

Konferencens forhandlinger.

I. Generaldirektørens rapport.

Konferencens forhandlinger åbnedes med behandlingen af den af arbejdsbureauets generaldirektør, Wilfred Jenks, udarbejdede rapport. Rapporten giver en kort oversigt over ILO's aktiviteter på søfartsområdet siden søfartskonferencen i 1958 og over organisationens samarbejde med andre internationale organisationer, der beskæftiger sig med søfartsforhold, såsom Den mellemstatslige rådgivende Søfartsorganisation (IMCO) og FN's konference om handel og udvikling (UNCTAD). Organisationens medlemstal er forøget fra 78 stater i 1958 til 121 i 1970, og da størstedelen af de nye medlemslande er lande, der har opnået selvstændighed indenfor de senere år, og hvis økonomi derfor er mindre udviklet end de ældre industrialiserede lande, har forøgelsen af medlemmernes antal nødvendiggjort en ændring og en udvidelse af organisationens arbejdsområder. Foruden de traditionelle opgaver af foreslå minimumsstandarder, har ILO således bl. a. indledt et omfattende teknisk bistandsprogram.

Rapporten omhandlede iøvrigt følgende spørgsmål:

A. Skibsfartserhvervets udvikling.

Verdenstonnagen er fra 1959, hvor den udgjorde 124 millioner BRT, steget til over 211 millioner BRT pr. 1. juli 1969. Ca. 78 pct. af al international handel foregår ad søvejen. Over halvdelen (54 pct.) af de transporterede varer er olie og olieprodukter. Bulk-transporter af malm, kul, korn m. m. udgør ligeledes en væsentlig del af de samlede transport. Det forventes, at den transporterede mængde af olie og andre produkter, der transporteres i bulk, fortsat vil stige på grund af befolkningstilvæksten og det stigende behov for fødevarer og råvarer.

Det forudsiges, at den stigende velstand

indenfor OECD-landene i løbet af 1970-erne vil medføre behov for stigende transportkapacitet, og det må derfor formodes, at verdenshandelsflåden fortsat vil vokse, og at kravene til skibene både i relation til størrelse, konstruktion og manøvrering vil ændre sig.

I 1969 var Danmark nr. 14 på verdensranglisten over søfartsnationer, med en handelsflåde af skibe over 100 BRT på 3.490.334 BRT. Liberia indtog førstepladsen med 29.215.151 BRT. efterfulgt af Japan og Storbritannien og med Norge på fjerdepladsen med 19.679.094 BRT.

Skibsbygningsaktiviteten er meget stor. I juni 1969 var der kontraheret skibe til en samlet tonnage af 54,8 mill. BRT, hvoraf tankskibe udgjorde 54 pct. og bulk-skibe 26,3 pct. Japanske værfter tegnede sig for 34 pct. af ordrerne, værfter i EFTA-landene for 27 pct. og værfter i Fællesmarkedslandene for 25 pct.

I juni 1969 var 36,6 pct. af verdenshandelsflåden tankskibe, medens bulk-skibene udgjorde 19,7 pct. 55 pct. af verdenshandelsflåden er mindre end 10 år gammel.

De mere generelle træk i udviklingen er dels en reduktion af antallet af besætningsmedlemmer, især blandt de mindst kvalificerede folk i maskinen, dels en nedbrydning af den traditionelle adskillelse mellem dæk og maskine.

Den stedfindende reduktion af antallet af besætningsmedlemmer har rejst spørgsmål om skibenes forsvarlige vedligeholdelse, om forøgelse af mandskabets arbejdstid og om de søfarendes andel i rationaliseringsgevinsterne.

Spørgsmålet om forbedring af forholdene om bord med henblik på at gøre skibsfartserhvervet mere attraktivt trænger sig på. Som mulige foranstaltninger nævnes forbedring af boligforholdene i skibene, udvidelse af velfærdsforanstaltningerne, nedbrydelse af classeskellene om bord m. v.