

kerheden for menneskeliv på søen og miljøet skal være tilgodeset under de forskellige forhold, og at vi i denne vurdering også må se lidt på, hvordan vores nærmeste nabolande administrerer disse regler. Sammensætningen og størrelserne af skibsbesætningerne må ikke dikteres af kortsigtede beskæftigelseshensyn, som det var gældende før 1964-loven, selv om det kan siges, at der stadig væk er et lille rudiment tilbage, idet forslaget fortsat tilsigter at medtage hele restaurationspersonalet. Hvis der er en sikkerhedsmæssig begrundelse for at medtage hele restaurationspersonalet i lovforslaget, er det måske en god idé at tage det med, ellers kan jeg ikke rigtig se formålet.

Forslaget gør i nogen grad op med de såkaldte paragrafskibe, selv om jeg finder, at der nok fortsat er for mange skibsklasser, når størrelsen af dækspersonalet skal fastsættes. Her må vi også kunne se på en eventuel forenkling. I et par af klasserne har jeg fået oplyst at der kun er få skibe.

Jeg føler også, det er vigtigt, at der på alle skibe i den normerede dæksbesætning indgår ubefarne matroser, da det jo er praktikperioden og læreperioden for de befarne matroser, ligesom der i det normerede mandskab må kunne indgå aspiranter og lærlinge, der senere skal være styrmænd og andet, i maskin- og dæksmandskabet, når de har kvalifikationer dertil.

Forslaget om enhedsbesætning og en uddannelse som skibsassistent er en positiv nyskabelse, som givetvis vil blive en succes i fremtiden. Denne nyskabelse kender vi allerede fra andre lande. Den gør arbejdskraften mere fleksibel og medfører efter min mening også øget sikkerhed og tilfredshed om bord.

Ændringer i skibsføreruddannelsen må også kunne tilpasses, således at det bliver muligt at hoppe af på et tidligere niveau og anvende denne uddannelse som styrmand osv., uden at det behøver at berøre linjen i den nye, 3-årige skibsføreruddannelse.

Jeg vil også gerne lægge vægt på det principielle i, at direktøren for statens skibstilsyn eller besætningsnævnet fortsat har bemyndigelse til at fravige forslaget krav om besætning, og jeg vil også understrege, at de forskellige tabeller udgør et fornuftigt udgangspunkt. Det er en videreførelse af ordningen fra 1964, som jo i store træk har fungeret tilfredsstillende. Det betyder, at der kan fra-

viges, såfremt skibet har et højere eller et lavere teknisk niveau end det nuværende almindeligt gældende, som forslaget er baseret på. Derfor må det vel forventes, at der efter dette forslags vedtagelse vil være skibe, hvor en større eller mindre besætning vil være påkrævet i forhold til, hvad der fremgår af de forskellige tabeller over skibes besætning. Det er også fornuftigt at videreføre muligheden for at få fastlagt bemanningens størrelse inden bygningen af skibet.

Til forslaget om sønæringsloven har jeg ikke ret mange bemærkninger, bortset fra at der selvfølgelig skal sikres en rimelig overgangsordning fra det nuværende system til det nye system. I øvrigt kan jeg tilslutte mig de udvidede og forbedrede uddannelseskrav, som ligger i forslaget, især at der skal lægges vægt på kurser af sikkerhedsmæssig karakter.

Endnu en gang vil jeg understrege betydningen af det nye forslag om skibsassistenter, som kan gå ind i enhedsbesætningen; det er den rigtige vej.

Vedrørende forslaget om ændring af sømandsloven kan jeg nævne, at det er tilfredsstillende, at hviletidsbestemmelserne fremtidig i øget udstrækning også skal omfatte skibsbesætningen. Nu er der jo mange specielle forhold, der gør sig gældende på havet og i havne, og der må selvfølgelig være visse undtagelser, både hvad angår de skibe, som er omfattet, og skibes særlige arbejdsrytme eller mangel på samme.

Forslaget stadfæster muligheden for, at sømænd kan fratæde på grund af skibes destination til krigsområder m.v. Det er tilfredsstillende at se, at rederierne i disse tilfælde er pålagt at betale $\frac{1}{4}$ af de samlede rejseomkostninger, hvor altså staten går ind og dækker $\frac{1}{3}$ af rederiets omkostninger.

Som helhed danner de fire lovforslag efter min mening et godt grundlag for en fornuftig forhandling i udvalget, og venstre kan derfor tilsige forslagene en velvillig behandling.

Rahbæk Møller (SF):

Indledningsvis skal jeg sige, at jeg er lidt forundret over, at regeringen fremsætter et så omfattende lovkompleks på denne måde. Det var naturligt, om der havde ligget et kommissions- eller udvalgsarbejde bag, så vi som baggrund for de konkrete forslag havde haft en grundig viden om skibsfartens forhold og