

Beretn. om den 41. internat. arbejdskonference (søfartskonferencen) i Genève 1958.

om bord. Der er dog i alle lande, i hvilke søfart spiller en rolle, talrige problemer vedrørende sømandsuddannelsen, som stadig er uløste, f. eks. om de uddannelsesmetoder, der må anses for de mest fordelagtige. Desuden gør en væsentlig mangel på gode lærerkræfter sig gældende i mange lande.

IV. *Hyre og arbejdstid*: I flertallet af de førende søfartsnationer er hyrerne i det sidste tiår steget betydeligt, og det er betegnende, at disse lønforhøjelser i de fleste lande er blevet gennemført uden egentlige lønkonflikter. Med hensyn til arbejdstiden er der siden den sidste søfartssamling i Seattle i 1946 sket forholdsvis beskedne, men dog mærkbare fremskridt, og en 8 timers arbejdsdag om bord er i dag i princippet anerkendt af de førende søfartsnationer. Dette princip er siden 1946 udvidet, især ved inddragelse af betjenings- og restaurationspersonalet. Gennem den forkortede arbejdstid er der dog opstået et problem om den rette udnyttelse af den forøgede fritid, og der er således en nøje sammenhæng mellem arbejdstidsforkortelsen og nødvendigheden af velfærdsforanstaltninger om bord. Enkelte lande er endog gået videre end 8 timers arbejdsdagen og har indført en 40 timers arbejdsuge.

V. *Opholdsrum*: I de sidste 10 år har der fundet en betydelig forbedring sted af skibsmandskabets opholdsrum. I de nyeste skibe forefindes i mange tilfælde enmandskahytter for hele skibsmandskabet, og opholdsrummene er forsynet med alle moderne bekvemmeligheder. På ældre og på mange mindre skibe har sådanne vidtgående forbedringer ikke kunnet gennemføres, men der udfoldes bestræbelser for at indføre så store forbedringer som muligt. I mange tilfælde har man gjort den erfaring, at forbedrede opholdsrum har indvirket gunstigt på besætningens arbejdsydelse og moral.

VI. *Ferie med løn*: I de senere år er der gjort gode fremskridt med hensyn til gennemførelsen af ferie med løn for søfarende. De førende søfartsnationer har gennemført bestemmelser, der sikrer næsten alle de om bord beskæftigede ferie med løn. Feriens længde står i forhold til tjenestetidens

længde, undertiden også i forhold til den samlede tid for den pågældendes beskæftigelse til søs, og kan variere efter den søfarendes tjenestegrad eller alder. Feriens længde udgør fra 12 til 21 dage, og normalt skal ferien holdes i hjemlandet, i udmønstringshavnen eller i den havn, i hvilken skibet er hjemmehørende. Omkostningerne ved hjemrejsen afholdes i en række tilfælde af rederen. I undtagelsestilfælde kan der i stedet for ferie med løn udbetales en kontant godtgørelse.

VII. *Social sikkerhed*: Betydelige forbedringer på den sociale sikkerheds område er gennemført for søfarende i efterkrigsårene, således at disse i mange søfartsnationer har opnået fuld ligestilling med arbejdstagere beskæftiget i land, herunder beskyttelse mod den særlige risiko, som søfartserhvervet udsætter dem for. De bestående systemer er dog stadig på mange områder ufuldkomne, og der findes fremdeles lande, i hvilke søfolk ikke har nogen effektiv beskyttelse mod de værste former af social usikkerhed.

VIII. *Velfærd*: På dette område har der været en betydelig udvikling siden 1946. I en række lande er der oprettet særlige organer til varetægelse af de søfarendes velfærd, herunder de skandinaviske velfærdsråd. Disse organer finansieres i de fleste tilfælde såvel af staten som af rederne og de søfarende selv. Rapporten nævner som eksempel på betydningsfulde resultater af velfærdsarbejdet oprettelsen af det skandinaviske sømandshotel og det internationale sømandshjem i Antwerpen.

IX. *Forholdet mellem arbejdsgivere og arbejdstagere*: Rapporten fremhæver som karakteristisk, at arbejdsstridigheder inden for skibsfartserhvervet i overvejende grad er blevet bilagt gennem forhandlinger mellem parterne, og at kollektive arbejdsoverenskomster på national basis er trådt i forgrunden i forhold til de tidligere mere lokalt begrænsede arbejdsaftaler. I næsten alle lande er det et karakteristisk træk, at samtlige interesserede parter samarbejder om en realistisk løsning af problemerne, og dette forhold er også på det internationale plan karakteristisk for søfartserhvervet.