

[Handelsministeren.]

de bestræbelser, der er i gang for gennem et samarbejde mellem betydende søfartsnationer at vende denne udvikling.

Imidlertid vil jeg om disse forhold gerne føje til, at dansk skibsfart ikke modtager og heller ikke ønsker at modtage subsidier eller andre former for statsstøtte. Dansk skibsfart har altid været selvhjulpet og ønsker at forblive det, en holdning, som jeg tror alle værdsætter.

De førnævnte forhold forklarer naturligvis kun delvist, hvorfor dansk skibsfart gennem de senere år har tabt terræn internationalt. Mange af de nævnte forhold er jo af en sådan karakter, at de må skabe tilsvarende vanskeligheder for andre landes skibsfart. Når dansk skibsfart derfor har tabt terræn internationalt, må det skyldes omstændigheder, der gør sig gældende i særlig grad for den danske handelsflåde. Sammenfattende kan det herom siges, at den danske handelsflåde gennemgående sejler med høje driftsomkostninger — og utvivlsomt højere, end det er tilfældet for en lang række andre handelsflåder. Medvirkende hertil er naturligvis, at Danmark på linje med de andre nordiske lande har et relativt højt lønniveau. Udviklingen for søens folk er jo i den henseende stort set af forståelige grunde fulgt med lønudviklingen for landerhvervenes vedkommende. Hertil kommer det relativt høje danske renteniveau, hvor skibsfarten må dele vilkår med andre danske erhverv. Men især er der grund til at pege på, at danske skibe gennem den gældende bemandingslovgivning er belastet med større hyreudgifter end skibe tilhørende de fleste andre lande. Den omstændighed, at de gældende afskrivningsregler giver dansk skibsfart gunstige vilkår sammenlignet med flere andre lande, udligner ikke de handicap, jeg lige har nævnt.

Til belysning af bemandingsreglernes betydning kan eksempelvis nævnes, at der i et tankskib på over 20.000 registertons brutto, hvilket svarer til en dødvægtstonnage på ca. 32.000 tons, stilles følgende krav i de nationale bestemmelser til dæksmandskabets størrelse: Danmark 19 mand, Norge og Vesttyskland 14 mand, England og Italien 10 mand og Sverige, Frankrig, Holland og Belgien 9 mand. For Norges vedkommende nedsættes antallet ikke sjæl-

dent ved dispensationer. Det må bemærkes, at det ved offentlige forskrifter foreskrevne minimumsdæksmandskab dog ikke altid svarer til det faktisk anvendte mandskab i de nævntelandesskibe. Derkansåledes næppe være tvivl om, at dansk skibsfart er handicappet i konkurrencen. Medens renteforskelle for en stor del må tilskrives forhold, som kan ændres ved fremgang i den danske økonomi, og lønforskelle er udtryk for vor højere levestandard, som — hvis den skal opretholdes — må modsvares af større effektivitet, så betyder bemandingsreglerne og de deraf følgende større driftsomkostninger en hindring for at udnytte danske skibe effektivt. Her er altså tale om en omkostning, der ikke uden videre kan søges udlignet ved besparelse på andre områder, men tværtimod i det lange løb vil modvirke, at dansk skibsfart på grund af større produktivitet kan opretholde højere lønninger end andre lande.

Når den gældende bemandingslov foreskriver større besætning på danske skibe end den herom gældende tilsvarende lovgivning i andre lande, må det ses på baggrund af, at de danske bestemmelser har haft et videre sigte. I de søfartsnationer, hvor der gennem lovgivning er foreskrevet minimumsbesætning af de forskellige kategorier, er denne som regel baseret alene på sikkerhedshensynet. Dette er ikke ensbetydende med, at de pågældende landes skibe som hovedregel kun er bemanded med den foreskrevne minimumsbesætning. Ofte sejler disse landes skibe med en større besætning, men den bemanding, der er tale om ud over det i loven foreskrevne minimum, er i så fald fastsat enten af vedkommende reder eller ved overenskomst mellem rederne og mandskabsorganisationerne.

I modsætning hertil har den danske bemandingslovgivning foreskrevet en minimumsbesætning ud fra kriterier, der sigter videre end det egentlige sikkerhedskriterium. Bemandingsloven af 15. marts 1939 tog således ud over sikkerheden for menneskeliv på søen yderligere hensyn til arbejdsforholdene og hele tjenesten om bord, ligesom den daværende handelsminister i sin fremsættelsestale gav udtryk for, at der i loven også var indeholdt et socialt beskæftigelses-synspunkt. Dette videre sigte er opretholdt også i bemandingsloven af 7. juni 1958 med