

[Formanden.]

6) *Valg af 17 medlemmer til et udvalg angående:*

Forslag til folketingsbeslutning vedrørende Danmarks forhold til Den nordatlantiske Traktat [af Gert Petersen m. fl.].

Mødet hævet kl. 0.32.

20. møde.

Fredag den 1. november kl. 10.

**Formanden:** Jeg skal indledningsvis gøre opmærksom på, at jeg betragter den omstændighed, at hr. *Gert Petersen* har haft ordet og har deltaget i afstemninger i dag, fredag den 1. november, som udtryk for, at han ikke har ønsket at lade den ham bevilgede orlov fra 1. november træde i kraft, jfr. forretningsordenens § 42 i slutningen. Den bevilgede orlov og stedfortræderen, murerarbejdsmand *Alfred Andersens* indkaldelse som midlertidigt medlem må derfor betragtes som bortfaldet.

Den første sag på dagsordenen var:

*Anden behandling af forslag til lov om indfødsrets meddelelse.*

(Første behandling af lovforslaget (nr. 26) findes i tidenden sp. 460, udvalgets betænkning i tillæg B. sp. 283).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslagets paragraffer og spørgsmålet om dets overgang til tredje behandling sattes til forhandling under ét.

**Helge Nielsen:** Vi, der gennem nogle år har beskæftiget os med søfartslovgivningen, har fået et tydeligt indtryk af det dårlige klima, der hersker...

**Formanden:** Undskyld, det er lovforslaget om indfødsrets meddelelse, der er til behandling nu. Ønsker nogen at udtale sig om dette lovforslag?

Ingen bad om ordet.

*Lovforslagets §§ 1 og 2 og dets overgang til tredje behandling*  
vedtoges uden afstemning.

**Formanden:** Jeg foreslår, at lovforslaget går direkte til tredje behandling uden fornyet udvalgsbehandling. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

*Første behandling af forslag til lov om ændring af lov om skibes bemanning* [af Vivike m. fl.].

(Lovforslaget (nr. 41) findes i tillæg A. sp. 1033, fremsættelsen i tidenden sp. 559).

**Formanden:** Sammen med denne sag foretages de under punkterne 3 og 4 på dagsordenen opførte sager, nemlig:

*Første behandling af forslag til lov om ændring af lov om skibes bemanning* [af Hanne Reintoft og Kai Moltke].

(Lovforslaget (nr. 38) findes i tillæg A. sp. 953, fremsættelsen i tidenden sp. 231).

*Første behandling af forslag til lov om ændring i sømandsloven* [af Hanne Reintoft og Kai Moltke].

(Lovforslaget (nr. 39) findes i tillæg A. sp. 957, fremsættelsen i tidenden sp. 231).

Lovforslagene sattes til forhandling.

**Handelsministeren (Knud Thomsen):** Ja, jeg skal ikke gå ind på atmosfærespørgsmålet, som har været berørt her i forbindelse med meddelelsen af indfødsret, men håbe, at disse lovforslag kan behandles sagligt i en bedre atmosfære.

Jeg ville gerne først gøre nogle bemærkninger til de to lovforslag om skibes be-

## [Handelsministeren.]

manding, der er fremsat af henholdsvis fru Hanne Reintoft og hr. Kai Moltke og af socialistisk folkeparti. Disse to forslag til lov om ændring af bemandingsloven fra 1964 har det fælles, at de begge betyder en skærpelse af bemandingsreglerne for såvel skibe bygget før 1964 som nyere skibe. Begge lovforslagene begrundes med, at ændringen af bemandingsloven i 1964 har medvirket til at svække sikkerheden til søs, uden at der dog gives nogen nærmere forklaring på eller dokumentation af denne påstand. Hertil vil jeg gerne kort bemærke, at bemandingsloven principielt er baseret på sikkerhedssynspunktet, og at der hverken for handelsministeriet eller statens skibstilsyn, der administrerer bemandingsloven, foreligger oplysninger af nogen art, som indicerer, at reduktionen af dæksmandskabet i større skibe har svækket sikkerheden til søs.

Begge lovforslag foreslår indført faste regler for dæksmandskabet i skibe mellem 250 og 300 brt. I den gældende lov begynder bemanningsskalaen ved skibe på 300 t. Det er min opfattelse, at der er ikke anledning til at ændre denne grænse. Også for skibe under 300 t gælder imidlertid den almindelige regel i bemandingslovens § 3, hvorefter ethvert skib eller fartøj skal have det af hensyn til sikkerheden for menneskeliv på søen nødvendige mandskab. Denne regel har i enkelte tilfælde foranlediget skibstilsynet til at fastsætte antallet af dæksmandskab i skibe under 300 t, hvor man skønnede, at det ombordværende dæksmandskab var utilstrækkeligt. For dæksmandskabet i de små skibe gælder endvidere det almindelige krav om gennemgået kursus på sømandsskole, hvilken bestemmelse dog ikke altid kan efterleves på grund af mangel på uddannet mandskab.

I det lovforslag, der er fremsat af socialistisk folkeparti, er det dels foreslået, at undergrænsen for motorskibes bemanning med motormænd ændres fra 800 HK til 500 HK, dels at der i turbinedrevne skibe ud over det allerede foreskrevne minimum på tre fyrbødere yderligere skal være ansat mindst tre befarende motormænd. Der er ikke i bemærkningerne til lovforslaget givet nogen begrundelse for disse forslag, og det er mig heller ikke muligt at finde nogen

anden saglig begrundelse herfor. Netop for skibsmaskineriernes vedkommende er der i den senere tid sket en stærk udvikling henimod maskinerier, der kræver mindre tilsyn og pasning, og på dette bemandingsområde har der da også i de senere år været relativ ro. Specielt forslaget om at kræve tre motormænd ud over den allerede krævede fyrbøderbesætning i turbineskibe forstår jeg ikke meningen med.

Begge lovforslag vil for dæksmandskabet ophæve dispensationshjemmelen i bemandingslovens § 40, stk. 1, der netop indførtes for at muliggøre en tilpasning af de stive bemanningsskalaer til de til enhver tid skete fremskridt. Efter min opfattelse har bemandingslovens § 40 haft sin store betydning som en smidiggørelse af loven, sådan at de idelige ændringer og justeringer af skalaerne kunne undgås. Falder denne dispensationsadgang bort, vil det betyde, at den fleksibilitet i bemanningen, som den nye lov indførte, vil forsvinde og erstattes af et stift bemanningssystem. Dette vil have uheldige virkninger, da en smidig dispensationsbestemmelse må anses for at være bydende nødvendig under hensyn til den rivende tekniske og strukturelle udvikling, der stadig finder sted inden for international skibsfart.

Endelig foreslår begge lovforslag, at der i skibe over 500 t foruden den vagthavende navigator skal være mindst to mand af dæksmandskabet på vagt. Dette forslag er igennem årene flere gange blevet fremsat af Sømændenes Forbund, men handelsministeriets stilling til sagen er fortsat den, at ansvaret for vagttjenestens tilrettelæggelse alene bør påhvile skibsførerne, og at der ikke af det offentlige bør gives detaljerede forskrifter herom. Jeg tror ikke, det er rigtigt, som det siges i bemærkningerne til socialistisk folkepartis lovforslag, at rederne fristes til at sejle med 1 mand for lidt på vagten, hvis sikkerheden derved svækkes betydeligt.

For en fuldstændigheds skyld vil jeg gerne tilføje, at den gældende bemanningsskala for dæksmandskabet foreskriver et dæksmandskab af en sådan størrelse, at der med treskiftet vagt kan sættes to mand på vagt i skibe mellem 500 og 5.000 t, og at der i skibe over 5.000 t kan sættes tre mand på vagt. Bortset fra skibe mellem

## [Handelsministeren.]

500 og 1.400 t vil der ud over vagtmandskab være en reserve på 1-3 mand.

En gennemførelse af de foreslåede ændringer i bemanningsskalaerne og en ophævelse af dispensationsadgangen i § 40, stk. 1, vil efter min opfattelse få katastrofale virkninger for dansk skibsfart. Et stift bemanningssystem ville stille danske redere ringere i den hårde konkurrence med udenlandske redere, hvis skibe er undergivet lempeligere bemanningsregler, og det kan befrygtes, at kontraheringen af nye skibe vil stagnere eller endog falde. Det må i denne forbindelse bemærkes, at bemanningsreglerne erfaringsmæssigt har haft stor indflydelse på redernes lyst til at kontrahere nye skibe. Det bør således nævnes og understreges, at de ændringer i bemanningsloven, der blev gennemført i 1964, virkede som en kraftig stimulans til at kontrahere nye skibe under dansk flag. Handelsflådens indtjening bidrager ganske væsentligt til valutaindtægterne, og når den skarpe internationale konkurrence på skibsfartsområdet tages i betragtning, finder jeg, at der ikke via bemanningsloven bør lægges hindringer i vejen for handelsflådens trivsel.

Ud fra disse betragtninger kan jeg ikke anbefale de to første lovforslag.

Hvad dernæst angår forslag til lov om ændring i sømandsloven, fremsat af fru Hanne Reintoft og hr. Kai Moltke, skal jeg bemærke, at de foreslåede ændringer til sømandsloven har relation til lovens bestemmelser i §§ 26 og 36.

Forslaget om ændring af § 26 afviger fra gældende lov på følgende punkter: efter sømandsloven har kun den danske sømand hjemrejseret efter en vis tids tjeneste, mens lovforslaget omfatter enhver sømand, der har hjemsted her i riget, uanset nationalitet. Efter sømandsloven kræves der for at opnå hjemrejseret 12 måneders sammenhængende tjeneste, hvor sømanden ikke i de sidste 6 måneder må have haft adgang til at fratræde i dansk havn, ligesom sømanden har pligt til at fortsætte tjenesten i indtil 3 måneder, hvis skibet inden for dette tidsrum påregnes at anløbe havn, hvorfra rejsen kan ordnes væsentligt billigere eller lettere. De nævnte frister er i lovforslaget sat ned til henholdsvis 6 og 3 måneder og 1 måned, og ordet „billigere“ er udgået. I modsætning

til den gældende bestemmelse skal der endvidere efter lovforslaget ydes sømanden hyre til fratrædelse på hjemstedet. I modsætning til, hvad der nu er tilfældet med § 26, indeholder lovforslaget desuden en udtrykkelig bestemmelse om, at sømandens bagage følger ham vederlagsfrit på hjemrejsen. Endelig indeholder lovforslaget det nye, at der ved afløsning af en sømand i udlandet i hans sted fortrinsvis skal antages medlemmer af en her i riget statsanerkendt arbejdsløshedskasse, eventuelt gennem udsendelse af en afløser her fra landet.

Hjemrejsereglen, som den nu er i § 26, blev indsat i loven ved dennes revision i 1952, og retten var da betinget af to års sammenhængende tjeneste. Så sent som i 1964 blev kvalifikationstiden nedsat til et år. Virkningen af kvalifikationstidens halvering kan umiddelbart aflæses af de samlede udgiftstal for hjemsendelse af søfarende efter § 26. Disse samlede udgifter, hvoraf statskassen betaler halvdelen, var i året 1962-63 162.000 kr., 1963-64 100.000 kr. og 1964-65 425.000 kr., hvorefter beløbene steg stærkt; sådan at de i 1965-66 var 1,2 mill. kr., i 1966-67 2.044.000 kr. og i 1967-68 2.090.000 kr. En yderligere halvering af kvalifikationstiden kun fire år efter den seneste, meget store forbedring for de søfarende må på baggrund af de hidtidige erfaringer forventes at ville medføre en uforholdsmæssig stor udgiftsstigning.

Hvis man dernæst i § 26 fastslår, at hyren skal løbe til fratrædelse på hjemstedet, gør forslagsstillerne sig for det første skyldige i et brud på lovens systematik, idet spørgsmålet om, hvor længe hyre løber, hører hjemme i lovens § 18 og lovforslaget ikke passer ind i dette system. Hyrebestemmelsen er i øvrigt uklart anbragt i lovforslaget. Er det meningen, at den søfarende altid skal have krav på hyre til ankomst til hjemstedet, eller er det kun i de tilfælde, hvor tjenesten er blevet forlænget med en måned?

Med hensyn til den foreslåede nye regel om sømandens bagage vil jeg gerne bemærke, at langt det overvejende antal hjemsendelser efter § 26 i dag finder sted med fly efter den såkaldte government request-ordning, og at der efter denne gives sømanden mulighed for at medtage et større kvantum bagage end normalt. Der er ikke herved opstået

**[Handelsministeren.]**

vanskeligheder, og efter min mening og opfattelse bør spørgsmålet om bagage ikke behandles i selve loven, men, som tilfældet er i dag, reguleres administrativt.

Den foreslåede bestemmelse i § 26, stk. 3, som tilsigter at sikre arbejdspladserne i skibe for danske søfolk, vil bevirke et alvorligt indgreb i rederens hidtil anerkendte ret til frit at vælge mandskab ved opstående ledighed i udlandet. Den vil formentlig besværliggøre afløsning af de søfarende, der skal på ferie, på urimelig vis, såfremt den skulle håndhæves. I øvrigt vil alene udtrykket „fortrinsvis“ formentlig kunne give anledning til tvistigheder.

Forslaget om ændring af § 36 vil endelig som noget helt nyt medføre, at en sømand, der fratræder sin tjeneste i medfør af § 36, skal have sin hjemrejse betalt af rederen og staten samt endvidere hyre indtil hjemkomsten og vederlagsfri transport af bagage. Jeg må anse det for at være meget tvivlsomt, om det kan være rimeligt at indføre en regel om betalt hjemrejse i disse tilfælde. Man må herved ikke glemme, at § 36 allerede i sin nuværende formulering indeholder den for dansk ret særegne regel, at den ene part i en arbejdsaftale, sømanden, ensidigt kan frigøre sig fra kontrakten på grund af forhold, som ingen af aftaleparterne normalt har nogen indflydelse på.

Jeg vil endelig til sidst gøre opmærksom på, at der i 1966 er nedsat en kommission med den opgave at undersøge, hvilke ændringer der burde foretages i sømandsloven. Kommissionens arbejde er endnu ikke afsluttet. Men ganske bortset fra, om der kan siges at foreligge nogen rimelig begrundelse for de fremsatte lovforslag samt for nu isoleret at optage et par enkelte bestemmelser i sømandsloven til revision og påføre statskassen og erhvervet en formentlig betydelig udgiftsstigning, finder jeg, at de problemer, der måtte foreligge vedrørende sømandsloven, simpelt hen bør indgå i kommissionens overvejelser og afvente dennes betænkning. Jeg kan derfor heller ikke give dette lovforslag min anbefaling.

**Helge Nielsen:** Jeg beklager, at jeg kom ind under behandlingen af indfødsretslovforslaget. Der kunne måske være al mulig grund til at få søfartsloven ind under ind-

fødsretsloven, når man tænker på de problemer, der er vedrørende fremmed og udenlandsk arbejdskraft inden for dette område.

Jeg vil gerne takke ministeren for, om jeg så må sige, det foredrag, vi har hørt om søfartens problemer. Det var meget udtømmende og gik meget i enkeltheder; og jeg skal gøre nogle bemærkninger til noget af det, som jeg ikke er enig med ministeren i.

Vi, der gennem nogle år har beskæftiget os med søfartslovgivningen, har fået et tydeligt indtryk af det dårlige klima, der hersker mellem mandskabets organisationer på den ene side og rederorganisationerne på den anden side. Disse forhold er efter min opfattelse af meget stor betydning for parternes stillingtagen, når det gælder bemanningsregler, og når det gælder søfartslovgivning som helhed. Begge parter peger på bedre forhold i andre lande, i såvel Norge som Sverige, og begge parter har sikkert ret i disse betragtninger. I de nævnte lande arbejder man med rammelove, hvorefter man gennem forhandlinger parterne imellem kan løse bemanningsproblemerne med en passende hensyntagen til både sikkerheden til søs og til den nødvendige rationalisering.

Det er ikke min opgave her at skyde skylden for disse dårlige forhold på den ene af parterne. Men jeg vil alligevel have lov at pege på, at hvis ikke dansk industri havde forstået nødvendigheden af at drage fagbevægelsen, tillidsmændene og de ansatte ind i en debat om en stillingtagen til industriens udvikling, dens rationalisering og rationaliseringsgevinstens fordeling, tror jeg ikke, dansk industri havde stået på det høje stæde, den står på i dag. Jeg tror heller ikke, dansk industri havde været så konkurrencedygtig, som den er i dag, hvis man ikke havde taget disse ting i betragtning. Jeg tror på, at et mere moderne syn på samarbejde og medbestemmelsesret om bord i skibene vil give gode resultater for dansk skibsfart og for beskæftigelsen både i skibene og på værfterne og i relation til bemanningsloven fjerne mange af de problemer, vi tidligere har haft, og som vi nu og måske fremover skal tage stilling til.

Må jeg generelt om problemerne om bemanningsloven understrege, at vi fra socialdemokratiets side ikke tager stilling ud fra et beskæftigelseshensyn, men heller ikke fra et konkurrencehensyn, et hensyn til

[Helge Nielsen.]

rederinteresser. Vi tager udelukkende stilling ud fra et sikkerhedshensyn. Sikkerheden til søs må være det bærende princip i vore kommende drøftelser, som det har været i de hidtidige drøftelser, når vi har snakket bemandingsregler.

For ca. et år siden fremhævede jeg her fra denne talerstol det urimelige i, at coasterflådens skibe kunne bemandedes med helt ukyndigt mandskab. Jeg rejste dengang det spørgsmål, om det ikke ville være rimeligt at nedsætte grænserne til 200 eller til 250 brt., og jeg er meget villig til at drøfte disse grænser og bemanningen af disse skibe i et udvalgsarbejde. Jeg er ikke så sikker på, at ministeren har ret, når han giver udtryk for, at loven om sikkerhed til søs tager højde for coasterflådens problemer, uanset at en coaster ikke omfattes af bemandingslovgivningen, når den er på under de 300 brt. Vi har set mange eksempler på, at disse skibe bemandedes med helt ukyndige drenge, der aldrig før har været til søs, aldrig har været på sømandsskole, end ikke er blevet instrueret i, hvordan redningsflåder og de almindelige, elementære brandslukningsredskaber om bord i disse skibe behandles. Vi har også set tragiske begivenheder som en følge af de manglende regler for disse skibe.

Jeg må i dag, da loven har virket i fire år, erkende, at den ikke er blevet administreret i den ånd, jeg mente vi var enige om, selv om jeg må erkende, at lovens bogstav er overholdt. Vor daværende ordfører, hr. Peter Nielsen, udtalte i sin tid ved lovforslagets tredje behandling, at dispensationer måtte være den absolutte undtagelse, men den opfattelse er ikke kommet til udtryk i tiden, der er gået. Jeg mener, at det nok er nødvendigt med en dispensationsbestemmelse i loven af hensyn til fremtiden, for vi kan ikke revidere loven hvert år. Men denne paragraf må ændres, så den ikke kan anvendes, som det hidtil er sket. Med en hensigtsmæssig dispensationsformulering, der både kan tillade afvigelser i opadgående og i nedadgående retning, er efter min mening lovforslagene fra såvel SF som fra fru Hanne Reintoft og hr. Kai Moltke om at genindføre skalaen fra før 1964 for en del af skibene overflødige.

Fru Hanne Reintofts og hr. Kai Moltkes lovforslag indeholder ingen forslag, der ved-

rører maskinbesætningen, hvorimod hr. Vivikes lovforslag indeholder ændringer, som jeg for så vidt kan tiltræde. Selv om det ligger i de foreslåede ændringer, savner jeg nogle bemærkninger om det, man kalder for nedbremsningen af maskinkraft. Vi har mange gange i udvalgsarbejdet været inde på dette problem, og jeg vil gerne bede handelsministeren om at undersøge — for jeg tror ikke, der kan svares på det i dag — rigtigheden af de påstande, der er fremsat over for os i udvalgsarbejdet om, at selv mange af vore redningsskibe sejler med neddæmpet maskinkraft. Det betyder, at der indsættes en såkaldt plombe, hvorefter man kan sejle med mindre mandskab. Men i praktisk taget alle forhold bliver denne plombe taget ud, fordi et redningsskib jo skal bruge den fulde maskinkraft, og når det så kommer i havn igen, kommer det ind under dispensationsbestemmelsen. Jeg vil gerne høre, om dette er rigtigt, og jeg beder om at få en klaring på det. Er det rigtigt, synes jeg det er helt urimeligt.

Fru Hanne Reintoft og hr. Kai Moltke redegør i bemærkningerne til deres lovforslag for arbejdet i udvalget og for de problemer, der opstod dér, da vi sidst behandlede denne lovgivning. Disse bemærkninger er korrekte, og jeg forstår egentlig ikke, at de ikke er fulgt op af et forslag om matrosprøve og uddannelsesregler for dæksmandskabet, for det var jo disse vigtige ting, vi dengang arbejdede med og blev afbrudt i. Jeg siger ikke dette som en nedsættende bemærkning eller hånende bemærkning, for jeg anser disse ting for meget væsentlige. Men jeg vil dog understrege, at det bl. a. var fru Hanne Reintoft, der var skyld i, at vi ikke med det flertal, vi dengang havde, kunne fortsætte arbejdet med bemandingsloven for at ændre den i positiv retning. Jeg håber, at vi i udvalget kan få disse vigtige ting om uddannelse, matrosprøve og påmønstringsregler med ind i billedet.

Folketinget fik for et stykke tid siden en betænkning om mindre skibes sikkerhed. Der er mange interessante oplysninger heri, men jeg skal kun citere et lille stykke, som man kan læse på side 24:

„Hvad visse forhold angår, tillægger udvalget en ændret praksis så stor betydning, at man finder gennemførelsen af offentlige forskrifter til regulering af

**[Helge Nielsen.]**

forholdene nødvendige. For andre forholdene vedkommende skønnes en særlig opmærksomhed ved syn på de enkelte skibe tilstrækkelig. Endelig finder udvalget det hensigtsmæssigt, at erhvervet og det offentlige i fællesskab påtager sig en oplysningsvirksomhed blandt besætningerne i de mindre skibe.“

Jeg vil henstille til handelsministeren, at ministeren gennemgår denne betænkning. Jeg tror, at vi så måske på en bedre og mere realistisk måde kan snakke om sikkerheden i coasterflåden og om det rimelige i at få nogle fastere retningslinjer for bemanningen og tilsynet med disse skibe. Jeg er overbevist om, at hvis man lavede en lignende undersøgelse vedrørende større skibe — det har man måske gjort, men så har jeg ikke været opmærksom på det — vil man også her komme til resultater, som ville vise, at der visse steder er urimelig lave bemanningsskalaer.

Jeg kan vedrørende fru Hanne Reintofts og hr. Kai Moltkes lovforslag om ændringer i sømandsloven sige, at jeg ikke er tilfreds med sømandslovens indhold. Mange punkter kan trænge til ændringer, som vi både i udvalget og fra denne talerstol har peget på. Lovforslaget kan jeg for så vidt ikke være uenig i. Men det er oplyst over for mig, at disse problemer i øjeblikket behandles i et udvalg, hvor man i realiteten er ved at være færdig med arbejdet, og hvis det er rigtigt, vil jeg gerne afvente dette udvalgs arbejde, inden jeg vil være med til at foretage ændringer på dette område.

Ud fra de her anførte synspunkter kan jeg tilsige mit partis positive medvirken i et kommende udvalgsarbejde om disse lovforslag.

**Hindkjær Pedersen:** De to lovforslag om skibes bemanning (nr. 38 og nr. 41) som begge omhandler ændringer i skibenes bemanningsskala, skal jeg tillade mig at fremkomme med bemærkninger om under ét.

Jeg finder det aldeles ulogisk at anvende en bestemt registreringsstatus som kriterium for størrelsen af skibets dæksmandskab. Bedre var det at se på skibets tekniske udstyr.

Da man i 1964 reviderede bemandings-

skalaen, blev denne fastlagt i overkanten af bemanningsskalaerne i 6 andre lande, Norge, Sverige, Vesttyskland, Holland, England og Finland. Den senere sammenligning med bemandingsreglerne i de omhandlede lande har vist, at kravene efter dansk lov ingenlunde bør skærpes.

Ved en undersøgelse i 1967 af bemanningen i 14 tankskibe mellem 12.000 og 50.000 bruttoregistertons, der anløb dansk havn, er der konstateret, at 10 af dem sejlede med en dæksbesætning på 9 mand, 2 af dem med 8 mand og andre 2 med 7 mand. De 4 sidstnævnte skibe var hjemmehørende i Panama, de øvrige i europæiske lande; 3 af skibene bygget i 1964, resten efter. Dansk lov påbyder 12 mand, men ved dispensation i henhold til bemandingslovens § 40 sejles i visse tilfælde med 10 mand.

Mit parti kan derfor ikke gå ind for en generel skærpelse af de danske bemandingsregler, lige så lidt som vi kan gå med til at slette den dispensationsparagraf, som tillader skibe med avanceret udstyr at sejle med en dæksbesætning, der i antal nærmer sig den, der må benyttes i de skibe, vi må konkurrere med.

Vi kan heller ikke gå med til at nedsætte bundgrænsen for bemanningsskalaen som foreslået fra 300 til 250 t. Der er i de forløbne år i tillid til bemanningsskalaerne og til gavn for vore værfter bygget adskillige coastere, der ligger i underkanten af de 300 bruttoregistertons. Ganske vist udnyttes målereglerne af hensyn til international konkurrence bedst muligt, men konkurrencen er meget hård, og en skærpelse af de gældende regler kan bl. a. medføre, at coasterflåden ikke yderligere udvides, og at adskillige coastere enten må sælges til udlandet eller sejle under andet flag.

Der er nylig afgivet en betænkning vedrørende mindre skibes sikkerhed. Den er afgivet af et af handelsministeriet den 21. december 1967 nedsat udvalg. Man har foretaget en analyse af årsagerne til 22 ulykkestilfælde ved coastere. Det fremgår ikke af betænkningen, at ulykkerne skyldes et for lille dæksmandskab. Årsagen har tilsyneladende været visse mangler af teknisk art, men også, at visse førere ikke har været tilstrækkelig opmærksom på de særlige forhold, der er gældende i mindre skibe.

[Hindkjær Pedersen.]

Den nye undervisningslov vil bevirke, at førerne bliver bedre orienteret og de tekniske forhold vil blive bragt i orden.

I løbet af kort tid vil der skabes tradition for sejlads med disse skibe. Det er en tradition, som er sat over styr, siden vi for adskillige år siden havde en stor flåde af småskibe. Disse forhold afhjælpes ikke ved at stille krav om øget dæksbesætning, men ved at sikre sig en mere effektiv uddannelse, end man har i dag, og det bør været helt indlysende, at man i disse skibe ikke mere end allerhøjest nødvendigt dispenserer fra kravet om at komme på sømandsskole. På sømandsskolen lærer man at bjærge sig selv, man lærer at betjene redningsmateriel, man lærer en hel del om brandslukning, og det er et spørgsmål, om man ikke burde udvide undervisningstiden på sømandsskolerne og eventuelt på anden måde gøre den endnu mere effektiv, end den er i øjeblikket. Der til kræves der dog længere tid end de 3 måneder.

Skulle man øge sikkerheden i disse skibe, coasterne, burde man tillade dem at sejle med en maskinkraft som vore fiskere, der benytter en større hestekraft end 300. Det ville sætte skibene i stand til bedre at klare en nødsituation og samtidig stille dem bedre i konkurrencen med udenlandske coastere.

Hvad angår de krav, der stilles med hensyn til maskinmandskab, skal jeg kun henvise til det, handelsministeren for nylig har sagt. Med hensyn til kravet om 2 mand på vagt mener jeg, det må være skibsføreren, der må afgøre, hvor mange mand det i en given situation er nødvendigt at have på vagt, blot skal maskinmandskabet være stort nok til at bestride et sådant krav, og det er det i de omhandlede skibe.

Der bør ikke med korte åremål ændres for meget i en bemanningsskala. Det er da også derfor, man i 1964 indførte en dispensationsparagraf. Denne udnyttet på en fornuftig og rimelig måde gør, at bemanningsreglerne nogenlunde kan holde trit med tiden. Selv om jeg ikke mener, tiden er inde til ændring i bemanningsskalaen, er jeg naturligvis rede til en saglig drøftelse af problemerne i et eventuelt nedsat udvalg.

Med hensyn til forslaget om ændring i sømandsloven vil jeg kun gøre opmærksom

på det, som handelsministeren også sagde, at der er nedsat en kommission med landsdommer Kjøge som formand. Denne sømandslovkommission skal fremkomme med forslag til ændringer i sømandsloven. Før den har afsluttet sit arbejde, bør der imidlertid ikke foretages enkelte ændringer i sømandslovens paragraffer. Jeg kan derfor på mit partis vegne ikke anbefale det sidste forslag.

**Jens Peter Jensen (Sorø amt):** Ja, må jeg sige rent ud, at hvis man ikke vidste bedre, så skulle man tro, at de foreliggende forslag var udarbejdet af Nyhavns Rose. Der er nok saltvandsprøjt over dem, men de er jo ganske uden forbindelse med, hvad der tjener til søfartsnæringens fremme. Tankegangen i forslagene er uhyre konservativ, langt mere end man skulle forestille sig og vente hos partier, der plejer at kalde sig progressive og repræsenterer fremskridtet. De foreliggende forslag er jo udtryk for en tilbagegang, en tilbagevenden til tider, som er anderledes end dem, der er nu, og som er meget anderledes, end tiderne vil blive.

Hvad enkeltheder i forslagene angår kan jeg henholde mig til, hvad den højtærede handelsminister har udtalt her for et øjeblik siden, og hvad den ærede konservative ordfører, der jo er meget maritimkyndig, har udtalt.

Jeg skal kun tilføje, at forslagernes gennemførelse ville medføre en sådan forringelse af dansk skibsfarts konkurrenceevne, at det ville gå stærkt ud over beskæftigelsen, og det synes jeg altså ikke rigtig kan være noget fornuftigt formål. Hvis det forholdt sig sådan, at man med rette kunne sige, at vilkårene for danske søfolk er ringere end for søfolk af andre nationaliteter, som det er rimeligt at sammenligne os med, ja, så synes jeg, der var grund til et lovgivningsinitiativ, men forholdet er jo tværtimod, at vilkårene i danske skibe er gunstigere end i ret mange andre. Sikkerhedsreglerne er fuldt på højde med, hvad der gælder for udlandets skibsfart, og hvad bemanningsreglerne angår i det hele taget, ja, så er de jo mere krævende og byrdefulde for dansk skibsfart end for udlandets, herunder også for Sverige, som er et land, man her i dette høje ting meget

[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 begrunder 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-



## [Valbak.]

hedsforanstaltningernes art og deres omfang må vel bero på de konkrete omstændigheder i hver situation, i hver position. Det er disse forhold, skibets ledelse må tage sine forholdsregler efter, sit bestik af. Under nogle forhold tilsiger omstændighederne måske 1 mand, under andre måske 2 eller flere. I øvrigt beror sikkerheden i vore dage i større og større omfang på anvendelsen af teknisk udstyr.

Det fjerde forslag finder vi kun hos den ene part af forslagsstillerne, det er forslaget om at ændre fordelingen af mandskab mellem de forskellige grupper. Forslaget bringer i erindring, at arbejdsmarkedskommissionen for nogle år siden netop beskæftigede sig med dette spørgsmål i forbindelse med problemerne omkring flere uddannelsespladser til de unge uddannelsessøgende. Jeg husker, at man dengang studsede over det på papiret betydelige misforhold mellem antal unge, der efter bemanningsreglerne kunne sluses ind til tjeneste på skibene, og det antal matroser, som bemanningsreglerne tilsagde beskæftigelse på længere sigt — med stor arbejdsledighed for matroser til følge. Det så kort sagt ud, som om der forelå noget i retning af en regnefejl. Man kom dengang ind på, at en begrænsning i antallet af skibe med letmatroser ville bidrage til at sanere forholdene, og senere bemanningsregler har i nogen grad taget hensyn til dette synspunkt, men det fremsatte forslag forudsætter en forøgelse af letmatrosernes antal.

Endelig er der forslaget om en ophævelse af reglerne om dispensation fra bemanningsbestemmelserne. I det ene forslag tales dog kun om en ophævelse for dæksmandskabets vedkommende; det skal jeg lade ligge og nøjes med at sige, at jeg ikke synes, det er nogen god idé hverken helt eller delvis at ophæve bestemmelsen i § 40. Paragraffen har jo den fornuftige begrundelse, at den tekniske udvikling går så hurtigt, at udviklingens resultater ikke bliver nyttiggjort i praksis, hvis en dispensationsmulighed ikke findes. Jeg ved, at dispensation efter bestemmelsen er givet i et endog stort antal tilfælde. Bestemmelsen har altså virket som en spore til nybyggeri for danske rederier med de gunstige følger for erhverv og beskæftigelse, som flyder deraf. I dispensa-

tionsnævnet har søfartens organisationer sødt, også lønmodtagersiden. Muligheden for saglig indflydelse på disse forhold foreligger altså for de interesserede parter.

Med disse bemærkninger skal jeg tilkendegive, at mit parti ikke kan medvirke til fremme af de to forslag til ændring i bemanningsloven.

Det er jo allerede oplyst, at en kommission blev nedsat i 1966 for at kulegrave problemerne omkring sømandsloven med henblik på en revision. I kommissionen er søfartens organisationer repræsenteret, også mandskabsorganisationerne. Jeg ved, at kommissionen forudsættes at holde sig i kontakt med de øvrige nordiske lande, sådan at fælles nordiske synspunkter om muligt kan indgå i kommissionens forslag. I mit parti tager vi det derfor for givet, at kommissionen vil behandle også de spørgsmål, som det fremsatte lovforslag er udtryk for. Kommissionen må således være stedet, hvor man i første omgang overvejer konsekvenserne af at efterkomme et krav om betalt hjemrejse og hyre indtil hjemkomsten for den sømand, som kræver afmønstring begrundet f. eks. i krigsfare.

Jeg forestiller mig, at der allerede med den nuværende lovgivning må foreligge en række tilfælde fra nyere tid, hvor der er opstået tvist mellem rederi og sømand om, hvorvidt en § 36-begivenhed foreligger. Et sådant materiale vil sikkert være udmærket baggrund for en analyse af de mulige konsekvenser for skibet af, at der ydes løn osv. for at forlade skibet.

Det er mig ubekendt, om kommissionen behandler spørgsmålet om lovfæstelse af, at afløsning i udenlandsk havn uanset hvor på kloden skal ske ved at antage medlemmer af dansk arbejdsløshedskasse. Hvis ikke, kan den vel på den givne anledning gøre det. Man måtte så kunne overveje, om et sådant krav gennemførelse overhovedet kan fungere i praksis, hvis ikke det skal få ødelæggende virkninger. Man måtte i lyset heraf se på, om medlemmer af danske arbejdsløshedskasser også bør være dem, der i fremtiden skal udgøre arbejdskraften ved entreprenørarbejde i Brasilien og andre lande, hvor danske ingeniørfirmaer udfører ordrer. Man måtte se på de mulige konsekvenser for beskæftigelse af danske i udenlandske skibe, og man måtte se på,

## [Valbak.]

om en paragraf med protektionistisk indhold som den foreslåede vil bidrage til at videreudvikle det internationale samkvem, som vor tilværelse i dag og i fremtiden står og falder med.

Ved en umiddelbar betragtning er der vel for staten flest penge i forslaget om en halvering af den samlede tjenestetid som betingelse for at opnå hjemrejseret og en samtidig afkortning af udskydelsesretten med 2 måneder til 1 måned. Da den nuværende statsminister vist i 1964 fik gennemført en halvering af tjenestetiden til 1 år og en halvering af udskydelsesretten til 3 måneder, anslog man, at statens udgifter ved ordningen ville stige til det firdobbelte, rederiernes ligeledes. I 1964 har der været to begrundelser for at afkorte de tidsmæssige intervaller for muligheden for at komme hjem.

For det første opnåelse af større stabilitet i tjenesten. Kommissionen må være stedet, hvor man sagkyndigt kan foretage en vurdering af effekten på dette punkt af nedsettelsen for 4 år siden, om den eventuelle effekt koncentrerer sig om bestemte grupper, og om erfaringerne tilsiger at gå videre end lovgivningens endnu nye bestemmelser.

Den anden begrundelse var hensynet til opretholdelse af sømandens familiemæssige forbindelse. Jeg går ud fra, at man i kommissionen indgående behandler spørgsmålet om, hvor megen vægt dette hensyn eventuelt måtte have efter ændringerne for 4 år siden. Jeg går ud fra, at interessen her særlig vil samle sig om de giftes og om de ganske unges forhold. Man må nok erkende, at der i disse to blandt det samlede antal sømænd mindre grupper vil være en del, for hvem det næppe er særlig sundt at være hjemmefra i alt for lang tid. Det skulle i øvrigt gå sært til, om ikke ønsker om netop at pille ved § 26 vil rejse det helt principielle spørgsmål i kommissionen om grænserne mellem lovgivningens og overenskomsternes opgaver i disse forhold.

Så vidt jeg er orienteret, har sømandslovkommissionen i sin levetid haft en ret energisk mødevirksomhed. Mit parti ser gerne, at dampen fortsat holdes oppe, sådan at folketinget snarest kan få lejlighed til at tage stilling til et regeringsforslag om en

revision af sømandsloven på grundlag af den sagkyndige gennemgang af samtlige problemer.

Mit parti kan altså heller ikke medvirke til at gennemføre en revision af sømandsloven på det forelagte grundlag.

**Vivike:** Jeg ved ikke, hvor meget samkvem hr. Jens Peter Jensen (Sorø amt) driver med Nyhavns Rose, men noget må han jo gøre, siden han er i stand til at konstatere, at hun intet begreb har om søfartsforhold, for hvordan skulle han ellers vide det?

Vi har fremsat vort forslag, fordi der i de senere år er foregået en betydelig og farlig svækkelse af sikkerheden til søs. Det, vi oplever i langt større grad end før, dengang vi havde en bedre bemanningslov, er, at der ikke afholdes de lovbestemte båd- og brandmanøvrer, som skal afholdes. Og det er, fordi besætningen er formindsket, at skibsføreren og officererne ikke føler, at der er tid til, at man afholder de fornødne manøvrer.

En anden svækkelse ligger i, at det er blevet ret almindeligt at sejle med én mand på vagten og endda i nogle tilfælde sende denne ene mand ned og arbejde på dækket. Nu siger ministeren, at han tror ikke, at skibsføreren fristes til, af hensyn til at holde skibet, at have færre folk på vagten, end sikkerheden betinger. Da vi fik forelagt lovforslag om ændring af bemanningsloven i 1964, sagde den daværende handelsminister i sin fremsættelsestale, at lovforslaget sikrer, at der i skibe mellem 500 og 5.000 t er så mange folk, at der kan gås en 3-skiftet vagt med 2 mand på hver vagt og i skibe over 5.000 t 3-skiftet vagt med 3 mand på hver vagt. Ministeren må dog have haft en mening med det og en mening om, at det var nødvendigt af hensyn til sikkerheden.

Men det, vi siger, det er altså, at man sejler med én mand på vagt, ja, vi har endda oplevet tilfælde, hvor man har sejlet helt uden en dæksmand på vagten, og det, at man sejler med én mand på vagten, var jo simpelt hen årsagen til, at „M/S Herdis“ sejlede en græsk damper i sønk, og at den græske damper sank. Der var ingen udkig, man kørte på selvstyreren, og navigatøren var inde i bestiklukafet. At man kørte på

## [Viviko.]

selvstyrelsen uden udgik, det var årsagen til, at „Nordsø Transporter“ sejlede en fiskerkutter fra Thyborøn ned — den lå for anker — og at 4 fiskere druknede. Jeg kunne nævne en hel del tilfælde, men jeg skal bare nævne ét, som alle kender noget til. Det var den store tankbåd „Torrey Canyon“, som løb ind på klipperne ved Cornwall. Der var kun én årsag til, at denne store tanker løb på klipperne, det var underbemanning. I kraft af underbemanning kørte man på selvstyrelsen i et farvand, hvor man ikke burde gøre det, og det var selvstyrelsen, der kørte tankeren ind på klipperne. Det er oplyst ved søforhørerne.

Et kapitel for sig selv med hensyn til stærkt manglende sikkerhed er skattefidusrederierne, og det, jeg tænker på her, er coasterflåden. Det er jo en virksomhed til søs, vi har fået, ikke for at drive sønæring som sådan, men for at udnytte skattelovgivning. Derfor har vi fået disse mange coaster og fået elementer ind i dansk søfart, som er uden traditioner herfor og synes at være endnu mere hensynsløse end de normale rederier. Disse coaster måler gennemgående altid 299 komma et eller andet tons, altså lige under 300 t grænsen, hvor der er regler for bemanning, og det er ret almindeligt, at de sejler med 4 drenge, der er helt uerfarne.

Så har vi „Else Priess“, som forliste i Nord-søen, og 8 mennesker druknede. 3 drenge blev fundet i en gummiflåde, den var fyldt med vand, man havde ikke engang lært dem, hvilken snor de skulle trække i, for at gummiflåden pumpedes op. Et tysk skib fandt de 3 drenge druknede. Havde de været instrueret om redningsmateriellet, så havde skibet fundet dem levende. Ingen af disse 4 drenge havde faret 6 måneder til søs, og ingen af dem havde været på sømandsskole.

Nu siger ministeren, at her fastsætter skibstilsynet regler. Ja, det må være i meget få tilfælde, for vi har i hvert fald mange coaster med disse ganske unge uerfarne drenge sejlede, så skibstilsynet må være meget large, hvad skibstilsynet jo i øvrigt er over for dansk rederivirksomhed. I disse coaster er det sjældent der afholdes brand- og bådmanøvrer, og det er endda

særlig påkrævet, fordi de har så uerfarne unge drenge om bord.

Loven overholdes altså ikke. Myndighederne ser stort på det, man vil ikke genere skattefidusmagerne. At der så er nogle drenge, der ikke kommer til at opleve deres 16 års fødselsdag, det tager man ikke så nøje. Ja, sådan er det jo; penge betyder mere end mennesker, dem tages der mere hensyn til. Det fremgår jo også for så vidt af handelsministerens indlæg her, i øvrigt også af visse andre ordføreres, at det, man tager hensyn til, det er først og fremmest dansk skibsfarts konkurrencemuligheder. Men det, man bør tage mest hensyn til, det er sikkerheden til søs. Pengene synes altså at være mere værd end mennesker.

Det er meget påkrævet, at vi får en større sikkerhed i disse fidusskibe, disse coaster, og det mener vi altså at kunne få ved at sænke tonnagegrænsen i bemanningsloven ned til 250 t, for de ligger som nævnt alle sammen på 299 komma et eller andet. Det er en af de væsentligste ændringer, der er i vort forslag til bemanningsloven. Den forøger ikke dæksbesætningen i skibe, der er indregistreret efter den 1. april 1964, men den sætter en vis grænse for dispensationerne, fordi dispensationerne har vist sig at være farlige, at svække sikkerheden, idet det ikke, hvis ændringen gennemføres, vil kunne lade sig gøre efter godtbefindende at dispensere for dæksbesætningens vedkommende.

Den ophæver ikke dispensationsparagrafen, for vi mener ikke, at man kan undvære en dispensationsparagraf. Hvis vi fjernede dispensationsparagraffen, så ville adskillige danske skibe komme til at ligge stille, og det kan ej heller søfolkene være interesseret i. Det er en medvirkende årsag til, at vi ikke kan støtte det forslag, der er fremsat af fru Hanne Reintoft og hr. Kai Moltke. Vi er nødt til at have den dispensationsparagraf. Vi ved jo, at bl. a. i maskinen kan man ikke skaffe assistenter eller mestre i fornødent omfang, og så dispenserer man og kører med en maskinarbejder, og indtil der er assistenter og mestre nok, så må vi affinde os med det dér.

Vi kan støtte det forslag, fru Hanne Reintoft og hr. Kai Moltke har fremsat om sømandsloven. Jeg skal ikke sige så meget

**[Vivike.]**

om det. Jeg regner med, det bliver motiveret nærmere af fru Hanne Reintoft, men fakta er jo, uanset hvad de øvrige ordførere fra de borgerlige partier har sagt, at vore søfolk med hensyn til hjemsendelse er dårligere stillet end andre skandinaviske søfolk. Nu siger ministeren godt nok, at i de fleste tilfælde sendes de hjem med fly. Det vil jeg ikke benægte, det er måske nok rigtigt, men jeg har også eksempler på, at de kommer med den ene fragtbåd til en havn og med en anden fragtbåd derfra. Vi har eksempler på, at en sømand, der sendes hjem, har været med 4-5 forskellige fragtbåde, omtrent krydset jorden rundt 2 gange, i hvert fald eksempler på, at det har været 4½ måned at komme hjem, i en tid hvor han ingen hyre har, hvor konen så må henvende sig på socialkontoret for at eksistere.

I 1955 havde vi en tonnage på 1.233.000 t. I 1965 havde vi en tonnage på 2.061.000 t. Hvis vi tager i dag, så sejler vi med denne stærkt forøgede tonnage — og vi kan roligt regne med 1.000.000 t mere end i 1965 — med 2 pct. færre folk på dækket.

Det kan ikke være rigtigt, at det er bemanningsudgifterne, der gør, at dansk skibsfart mener, den har svært ved at konkurrere, og det er ikke bemanningsudgifterne, der er årsag til, at man sætter en del skibe under bekvemmelighedsflag. Nu er det godt nok blevet sagt her af hr. Hindkjær Pedersen og hr. Valbak, at den formidskede bemanning har inspireret danske redere til nybygninger. Hvordan ved de to ærede medlemmer det? Det er formentlig noget, rederne har sagt, men derfor behøver det jo ikke at være rigtigt; rederne driver jo også politik. Men hvad siger man nu? A. P. Møller har 10 pct. af sin flåde under bekvemmelighedsflag, Panamaflag, Hondurasflag, og hvad det nu er. Og det motiverer man med, at de danske bemanningsregler er for stramme, og det tror folk på. Men det er jo ikke årsagen. Årsagen til, at man går under bekvemmelighedsflag, ligger helt andre steder. Lader man skibe gå under bekvemmelighedsflag, så har man de rigtig store gevinster, meget minimale statsskatter til Panama, Honduras eller hvilket land det er, og andre afgifter, som vi har herhjemme, er også betydeligt mindre.

Man har minimale hyreudgifter og minimale kostudgifter, og sikkerhedskravene er i disse lande uendelig ringe og koster altså rederne meget lidt. Det er årsagen; det er ikke en skrap bemanningslov, der er årsagen, men det argument bruges af politiske grunde, og der er altså nogen her — det har jeg jo hørt på de foregående talere — som tror på det. Dansk Esso er ved at få bygget to store tankere på 200.000 t på Lindøværftet, de skal under bekvemmelighedsflag. Er der virkelig nogen, der vil mene, at det for et skib, der sejler med 200.000 t olie, skulle kunne berøre dets økonomi særlig meget, om der er to matroser mere eller mindre om bord? Det kan selvfølgelig ikke være tilfældet, det kan ikke være bemanningsloven, der er skyld i, at man lader skibene gå under bekvemmelighedsflag.

Det, det drejer sig om, og det, vort forslag går ud på, er, at man i hvert tilfælde genopretter den sikkerhed til søs, vi har haft tidligere, for den er svækket og svækket meget stærkt, og det kan vi i folketinget ikke tage ansvaret for; men det har vi, hvis vi lader det gå, som det går.

**Kjær Rasmussen:** Jeg skal ikke bruge tingets tid til at gentage synspunkter, som jeg i øvrigt kan være enig i. Vi har at gøre med en sag her, som nok må siges at have været længe undervejs. Det må virke betænkeligt, at et forslag som det, der blev fremsat allerede i 1966, aldrig nogen sinde blev færdigbehandlet, og at den nye regering helt har opgivet at stille forslag om nødvendige forbedringer. Det skorter åbenbart på viljen. Man regner tilsyneladende med, at søfolkene kan nøjes med højere magters beskyttelse. Nu skal der jo imidlertid også lidt håndkraft til en gang imellem, og de ideer, der ligger i den socialistiske arbejdsgruppes forslag, støtter vi gerne, de har aldrig været fremmede for vort parti; men det vil jo nok blive svært at få regeringen med på forslagene. Den har jo allerede i foråret vist, på hvilken side den stod. Også SF's forslag arbejder med en nedre grænse på 250 t, og den finder vi rimelig. Forslaget medtager lovens § 7, stk. 1 c, og foreslår en ændring til 500 HK, for så vidt angår fyrbøderne. I skibe mellem 500 og 1.200 HK skal der være en skibsmaskinmester og en

## [Kjær Rasmussen.]

skibsmaskinist. Motormanden kommer først ind i billedet ved 800 HK, noget, vi mener er uforsvarligt, netop fordi skibe med 500 HK er store skibe og skibe, der sejler på alle have. Vi mener, det af sikkerhedsmæssige hensyn er påkrævet, at der er 3 mand i maskinen.

Vi kan altså også støtte den ændring, som er foreslået af hr. Vivike m. fl., på grund af det sikkerhedsmæssige hensyn. I øvrigt arbejder man jo overalt i denne lovgivning med 500 HK som grænsen.

Med hensyn til forslaget om ændring i sømandsloven kan VS også støtte dette forslag. Vi synes, det er yderst rimeligt, at hjemrejseretten opnås efter 6 måneder i stedet for efter 1 år. Man taler så meget om trivselsproblemet; her er jo virkelig en chance for at få gjort noget ved det. Og vi håber meget, at udvalget, som nedsættes, vil se nøje på de her rejste problemer.

**Hanne Reintoft:** Det er jo for så vidt ikke noget nyt, at der er mange problemer omkring vore skibes bemanning. Det skal imidlertid understreges, at efter at daværende handelsminister Hilmar Baunsgaard i 1963 fremsatte forslag til nye bemandingsregler, som ensidigt tilgodeså redernes krav, er uroen vel nærmest kulmineret. Trods det at samtlige 7 søfartsorganisationer protesterede mod denne drastiske forringelse af bemanningen, som har medført en forringelse af sikkerheden til søs, gennemtrumfede den socialdemokratisk-radikale regering med de borgerliges støtte i maj 1964 den nu gældende bemandingslov. I 1966 kom der et nyt lovforslag, men udvalgsarbejdet viste sig så omfattende og indviklet, at man aldrig nåede længere.

Hvilke resultater og erfaringer kan vi så i dag drage af den gældende bemandingslovs praktiske virke? På trods af at det socialdemokratiske regeringspartis ordfører, hr. Peter Nielsen, den 15. maj 1964 (Folketings-tidende 1963-64 sp. 5163) udtalte — jeg citerer:

„Dispensationer er aldrig af det gode, og når loven nu er revideret, må dispensationer høre til de absolutte undtagelser og ikke . . . gøres til en almindelig regel“, har udviklingen siden dokumenteret, at der aldrig tidligere er givet dispensationer i

det omfang, som det sker nu. Handelsministeren har sandelig ret i, at der i hvert tilfælde fra en ganske bestemt side udvises fleksibilitet. Det vil sikkert huskes, at loven dårlig nok var vedtaget, førend rederriet A. P. Møller søgte om dispensation for M/S Peter Mærsk og fik det. Siden er det gået slag i slag, og på nuværende tidspunkt har snart 50 skibe fået dispensationer for dæksbesætningernes vedkommende.

Søfolkene har gang på gang protesteret over for regering og folketing og over for direktøren for statens skibstilsyn, hvor forholdene jo heller ikke har vist sig at være særlig betryggende eller effektive, over for rederne og over for bemandingsnævnet. Bemandingsnævnet har med et par enkelte undtagelser altid fulgt redernes ønsker og krav. Jeg skal her nævne, at i et af de tilfælde, hvor sømændene for en gangs skyld fik ret i deres anke til bemandingsnævnet, var det efter, at nævnets medlemmer havde besøgt skibet. Det er kun sket i dette ene tilfælde, og det kan forekomme noget mærkeligt, at man netop fik medhold her, hvor bemandingsnævnet beså skibet; det kan næppe afvises, at de øvrige dispensationer er givet noget i blinde.

Hovedargumentet fra de søfarendes organisationers side har været, at den nye bemandingslov ikke tilgodeså sikkerheden til søs. Udviklingen har givet dem ret. Under den gamle bemandingslov var det en almindelig regel, at der var to dæksbesætningsmedlemmer på hver søvagt; sådan skal det stadig væk være efter norsk lovgivning. I dag har rederne i næsten alle skibe indskrænket det til én mand, og i adskillige tilfælde er det ubefarne folk, letmatroser og ung-mænd. I tilfælde af brand, kollision, forlis eller anden katastrofe kan det få ganske alvorlige konsekvenser for både skib og mandskab, når der ikke er det fornødne vagtmandskab til rådighed.

Hertil kommer, at rednings- og brandslukningsmateriellet i mange skibe er i en elendig forfatning, bl. a. fordi der ikke er mandskab nok til at holde det i forsvarlig stand, og det er jo heller ingen hemmelighed, at der i mange skibe kan gå måneder imellem, at der afholdes båd- og brandmanøvrer, uden at der skrives ind; selv om der er ganske klare regler om, at de skal holdes mindst en gang om måneden. At

## [Hanne Reintoft.]

besætningen ikke er stor nok, kan man også meget let orientere sig om, hvis man vil ulejlige sig med at se dæksbesætningernes overtidsregnskaber. Jeg kan nævne et eksempel med en enkelt pumpemand fra et stort rederi. Han havde i august måned 1967 op til 385 timers overtid. Når man lægger dem oven i den daglige arbejdstid, tror jeg, enhver kan regne ud, hvordan hans helbred og hvordan det almindelige samarbejds-klima vil blive på et sådant skib.

Der er, siden den gældende lov blev vedtaget, som jeg nævnte, sket mange skibssulykker, hvoraf en del må forklares med det manglende antal kvalificerede besætningsmedlemmer om bord, herunder på vagt. Disse hændelser viser tydeligt, at søfartsorganisationerne er berettiget til at kræve en forandring i reglerne og til at søge at hindre nedskæringen af dæksmandskabet.

I det her foreliggende forslag skal jeg bl. a. særlig understrege udvidelsen af skalaen til også at omfatte coastere ned til en størrelse af 250 BRT. Baggrunden herfor er tendensen til at bygge coastere på lige under de 300 BRT, der kræver en større og mere kvalificeret besætning. At menneskemateriel er det billigste, man har inden for dansk skibsfart, fremgår med ubesmykket tydelighed både af den gældende lov, af dispensationerne og bittert nok af ulykkerne og af den måde, man tillader sig at forhandle med sømændenes organisationer på.

Et grelt eksempel på svagheden i de gældende bestemmelser for bemanningen på de små coastere kan vi læse i sømandsforbundets beretning fra 1966, hvor det oplyses, at mandskabet på coasteren „Else Priess“, der forsvandt i februar 1967, var sammensat således: kaptajnen var afløser og næppe kendt med skibet, styrmændene var nyuddannede på korrespondancekursus, der var desuden 4 dæksdrengene på henholdsvis 16, 16, 18 og 19 år og en ungdok på 19 år. Ingen af dem havde gennemgået nogen uddannelse på en søfartsskole. Ved forliset omkom hele besætningen. En mærkelig velfærdsstat, der byder umyndige børn sådanne arbejdsvilkår. Skibets ejer udtalte sig i dagbladet Aktuelt. Han gav udtryk for, at han intet kendskab havde til de tekniske problemer omkring så lille et skib,

og senere sagde han, at ansvaret alene måtte lægges på den druknede kaptajn og den uerfarne skibsbesætning, hvis forhyring kaptajnen havde ansvaret for. Rederen kunne slutte med at sige — og her kommer vort ansvar ind — at besætningen var i overensstemmelse med loven.

De efterladte koner og mødre fra dette og andre forlis vil sikkert vide at værdsætte hr. Jens Peter Jensen (Sorø amt)s morsomhed om Nyhavns Rose. Det viser jo til fulde venstres indstilling, når små almindelige familier kommer ud i ulykke på grund af utilstrækkelige bemanningsregler.

Vort forslag tager sigte på at sikre mere trygge bemanningsregler både for små og store skibe for at gavne sikkerheden til søs. Lad mig her nævne, at jeg er enig i store dele af SFs lovforslag; også forslaget om den forbedrede besætning i maskinen. Dog må jeg vende mig mod de foreslåede bemanningsregler for skibe på mellem 2.000 og 5.000 BRT; grænsen må efter vor mening gå op til 4.500 BRT for at undgå, at man ligesom ved coasterbyggeriet bygger skibe under grænsen for at spare på besætningen.

Vi kan heller ikke acceptere, at der i SFs forslag om småskibene slettes en befaren mand til fordel for en dæksdreng, og at der i skibene mellem 500 og 1.400 t igen slettes en matros for en ungmand. I de to næste skalaer foretages der også forandringer, så det bliver ubefarent mandskab i stedet for befarent.

Der ligger jo også her et andet problem. Der er meget stor arbejdsløshed blandt sømændene — hvor stor skal jeg senere komme tilbage til. Samtidig er der en tendens til, at man med bemanningslovens regler i hånd trækker unge til faget, beskæftiger dem, mens de oplæres, for derefter at overlade dem til den langvarige arbejdsløshed, vi har, fordi der ikke er brug for de befarene. Også andre fags arbejdsgivere bruger denne praksis, som er absolut forkastelig, og ministerens udsagn om, at man ikke kunne sende folk på søfartsskole, fordi man manglede mandskab, er faktisk helt hen i vejret.

Dernæst skal jeg understrege vort forslag om, at der i skibe på over 500 t skal være mindst to mand af dæksbesætningen; heraf mindst en befaren, på hver vagt. Forslaget er yderst rimeligt, og lignende bestemmelser findes da også i andre landes bemannings-

## [Hanne Reintoff.]

love. Et enkelt land har den klare sikkerhedsbestemmelse, at der på vagt altid skal være mindst én styrmand og to besætningsmedlemmer. Skibsførerne er jo heller ikke tilfredse med, at der så ofte må undværes befarent dæksmandskab, fordi det belaster dem meget i deres arbejde.

Lad mig, inden jeg går over til det næste lovforslag, understrege, at når vi foreslår dispensationsbestemmelsen ophævet, er det, fordi det tydeligt har vist sig, at man ikke har været i stand til at administrere den på anstændig måde. Dispensationerne er givet på stribe, de har så godt som hver gang tjent redernes synspunkter, og de har haft katastrofale følger. Lad mig også understrege, at vort lovforslag næsten fuldstændig er i overensstemmelse med, hvad Sømændenes Forbund ønsker; jeg er derfor lidt forundret over, at nogle af ordførerne har ment, man ligesom kunne tage lidt overlegent på det. Det er måske, fordi det er os, der har fremsat forslaget, men det må de søfolk, det går ud over, jo lære at vurdere.

Om vort forslag til ændring af sømandsloven, som ligeledes behandles her, vil jeg sige, at det dækker et længe næret ønske hos søfolkene, fordi der også i forbindelse med sømandsloven er en række urimeligheder, som for længst burde have været rettet, forældede, udemokratiske regler, der også her selvfølgelig først og fremmest rammer det menige mandskab. De ændringer, vi ønsker, omfatter bestemmelsen om, at kun de søfolk, der er danske statsborgere, hidtil har kunnet få nogenlunde fornuftige hjemrejsebetingelser. Det er urimeligt, at de temmelig mange udenlandske søfolk, der har bopæl her i riget, ikke skal have tilsvarende fordele. Vi har en hel del skandinaviske søfolk, der er bosat her. Det skal bemærkes, at der i 1966 var beskæftiget lidt over 2.000 udenlandske søfolk i den danske handelsflåde.

Samtidig foreslås tjenestetiden inden fri hjemrejse nedsat fra 12 til 6 måneder. Der må ske en nedsættelse til 3 måneder i bestemmelsen om, at sømanden ikke kan få fri hjemrejse, dersom han inden for 6 måneder har haft mulighed for fratræden i dansk havn.

Hvad angår sømandens pligt til at fort-

sætte i skibet i indtil 3 måneder, hvis det kan påregnes, at skibet inden for den periode kommer til en havn, hvorfra hjemrejsen kan ordnes væsentligt billigere eller lettere, foreslår vi en nedsættelse til 1 måned, og når vi ønsker ordet „billigere“ slettet, er det, fordi sparekniven selvfølgelig også altid rammer den menige sømand og ikke officererne.

Det må ligge klart, at skibsfarten udvikler sig sådan, at skibenes havneophold bliver stadig kortere, at skibenes fart forceres, og at arbejdsbyrderne er stigende. Overarbejdet er, som jeg har nævnt, mere og mere omfattende og meget belastende. Muligheden for afvikling af indtjente fridage, som bl. a. skyldes for ringe bemanning, er også forringet, og mange søfolk er arbejdsmæssigt overbebyrdet. Hvis der på et skib er dårligt arbejdsklima, er det også utåleligt at skulle vide det fortsat 12 måneder; vore skibe er vel ikke netop det sted, man er begyndt med at prøve at gennemføre demokrati på arbejdspladsen.

Det forholder sig i dag således, at en sømand, der f. eks. forhyres til et tankskib, i hyren får fratrukket et depositum for udrejseomkostningerne. Han får det først tilbage efter 10 måneders tjeneste, og fratræder han, inden de 12 måneder er gået, skal han betale både egen hjemrejse og afløserens udrejse efter de hidtil gældende regler.

At de andre frister skal nedsættes, turde også være indlysende. For det første ved man sjældent 6 måneder i forvejen, om man ønsker at fratræde, og 3 måneders reglen er hidtil blevet misbrugt ret så groft af rederne til at holde folk længere om bord, end de selv ønskede. At det er umenneskelige vilkår at være tvunget til at være væk fra sin familie i op til 15 måneder, burde også være let at forstå. Det kan ikke romantiseres, og hvis man kender en smule til de problemer, der opstår for kone og børn — og det gør jeg faktisk fra mit arbejde — må man være enig i, at her er noget, der må rettes. De internationale trafikmidler er jo også — som det allerede er blevet sagt her af ministeren — så veludviklede, at udskiftning af holdene på de skibe, der sjældent kommer til havn eller til hjemstedet, kan ordnes uden synderlige vanskeligheder. Selvfølgelig ønsker vi en forbedring derhen, at sømanden får hyre til fratræden på hjemstedet, hvis han

**[Hanne Reintoft.]**

efter fremsat ønske om hjemrejse flyttes over på et af rederiets skibe, der er på vej hjem, som såkaldt konsulatspassager. Som det er nu, kan sømanden risikere at være 4-5 måneder om hjemrejse uden indtægt, hvilket alle vel kan se er fuldstændig ubilligt. Vi ønsker fastslået, at sømanden skal kunne få sin bagage vederlagsfrit med hjem, og jeg tror ikke, det behøver at motiveres; det burde ligge i sagens natur.

Endelig lægger vi stærk vægt på den ændring, at rederne, hvis en sømand fratræder, fortrinsvis er forpligtet til at antage mandskab, der er medlemmer af en her i landet statsanerkendt arbejdsløshedskasse. Jeg kan slet ikke forstå, at ministeren ikke er enig med mig i det. For øjeblikket er det sådan, at rederne antager en del udenlandske søfolk til dæks- og maskintjeneste; f. eks. steg antallet af udenlandske dæksfolk fra 684 i 1965 til 831 i 1966. Hertil kommer de ca. 450 kinesere forhyret på de såkaldte Hong-Kongbetingelser, det vil sige til en hyre, der ligger langt, langt under det, danske søfolk skal have, og det vil sige, at mandskabet, fordi de ikke har forstået sproget eller kender de gældende betingelser, udnyttes med overarbejde, snydes for tillæg osv. til skade for dem selv og med arbejdsløshed for danske søfolk som resultat. Jeg er ikke blind for, hvem der har fordelene af det.

Lad mig understrege, at Sømændenes Forbund i foråret 1968 havde lige ved 20 pct. arbejdsløse medlemmer. Jeg kan ikke forstå, hvor man ser det manglende befarne mandskab, man kan uddanne videre.

Danske skatteydere er jo sammen med danske søfolk med til at betale til en arbejdsløshedsunderstøttelse, der altså må ydes til så stor en procent af forbundets medlemmer, fordi det passer danske redere at skabe sig profiler ved at bruge udlændinge, der på grund af deres egen elendighed og manglende organisation er endnu lettere at udnytte end danske søfolk, der i forvejen har dårlige vilkår.

Endelig ønsker vi forbedrede forhold for

de søfolk, der ikke ønsker at udsætte sig for risiko for liv og helbred ved sejlads i krigsramte eller krigstruede egne. Når man kender til de vanskeligheder, hvorunder der hidtil er forhandlet med Dansk Rederiforening om risikotillæg i krigsramte egne som f. eks. Mellemøsten og Vietnam, og når man ser resultaterne og de beløb, som man i rederiforeningen mener kan erstatte en familiefar — unægtelig specifikke opfattelser — så må det ligge helt klart, at der må lovgives om rimelige hjemrejsebetingelser, hvis sømanden ønsker det. For sejlads på Vietnam har man tænkt sig at erstatte en voksen mand, måske far til flere børn, med 25.000 kr. til konen og jeg tror 10.000 kr. til hvert barn. Det hjælper lige akkurat, så staten kan spare sig hjælpen til enker i overgangsperioden.

Alt i alt indeholder lovforslaget forbedringer og forandringer, som dels længe brændende har været ønsket af søfolkene, dels er absolut inden for det rimeliges grænser, hvis man sammenholder de konkrete ændringer med, hvad der siges både i denne sal og i fagbevægelsens topledelse, om rimelige og demokratiske vilkår for danske arbejdere. Skulle det bare tilnærmelsesvis opfyldes, hvad der uforpligtende loves om tryghed og medbestemmelsesret og hensyn, kunne forslaget have været langt mere omfattende. At det er fysisk hårdt arbejde at være længe til søs og psykisk belastende at være væk hjemmefra, indelukket med tilfældige kammerater, uden demokrati på arbejdspladsen, hvor samarbejdet måske ikke altid er lige gnidningsfrit, samtidig med at man må finde sig i et hierarki og et snobberi, der i hvert fald er afskaffet nogle steder på landjorden, det turde ligge fast. Det er ikke klaret hverken med kongens julehilsen eller tilfældige bemærkninger om, at en kommission måske nok bliver færdig.

Må jeg lige sige til hr. Helge Nielsen, at sømændene jo også var imod det lovforslag, den forrige regering følte sig foranlediget til at gå på.

Det, vi kan gøre for søfolkene, må være



## [Hanne Reintoft.]

noget konkret og noget effektivt, det må være en anstændig lovgivning, der tager fat på redernes tit ganske ubillige udnyttelse af vores utilstrækkelige lovgivning og af den mulighed, de har for at presse mandskabet, fordi det går i en evig angst for arbejdsløshed, og fordi det ikke finder den støtte og forståelse, det skulle have, blandt de folkevalgte.

**Helge Nielsen:** Jeg vil gerne gøre nogle ganske korte bemærkninger, ikke mindst til to af ordførerne: hr. Hindkjær Pedersen og hr. Jens Peter Jensen (Sorø amt).

Jeg er i den situation, at jeg egentlig ikke blev overrasket over hr. Jens Peter Jensen (Sorø amt)s stilling til disse lovforslag, det er den stillingtagen, som altid har fundet udtryk hos hr. Jens Peter Jensen (Sorø amt), en absolut rederinteresse.

Derimod skuffer hr. Hindkjær Pedersens indlæg mig. Hr. Hindkjær Pedersen er måske den her i folketinget, der kender søfartens problemer bedst som aktiv skibsfører igennem mange år og som forstander på en søfartsskole igennem en årrække. Det skuffer mig, at hr. Hindkjær Pedersen tilsyneladende ikke har læst betænkningen om mindre skibes sikkerhed, hvor man på side 21 har en bemærkning om, at det af hensyn til skibets sikkerhed er ønskeligt at ændre nogle af de gældende bestemmelser. Jeg synes, at både på side 20 og side 21 i denne betænkning siges der netop noget om, at det er nødvendigt med fastere regler for de mindre skibe.

Jeg synes også, det er skuffende, når man i det høje ting ikke kan enes om at skabe regler, som hindrer de ulykker, vi har været vidne til, og som alle jo har beklaget er sket. Jeg er overbevist om, at får vi ikke ændringer ind i bemanningsloven på coasterflådens område, vil vi blive vidne til nye ulykker på dette område.

Jeg tror, at jeg nødvendigvis lige må understrege, at de bemærkninger, jeg har gjort om bemanningsreglerne, egentlig er mere vidtgående end både SFs og fru Hanne Reintofts og hr. Kai Moltkes forslag; det gælder netop det, at vi med en ny formulering af dispensationsparagraffen siger, at man kan dispensere opad og nedad. Fru Hanne Reintoft vil jo fastlægge grænser,

som man absolut ikke kan røre sig fra, fordi dispensationsreglerne skal fjernes fuldstændig. Det vil sige, at det er en forringelse i forhold til det, vi foreslår, for der er da mange tilfælde, og jeg kunne nævne adskillige skibe, f. eks. DFDS' skibe, der sejler på Amerika, hvor de regler, vi i dag har, absolut ikke er hensigtsmæssige.

Jeg vil slutte disse bemærkninger med at bede ministeren om endnu en gang, inden ministeren svarer ordførerne, at overveje, om ikke der fra regeringens side kunne blive givet lov til, at også hr. Hindkjær Pedersen kan tage et sagligt standpunkt i denne sag.

**Hindkjær Pedersen:** Hr. Helge Nielsen rettede et par bemærkninger direkte til mig og antydede, at jeg ikke havde læst den betænkning, som jeg omtalte heroppe. Det har jeg, jeg har også læst både side 20 og side 21. Det, jeg var inde på heroppe, var dæksbemanningens størrelse, ikke maskinbesætningen; dér henholdt jeg mig til, hvad handelsministeren havde sagt.

Men det, der for mig er det væsentlige med hensyn til besætningerne på disse mindre skibe, er, at de er tilstrækkeligt uddannede. Nu tales der om, at de er unge, de er 16-17-18 år; da jeg var 19 år, sejlede jeg som ældste matros i et fransk skib på 2.000 t, og jeg tør roligt sige, at de besætninger, man havde dengang, de kunne deres job.

Det, der er galt; er, at man er kommet væk fra den tradition, som var opbygget på småskibene igennem en lang årrække. Mange af de folk, der sejler med småskibene i dag, er folk, som har fået deres uddannelse på større skibe og derfor ikke er i stand til at bedømme, hvilke vanskeligheder de kommer ud for på småskibe, og tage de hensyn, der må tages dertil. Hvis man ser på skibe, som drives af redere, der selv er erfarne og dygtige søfolk, vil man lægge mærke til, at i disse rederier sikrer man sig, at besætningsmedlemmerne, selv om de er nok så unge, har fået den uddannelse, der skal til, for at de kan bestride deres job ordentligt. Disse redere har føling med deres skibe, de forstår problemerne om bord, og de har også ansvarsfølelse over for de folk, der sejler med deres skibe. Det svarer til, at da man begyndte

[Hindkjær Pedersen.]

med de store kuttere inden for søfarten, var der mange ting, man måtte drage erfaring af, før man fandt frem til, hvorledes disse skibe skulle sejles. Vi, der havde sejlet med småskibene før, kunne nok meget vel se, hvad det var, der blev gjort forkert, og gjorde også opmærksom derpå. Man har lært det, og det går betydeligt bedre i dag; det er en tradition, som er blevet opbygget, og den vil også blive opbygget inden for coasterflåden.

Jeg mener, det ville være rigtigt, hvis man udvidede den undervisningstid, vi har på sømandsskolerne i dag. Vi har 3 måneder, og jeg tør roligt sige, at disse tre måneder udnyttes særdeles effektivt, sådan at vi er helt sikre på, at de elever, der forlader skolerne, alle sammen har fået demonstreret et par forskellige typer gummiflåder, alle sammen har fået lært at betjene alt muligt forskelligt brandmateriel, alle sammen har lært at svømme og at klare 200 meter svømning, og de fleste eller mange af dem har lært betydeligt mere. Det er en absolut betingelse for at kunne gå om bord i en gummiflåde, at man kan svømme hen til gummiflåden, ellers hjælper det ikke, for man ligger ofte et stykke væk fra denne flåde. Det første, man skal stile imod, er at man ikke i coasterne sender folk ud at sejle, som ikke har været på sømandsskole. De skal være i stand til at bjærge sig selv, det er det første og det vigtigste, men de skal også være i stand til at begå sig om bord i et mindre skib.

Jeg har før ytret ønske om, men har ikke kunnet få det opfyldt af økonomiske årsager, at der blev knyttet et mindre skib til sømandsskolerne, således at man i forbindelse med et noget længere skoleophold også kunne få en vis praksis i sejlads med et mindre skib under kyndig vejledning. Jeg tror, det ville være noget af det rigtige. Der kunne man også for en stor del af disse unge menneskers vedkommende oplære dem på en sådan måde, at de kunne tage duelighedsbevis i motorbetjening; adskillige tager duelighedsbevis i sejlads. Jeg tror også, det ville løse visse problemer i forbindelse med disse skibe. Det er ikke alene alderen, det drejer sig om, men også, om man er tilstrækkeligt uddannet. At erfaring ved siden af ikke er uden betydning, det

er givet, men efterhånden, som tiden går, vil mange få en vis sejlads i småskibene og derigennem erhverve sig den praksis, som skal til for at kunne betegnes som befaren i disse typer skibe.

**Vivike:** Hr. Helge Nielsen siger, at socialdemokratiets forslag, eller det de vil, er bedre end det, vi andre er kommet med. Nu er det jo ikke rigtig nemt at finde ud af, hvad det er, socialdemokratiet vil. Hr. Helge Nielsen er gået ind for en forbedring af maskinbesætningen, og så taler hr. Helge Nielsen om, at man kan lave en dispensationsparagraf, der både kan virke nedad og opad. Det lyder jo meget godt, jeg er bare bange for, at den ikke rigtig kommer til at virke opad, når vi tænker på det skibstilsyn, vi har, og den rolle, som bemandingsnævnet spiller, hvor de meniges repræsentanter jo sjældent kan få deres ting igennem. Derfor er det svært at sige, om det er bedre eller ikke bedre, men det, der i hvert fald er skidt, er de gamle skibe, for det kan man efterhånden godt sige om skibe, der er indregistreret før 1. april 1964, og dér synes jeg da, det er en fordel, når vi foreslår, at skibet må have en større besætning, fordi man ikke har de nye tekniske ting, som kan betyde, at der er mindre arbejde i et skib.

Ja, jeg er altså også meget forbavset over hr. Hindkjær Pedersen, som er gammel navigator, og som jo udmærket godt ved, at både Dansk Skibsførerforening og Dansk Styrmandsforening har den opfattelse, at vore skibe er for dårligt bemandede. Nu kender jeg hr. Hindkjær Pedersen temmelig godt, men jeg har ikke sejlet sammen med ham. Hvis hr. Hindkjær Pedersen fører skib i dag, så kender jeg ham så godt, at jeg ved, han ikke bryder sig om at komme hjem med en rusten kasse og slet ikke om den omgang, han skulle have hos skibsinspektøren; det ville han ikke udsætte sig for. Så skal der laves noget, og dér er det altså svært med den lille bemanning både at holde rusten af skibet og også tilgodese sikkerheden med de nødvendige folk på vagten.

Nu havde jeg jo ikke ventet, at ministeren for industri, håndværk, handel og søfart sådan ligefrem havde givet fuld tilslutning til forslaget her om ændring af bemandings-

## [Vivike.]

loven, men jeg havde egentlig troet, at ministeren godt kunne se, at med hensyn til coasterne er der noget, som vi på den ene eller anden måde må have rettet på. Det er rigtigt, som hr. Hindkjær Pedersen siger, de skal have en uddannelse, men faktum er jo i dag, at de ikke får det. Der går mange om bord uden uddannelse, og indtil vi får det ordnet, mener jeg der må være noget, vi kan pille ved, eventuelt tonnagegrænsen. Jeg havde altså egentlig på dette specielle felt håbet på lidt velvilje fra ministeren; men jeg håber, at vi i det udvalg, som jeg regner med bliver nedsat, i hvert fald kan se meget alvorligt på denne sag. Der er mange, der vil være med til at se på den.

**Hanne Reintoft:** Jeg vil bare ganske kort også lige sige til hr. Helge Nielsen, at det lyder jo rigtigt og godt med, at der skal kunne dispenseres både opad og nedad, og at vi ikke skal have stive regler. Men hvad ved vi? Hvad ved vi i dette tilfælde, og hvad ved vi fra andre tilfælde, hvor der skal tages stilling for arbejdere mod arbejdsgivere og omvendt? Vi ved, at sådan som vort samfund stadig er — og det er altså heller ikke lykkedes hr. Helge Niensens parti at forandre det — bliver det altid skævt, det bliver altid til fordel for arbejdsgiverne, og derfor er der kun én ting at gøre: at lave rigelige, ordentlige bemanningsregler og så fastholde, at de for arbejdernes vedkommende, for sømændenes vedkommende, ikke må fraviges.

Må jeg så sige til hr. Hindkjær Pedersen, at vi kan jo ikke herinde helt skille ordene fra virkeligheden. Jeg tror da gerne, at de på statens søfartsskoler — jeg har da selv i min tid i børneforsorgen sendt mange unge på søfartsskole — lærer noget godt og noget fornuftigt, men hvis vi ser på, hvad der har været af forlis, kan vi ikke komme uden om, at der er noget galt. Der mangler tilstrækkelig bemanning, der mangler tilstrækkelige sikkerhedsforanstaltninger; det kan ikke skjules bag ord, for hverdagen viser noget andet. Jeg vil også lige sige, det er jo nok et spørgsmål om uddannelse, men det er også et spørgsmål om modenhed. Kommer man ud i virkelige katastrofesituationer, så er 4 drenge mellem 16 og 18

år med én voksen mand imellem sig ikke parat til at udvise moden og rolig adfærd, det kan man i hvert fald ikke forlange af dem. Der var vel næppe nogen af os her, der havde lyst til at sende vores egne drenge ud i det.

(Kort bemærkning).

**Helge Nielsen:** Hr. Hindkjær Pedersen siger, at jeg taler om maskinbesætning, og han taler om dæksbesætning, men det, der siges på side 21, er jo, at man sammenblander, at én person både er dæksbesætning og maskinbesætning. Det er jo det, der er problematikken, og derfor forstår jeg ikke bemærkningene.

Må jeg sige til fru Hanne Reintoft og hr. Vivike med hensyn til bemærkningerne omkring mine betragtninger over dispensationsparagraffen og ændringerne i den, at det er jo netop derfor, vi skal have ændringerne, fordi sammensætningen på den tekniske side, som det foregår i dag, er ensidig. Jeg kom allerde den 1. april 1964 med en udtalelse om disse ting; det var den dag, loven trådte i kraft, og hvor vi fik den famøse dispensationssag oppe fra Helsingør Red vedrørende et A. P. Møller-skib. Da gav jeg som tidligere formand for udvalget klart udtryk for, hvad jeg havde ment var i lovens ånd; men all right, bogstavet sagde noget andet, og jeg mener, det er rigtigt, at vi får lavet dette om, så der bliver fleksibilitet i bemanningen.

**Handelsministeren (Knud Thomsen):** Jeg har kun ganske enkelte bemærkninger, efter at jeg har hørt, hvad ordførerne har fremført. Det drejer sig jo ikke om et lovforslag, jeg har fremsat.

Hr. Helge Nielsen berørte et specielt problem, idet han gjorde opmærksom på, at der skulle være tale om at sejle med neddæmpet maskinkraft. Jeg forstod det således, at motoren, maskinen, blev plomberet, man kunne nøjes med mindre mandskab, og når man så var kommet ud, brød man plomben. Hr. Helge Nielsen spurgte, om jeg ville foranstalte en undersøgelse af dette forhold. Jeg kan oplyse, at forholdet er ministeriet ukendt, og at jeg vil være varsom med at foranstalte undersøgelser på et ikke nærmere angivet grundlag, men måske kan hr. Helge Nielsen i udvalget gøre nær-

**[Handelsministeren.]**

mere rede for, hvorfra han har de oplysninger, han henviser til.

Jeg vil gerne sige til hr. Vivike, som sidst var inde på spørgsmålet om coasterne, at jeg kan oplyse, at ministeriet for nylig har skærpet praksis for meddelelse af fritagelse for sømandsskoleophold ved udmønstning til dækstjeneste.

Jeg vil endvidere sige til hr. Vivike og samtidig dermed til en række af ordførerne og forslagsstillerne, at jeg giver fuldt medhold i, at det er sikkerhedsmomentet og vurderingen af dette, der alene skal ligge til grund for meget af lovgivningen. Når imidlertid hr. Vivike og andre af ordførerne direkte eller gennem de fremsatte lovforslag skubber økonomien til side som noget, der er ganske irrelevant, må jeg her stilfærdigt gøre opmærksom på, at også økonomi jo betyder noget, og at intet ville være lettere end gennem de fremsatte forslags økonomiske virkninger og på anden måde at afskaffe problemet én gang for alle, fordi der da i løbet af ganske få år ikke ville være behov for danske skibe og dermed heller ikke for danske søfolk.

Hermed sluttede forhandlingen.

*Lovforslagenes overgang til anden behandling*  
vedtoges uden afstemning.

**Formanden:** Efter de faldne udtalelser foreslår jeg, at de 3 lovforslag henvises til et udvalg på 17 medlemmer. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

*Første behandling af forslag til lov om ændring af lov om dansk indfødsret.*

(Lovforslaget (nr. 43) findes i tillæg A. sp. 1187, fremsættelsen i tidenden sp. 727).

Lovforslaget sattes til forhandling.

**Ejner Nielsen:** Da mit partis ordfører er forhindret i at give møde i tinget, skal jeg ganske kort knytte nogle bemærkninger til det foreliggende lovforslag.

De danske indfødsretslove hviler alle på et nordisk samarbejde, og det har betydet, at der er næsten harmonisk samklang mellem indfødsretslovene i Norge, Sverige og Danmark. Denne harmoniske samklang kunne måske føre til, at spørgsmål, som tidligere har været rejst om én fælles nordisk statsborgerret, inden længe kunne blive en realitet; med det nye cirkulære om naturalisation er der jo lempet yderligere for de nordiske statsborgere, idet opholdsfristen ved naturalisation her er nedsat fra 7 år til 3 år. Denne glædelige udvikling er fortsat med det forslag til ændringer i indfødsretsloven, vi her behandler, og jeg er glad ved, at der med dette forslag også er tænkt på de mennesker, som er statsløse. Man har således medvirket til at opfylde kraven i FN-konventionen om begrænsning af statsløshed. Jeg synes, det er gjort på en måde, som man kun kan være tilfreds med, idet man ikke har tiltrådt konventionen; vi har herved taget afstand fra konventionens artikel 8, § 3, om fratagelse af statsborgerret af politiske grunde.

Jeg vil gerne foreslå, at lovforslaget henvises til indfødsretsudvalget, hvor mit parti vil medvirke til en hurtig og velvillig behandling.

**Ellen Strange Petersen:** Der ligger årelange overvejelser og arbejde på nordisk plan bag det lovforslag, vi behandler her. Som nævnt er forslaget et led i bestræbelserne for at skabe ensartethed i nordisk lovgivning, en bestræbelse, vi alle er enige om at styrke. Det går bl. a. ud på at gøre det lettere for statsborgere fra andre nordiske lande at få dansk indfødsret.

Forslaget er foranlediget af rekommandationer i Nordisk Råd fra 1960 og 1964, hvorefter der skal søges gennemført lempelser i adgangen for nordiske statsborgere til at erhverve statsborgerret i en anden nordisk stat. Som nævnt er på et meget væsentligt punkt disse rekommandationer allerede taget til følge her i landet, idet indenrigsministeriet i juni i år efter forhandling med folketingets indfødsretsudvalg og med enstemmig tilslutning fra dette har udsendt et nyt cirkulære om meddelelse af dansk indfødsret ved naturalisation. Opholdsfristen for statsborgere fra andre nordiske