

[Aage Fogh.]

om vi på dette område kunne have fået en fælles lovgivning for i hvert tilfælde Sverige, Norge og Danmark — måske for Finland med — jeg kender ikke så meget til den finske lovgivning. Men for de 3 nordiske lande, der ligger hinanden så nær, og som alle har en betydelig skibsfart, synes jeg, det ville være en fordel, om det var et af de områder, man i fremtiden søgte at inddrage under en fælles lovgivning.

Dermed skal jeg anbefale samtlige 5 forslag til en hurtig og velvillig behandling.

Vivike: Jeg fatter meget nemt, at forslaget til en ny bemandingslov vækker glæde hos venstre og de konservative. Det ærede medlem hr. Peter Nielsen fra socialdemokratiet havde derimod ikke megen ros til overs for forslaget, men mente, at det indeholdt adskillige forkerte ting. Jeg vil stille det spørgsmål til det ærede medlem hr. Peter Nielsen, om hans udtalelser her skal forstås på den måde, at socialdemokratiet ikke vil stemme for forslaget til bemandingsloven, som det foreligger. Det forekommer mig, at det er tiltrådt af den samlede regering.

Ingen vil underkende skibsfartens betydning. Den betyder meget for Danmarks økonomi, og vi er alle interesserede i, at den klarer sig godt. Det betyder fremmed valuta, og det betyder arbejde til mange hænder.

Den højtærede handelsminister motiverer forslaget til nedskæring af bemanningen med, at det med den nuværende lov ikke er muligt for vor skibsfart at klare sig i konkurrencen, og han henviser navnlig til loven i Norge, der kræver en mindre bemanning. Er det nu rigtigt, at vilkårene for norsk og svensk skibsfart er bedre end for dansk skibsfart? I denne forbindelse vil jeg gerne spørge den højtærede handelsminister: har han undersøgt de danske rederiers regnskaber, har han undersøgt, om skatteforholdene er værre for danske redere end for norske og svenske redere, og har han undersøgt, hvilken forskel der er på afskrivningsreglerne i de 3 lande? Vi ved, at danske redere har betydeligt bedre afskrivningsregler end de andre, men hvor meget bedre er de?

Jeg synes, det er vanskeligt for folketinget

at tage stilling til lovforslaget, før vi ved, hvilket grundlag vi står på, før vi ved, om det er rigtigt, alt det, der er blevet sagt, siden jeg blev konfirmeret, at dansk skibsfart har det skidt, for jeg har aldrig hørt andet siden den tid.

Kan bemandingsloven være en sådan belastning, som rederne og den højtærede handelsminister vil gøre den til? I 1939 var den samlede tonnage på 1.099.000 BRT. I 1963 var den på 2.267.000 BRT, altså mere end fordoblet. Men medens tonnagen er forøget med mere end 100 pct., er den dæksbesætning, man nu så kraftigt vil skære ned, kun steget med 25 pct. Medens man i 1939 brugte 2.600 fyrbødere, så bruger man i dag under 1.600 fyrbødere. Det vil altså sige, at løndudgifterne udgør en mindre del af rederiernes udgifter nu end i 1939. Tager man udgifterne til skibenes drift, så er den procentdel, der går til hyre og kost, kun $\frac{3}{4}$ af det, den udgjorde i 1939. Sådan er det. Så kan det umuligt være rigtigt, at det er en for stor bemanning, der er så belastende for rederierne.

Det er rigtigt, at den norske bemandingslov foreskriver mindre mandskab end den danske, men mener de norske søfolks forbund, at antallet af besætningsmedlemmer er for lille, henvender det sig til bemandingsnævnet, der kan bestemme og ofte bestemmer, at besætningen skal være større end foreskrevet i loven, og faktum er, at mange norske skibe sejler med større besætninger, end loven foreskriver. Men urtherover har man i Norge en lov, der siger, at uanset hvor på kloden et norsk skib skal have besætning, må det ikke mønstre udlændinge, før det har spurgt, om der er norske søfolk til rådighed. En sådan paragraf savnes i det foreliggende forslag til bemandingslov. Ud over, hvad der kræves i bemandingsloven, findes i danske skibe mellem 300 og 400 aspiranter til supplerung af dæksbesætningen. Rederne mener altså, at de ikke kan klare sig med den dæksbesætning, den nuværende bemandingslov foreskriver, samtidig med at de klager over, at loven forlanger for mange. Er bemanningen for stor, hvorfor bibeholder rederne så de 300-400 aspiranter?

Hvad er egentlig redernes mening med at kræve denne nedskæring af bemanningen — og de kræver den jo endnu større —