

og formålet er gennem en række nydannelser i vor skibsfartslovgivning at tilvejebringe forudsætninger for en gunstigere udvikling inden for dansk skibsfart.

Danmark har store traditioner som skibsfartsland, men man må se i øjnene, at der er en tiltagende risiko for, at Danmark svækker sin position i international skibsfart, såfremt der ikke herhjemme ydes en indsats, der giver dansk skibsfart bedre mulighed for at leve op til de krav, som de senere års udvikling har medført. *Dansk skibsfart har været præget af stagnation* og relativ tilbagegang, således at Danmark ikke har kunnet bevare sin hidtidige placering i rækken af førende skibsfartsnationer.

Årsagerne til dansk skibsfarts stagnation ligger utvivlsomt flere steder. Først og fremmest er der grund til at pege på den *lavkonjunktur*, der har rådet på fragtmarkedet gennem de senere år, og som i særlig grad må blive følelig for de handelsflåder, der som den danske er stærkt præget af international indsats. Hertil kommer de elementer af protektionisme og diskriminerende foranstaltninger, som beklageligvis i stadig voksende omfang præger den internationale skibsfart.

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. 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.

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. 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