

løsning af bemandingsproblemet for de store skibe. Fra rederside har man især henvist til, at opfyldelse af den gældende bemandingslovs krav vil medføre, at danske rederes konkurrenceevne over for skibe fra lande med væsentlig lempeligere bemandingskrav vil blive svækket i så alvorlig grad, at dansk skibsfart ikke vil kunne deltage i den stedfindende udvikling i retning af anvendelse af større skibstyper. Sømændenes repræsentanter har på sin side gjort gældende, at udgifterne ved bemanningen af danske skibe i henhold til de gældende bemandingsforskrifter næppe kan være af afgørende betydning i denne forbindelse, og har derfor ikke kunnet tiltræde den af rederne fremførte argumentation. Sømændene har endvidere bl. a. hævdet, at der i danske skibe er for få matroser i forhold til antallet af letmatroser og ungmænd, og finder derfor, at antallet af matroser bør forhøjes ikke mindst i visse af de mindre tonnagegrupper.

Efter de foreliggende oplysninger om bemanningen af andre landes skibe, jfr. bilag 1 og 2, er bemandingsforskrifterne for danske skibe væsentlig strengere end de i andre lande gældende, og da den heraf følgende merudgift må antages at have en væsentlig betydning for danske skibes konkurrenceevne, har man udarbejdet nærværende forslag om ændring af den gældende bemandingskala for dæksmandskabet med henblik på at bringe danske skibes bemanning i bedre overensstemmelse med bemanningen i andre landes skibe. Man har her ved været opmærksom på, at hvis dansk skibsfart ikke eller kun i mindre omfang får skibe i de store tonnagegrupper, vil dette også skade danske søfolks beskæftigelsesmuligheder, ligesom en sådan udvikling vil kunne øve skadelig indflydelse på beskæftigelsen på danske skibsværfter.

Med hensyn til bemandingskalaen i lovforslagets § 1 bemærkes, at de gældende bestemmelser er bibeholdt for skibe op til 15 500 BRT, idet der dog for at opnå en mere hensigtsmæssig fordeling af antallet af stillinger i de forskellige kategorier i gruppen 5 000-6 500 BRT. kræves 1 matros mere og 1 ungmænd mindre end hidtil, og i gruppen 8 000-9 500 BRT. 1 matros mere og 1 letmatros mindre. Endvidere er i skibe over 9 500 BRT. 1 letmatros erstattet med 1 ungmænd. For skibe over 15 500 BRT. er indføjet en tonnagegruppe, der går fra 15 500 BRT. til 20 000 BRT. For skibe over 20 000 BRT. foreskrives en bemanning på 14 matroser, 2 letmatroser, 2 ungmænd og 1 dæksdreng, i alt 19 mand, der udgør lovens maksimumskrav, idet man ud fra en samlet vurdering har fundet, at der ikke bør fastsættes yderligere bemandingsforskrifter.

I forbindelse med lovforslagets udarbejdelse har man overvejet, om der bør søges etableret et nordisk samarbejde om fælles-nordiske bemandingsregler, der formentlig ikke bør begrænses til alene at angå dæksmandskabets problemer, men hvile på et bredere grundlag. Da det må anses for naturligt at indlede et sådant samarbejde, er det hensigten snarest at rette henvendelse til de øvrige nordiske lande for at erfare, hvordan man stiller sig til dette spørgsmål, og hvorledes et sådant samarbejde i givet fald bør tilrettelægges.

Medens loven ifølge forslaget § 2 træder i kraft den 1. januar 1960, foreslås det dog i overensstemmelse med hidtidig praksis, at bemandingsreglerne i det omfang, de skærper de hidtil gældende regler, træder i kraft for det enkelte skib, når det første gang afgår fra dansk havn eller red, dog senest den 1. juli 1960.