

Peter Nielsen: Det væsentlige i de her foreliggende lovforslag er den ret store nedskæring af den såkaldte underordnede dæksbesætnings antal. Denne nedskæring motiveres med, at dansk lovgivnings krav til besætningens størrelse ligger langt over, hvad tilfældet er i andre lande. Dette skulle så bevirke, at dansk skibsfart ikke er konkurrenceedygtig, hvilket også skulle betyde hæmmet ordretilgang til danske skibsværfter. Det kan ingen hverken søfolkene eller vi andre være tjent med, og er det tilfældet, vil mit parti selvfølgelig medvirke til en rimelig løsning.

Andre landes bemandingsforhold udviser et noget broget billede, idet der er tale om en sammenblanding af love, faglige overenskomster og faktisk bemanning. En sammenligning er derfor ikke let, men der er ingen tvivl om, at den danske bemanning antalmæssigt ligger klart i toppen, især for de store tankskibes vedkommende, selv om der her ofte er givet dispensationer. Selv i betragtning heraf kan ingen imidlertid være tjent med, at man i den til tider heftige strid giver sagen et format, der slet ikke passer til de faktiske forhold. Det har været sagt, at dansk skibsfart kan gå sin undergang i møde eller svækkes stærkt, hvis bemandingsloven ikke ændres radikalt, ligesom skibsværfterne af den grund vil komme ud i beskæftigelsesvanskeligheder. Her skyder man vist spurve med kanoner og giver sagen et forkert perspektiv, og det kan hverken redere eller de søfarende være tjent med, idet noget sådant kan bevirke en uholdbar løsning, således at utrygheden og uroen vedvarer, og vi skal foretage evindelige ændringer i reglerne for søfartens forhold. Omvendt må man erkende, at der ligger et problem her, omend af begrænset rækkevidde, og det er bedst, at vi nu får det løst og får skabt ro om disse forhold.

Problemet er af begrænset omfang. At formindske en skibsbesætning med én matros vil højst formindske driftsomkostningerne med ca. $\frac{1}{2}$ pct., ja måske mindre. Det vil sige, at man ved en radikal ned-

skæring højst kan spare 4-5 pct. Det kan ikke være afgørende, og er dansk skibsfart hæmmet i konkurrencen, må man også se på andre forhold og ikke blot stirre sig blind på bemandingskalaerne. På udenlandske skibsværfter lader danske redere for tiden bygge skibe, der skal sejle under dansk flag og danske bemandingsregler, så det er vanskeligt at motivere, at danske skibsværfters beskæftigelse skulle være hæmmet af bemandingsreglerne.

Det er også først i de senere år, at kravet om en drastisk reduktion er rejst. Den 16. oktober 1959 blev der afgivet en betænkning om bemandingslovens § 7, altså vedrørende den såkaldte underordnede dæksbesætning. Her var ønsket fra redernes side, at man hovedsagelig nedskar besætningerne på skibe over 15.000 tons, men man sluttede dog med 17 mand for de største skibe. Forslaget siger nu 12 mand. Bemandingsreglerne for de øvrige skibsstørrelser foresloges ikke ændret væsentligt. Da denne betænkning blev afgivet, var fragtratetallet 76, medens det nu atter er steget til 89. Dengang var 5,9 pct. af tonnagen oplagt, medens det nu er lykkedes at reducere denne procent til 0,6. Det er heldigvis blevet noget bedre tider for skibsfarten, således at man ikke behøver at handle i panik, når bemandingerne skal reduceres. Men det må anerkendes, at en revision er tiltrængt, navnlig som sagt for de store tankskibes vedkommende.

Jeg vil anerkende, at det vel var bedst, om man kunne indskrænke sig til ligesom i en del andre lande at lovgive om det absolutte sikkerhedsmæssige mindstekrav med muligheder for at dispensere i opadgående retning, hvor særlige forhold gjorde sig gældende; så kunne man i øvrigt lade parterne forhandle sig til rette om de overenskomstmæssige bemandinger. F. eks. i Sverige taler parterne sig til rette om hvert enkelt skibs bemanning. Desværre er parterne herhjemme ikke på samme gode talefod, og sømændene har ikke i flere år haft faktiske muligheder for sådanne forhandlinger. Man