

[Peter Nielsen.]

har tidligere anmodet forligsmanden om at stille forslag om en overenskomstmæssig bemanningsskala. Det afslog han under henvisning til, at dette er et lovgivningsanliggende.

Hvis vi skal undgå skadelig uro inden for søfarten, er det vel stadig bedst, at bemandingsreglerne affattes efter, hvad der såvel sikkerhedsmæssigt som arbejdsmæssigt er forsvarligt, selv om forholdet til andre landes lovgivning bliver noget skævt. Der er dog en vis sammenhæng, idet det afgørende i en nødsituation ikke udelukkende er besætningens antal, men også dens kondition, om det er folk, der er parate til toppræstationer eller trætte, overarbejdede mænd. Det er nemlig en fejltagelse at tro, at danske skibe i dag er overbemandede i en sådan grad, at man går og driver om bord. Ca. en tredjedel af den hyre, der udbetales danske søfolk, er betaling for overarbejde. Den månedlige fridag, der skal gives som erstatning for søndagsvagter til søs, får søfolkene sjældent, og de får så i stedet økonomisk godtgørelse.

Men det væsentlige argument for en sådan revision er altså sammenligningen med andre lande; noget sådant er ikke nemt, idet det jo er den faktiske besætning, der må være afgørende; handelsministeriets beretning giver et ret broget billede. Det er heller ikke nemt at finde det rette kriterium, idet meget forskelligt spiller ind, bl. a. hvilken fart de enkelte landes skibe fortrinsvis går i. Det er ikke alene skibets størrelse, men også dets art, der er afgørende; således kan tankskibe klare sig med mindre besætning end tørlastskibe af samme størrelse. Omvendt vil en revision ikke få nogen betydning for mange passager- og stykgodsskibe, idet de end ikke kan klare sig med den nuværende bemanningsskala og er såkaldt overbemandede. Ved revisionen må man også tage i betragtning, at visse farter er særlig farlige og kræver øget og mere erfarent mandskab. Det gælder således Grønlandsfarten, hvor en reduktion ikke bør finde sted, snarere det modsatte.

Men sammenligningen med de faktiske forhold i andre landes skibe må være det væsentlige. Jeg har fra Norsk Sømandsforbund fået en liste over de skibe, der i øjeblikket sejler på dispensation, med ned-

skåret besætning, altså de norske skibe, der har mindst bemanning. I Sverige afgøres besætningsstørrelsen i hvert enkelt tilfælde, hvorfor jeg har en del kopier af svenske skibes bemanningslister. Jeg skal ikke trætte med en masse tal, men vi kan i udvalget se på de faktiske bemandede. Jeg skal kun sige, at som gennemsnit ligger disse bemandede under, men ikke væsentligt under, danske bemandede. I de fleste tilfælde ligger de over, hvad der nu foreslås her.

Men hvad betyder nu dette forslag? Der er foretaget en beregning på grundlag af Danmarks skibsliste 1963, og den omhandler de 430 skibe. Efter den nuværende bemanningslov har disse skibe en samlet dæksbesætning på 4.091 mand, som altså foreslås nedskåret til 3.576; det vil sige, at inden 3 år skal der formindskes med $\frac{1}{3}$ og 515 mand skal sættes i land. Man må dog håbe, at den danske handelsflåde vil være forøget så meget, at der bliver ny hyre at få. Det må vel også tages i betragtning, at mange skibe i bestemte farter simpelt hen ikke vil kunne sejle med disse nedskårne besætninger.

Men der vil blive tale om en omfattende reduktion, for så vidt lovforslaget vedtages i dets nuværende form, og her rejser sig så spørgsmålet, om man bør udvide adgangen til erhvervet, samtidig med at man reducerer mulighederne for at kunne få voksent arbejde, for hvis reduktionen med de 515 dæksfolk kommer til udførelse, vil det ske ved, at der bliver 17 flere bådsmand, 507 færre matroser, 319 færre letmatroser, men 292 flere jungmænd og 2 dæksdrengene mere. Af de nuværende 4.091 dæksfolk på danske skibe er de 2.394 fuldbefarne. Ifølge lovforslaget vil der på de samme skibe være 3.576 dæksfolk, hvoraf kun 1.904 er fuldbefarne. De fuldbefarnes procentvise andel formindskes altså fra ca. 58 til ca. 53 pct. Det er vist ikke mange fag, hvor lærlingenes antal er nogenlunde af samme størrelse som de udlærtes.

Forholdet i andre landes skibe er da også anderledes. Søfartsministeriet har udarbejdet en liste over bemanningsstørrelser på de såkaldte Panamaskibe og græske skibe, der har anløbet Danmark. Uden at forklejnede nogen, må jeg sige, at det ikke er både af samme velholdte standard som de danske, og de er fra lande med lav levestandard,