

[Handelsministeren]

dens gældende til anvendelse af større skibe end tidligere. Dette har især været tilfældet for tankskibes vedkommende, og så vidt man kan bedømme i dag, er der al udsigt til, at denne udvikling vil fortsætte i de kommende år. For at danske redere kan hævde sig i international skibsfart, er det nødvendigt, at de følger med i denne udvikling. I denne forbindelse er imidlertid spørgsmålet blevet rejst, om de gældende danske bemandingsregler vanskeliggør det for danske redere at konkurrere med udenlandske redere på rimelige vilkår.

De gældende bemandingsregler for dæksmandskab findes i bemandingsloven af 7. juni 1958. Loven foreskriver for skibe over 9 500 brutto registertons en forøgelse af dæksmandskabet med 1 matros for hver påbegyndt 1 500 brutto registertons. Denne regel giver imidlertid for de større skibe et dæksmandskab, der er væsentlig større, end hvad der kræves i andre lande. F. eks. forlanger man til bemanningen af et skib på 28 000 brutto registertons i Danmark en dæksbesætning på 26 mand, medens man i Norge forlanger 14, i Sverige 9, i Holland 9 og i England 10 mand. Rent faktisk sejler man dog i disse lande med 15-19 mand på dækket. For et skib på ca. 18 000 brutto registertons kræves der efter de danske regler en bemanning på 19 mand, medens der i de nævnte andre lande faktisk sejles med en bemanning, der varierer fra 12 til 16 mand.

Jo højere vi kommer op i tonnage, jo større bliver forskellen mellem den bemanning, vi kræver, og den bemanning, der benyttes i udenlandske skibe.

Vore bemandingskrav må på denne baggrund forekomme mindre rimelige og stiller vore skibe i en dårlig konkurrencestilling. Man må alvorligt befrygte, at bevarelsen af vor bemanningsskala vil føre til, at færre store skibe vil komme til at sejle under dansk flag, til skade for dansk skibsfart og for beskæftigelsen af vore søfolk. Man må også regne med, at en svækkelse af vore rederiers konkurrenceevne vil have uheldige virkninger for arbejdet på vore skibsværfter. Det er derfor regeringens opfattelse, at der må ske visse ændringer i bemandingslovens regler for dæksmandskabet for de store skibe, således at dansk

skibsfart får mulighed for at komme til at deltage i udviklingen på lige fod med andre søfartsnationer og i et omfang, der svarer til Danmarks stilling som international søfartsnation.

Problemet om bemanning af de store skibe blev rejst over for handelsministeriet allerede for godt et år siden af Danmarks Rederiforening og gav anledning til en række forhandlinger, først og fremmest mellem repræsentanter for rederne og sømændene, med henblik på at opnå enighed i dette vigtige spørgsmål.

Som et led i bestræbelserne herpå nedsatte jeg i august i år et snævert udvalg med den opgave at overveje spørgsmålet om en revision af de nævnte regler i bemandingslovens § 7, stk. 1. Omend der var ønsket fremme om at give et sådant udvalg et bredere kommissorium, fandt jeg det mest hensigtsmæssigt at begrænse udvalgets arbejdsopgave til det spørgsmål, der var aktuelt, og hvis hurtige løsning trængte sig på.

Udvalget afgav betænkning den 16. oktober d. å.; det fremgår af betænkningen, som er omdelt til folketingets medlemmer, at der under udvalgsbehandlingen ikke er opnået enighed om en samlet indstilling til ministeriet. Betænkningen begrænser sig derfor stort set til en redegørelse for den gældende bemandingslovs tilblivelse, dæksmandskabets størrelse i forskellige landes skibe, den økonomiske betydning af dæksmandskabets størrelse og de synspunkter, som parterne har fremsat i udvalget.

Det lovforslag, jeg i dag har den ære at fremsætte for det høje ting, er resultatet af de overvejelser, der herefter har fundet sted for at bringe vore bemandingsregler mere i overensstemmelse med den bemanning, der anvendes hos vore nærmeste konkurrenter. Under disse overvejelser har regeringen holdt sig for øje, at spørgsmålets løsning berører vore samlede skibsfartsinteresser og således også de søfolk, der bemander vore skibe.

Med hensyn til bemandingskalaen i lovforslagets § 1 bemærkes, at den er fremkommet ved, at den gældende skala er ført op til skibe på 15 500 brutto registertons. Der kræves dog i gruppen 5 000-6 500 brutto registertons 1 matros mere og 1 ungmand mindre end hidtil og i gruppen