

Det forventes i øvrigt, at beskæftigelsen for danske søfolk generelt kan fastholdes ved ikrafttræden af bestemmelserne i §§ 20 og 22 i forslaget til sønæringslov.

5. Følgende nøgletal belyser udviklingen over de seneste 5 år for den egentlige danske handelsflåde:

	1979	1980	1981	1982	1983
bruttoindtjening, mill. kr.	2847	3598	3857	3100	2714
beskæftigelse, antal søfolk	15539	14564	13848	14442	13246
antal skibe	778	711	662	675	639
skibenes tonnage, mill. BRT.....	4,9	4,8	4,6	4,6	4,4
antal rederier	456	424	392	386	374

Det fremgår af disse nøgletal, at redernes bruttoindtjening (indtægter minus udgifter) angivet i årets priser, hvoraf der skal afholdes udgifter til forrentning, henlæggelser m.v. og skat, at antal beskæftigede søfolk, at antallet af skibe og deres tonnage og antallet af rederier i 1983 er lavere end i nogle af de foregående 4 år. Kildematerialet til nævnte tabel hidrører fra Danmarks Statistik og fra Sømandsskattekontoret.

Særligt for den mindre skibsfart har der i de seneste 5 år været et markant fald i antallet af skibe og af beskæftigede søfolk. Det kan således anføres, at antallet af tørlastskibe, der er mindre end 5 år gamle, i tonnageområdet 250-1500 BRT er faldet fra 110 skibe i 1979 til 48 skibe den 1. januar 1984. For de tilsvarende ældre skibe, der er 5-14 år gamle, kan nævnes, at der i 1979 var 242 skibe, hvilket var reduceret til 119 skibe den 1. januar 1984. Beskæftigelsen i disse skibe er skønsmæssigt faldet fra ca. 6.000 søfarende i 1979 til ca. 3.400 søfarende den 1. januar 1984.

6. Det ledende princip i en ny lov om skibes besætning er som hidtil, at sikkerheden for menneskeliv på søen skal være tilgodeset såvel under skibets normale sejlads som i forbindelse med tænkelige havarier og ulykker, der måtte indtræffe under rejsen.

7. Formålet med lovforslaget er derfor at skabe en tidssvarende lovgivning, der nu og i fremtiden kan danne grundlag for en sikkerhedsmæssig forsvarlig besætning i både eksisterende og kommende skibe og skibstyper.

For at opfylde disse krav er lovforslaget bygget op omkring den grundtanke, at en besætnings størrelse og sammensætning skal fastsættes ud fra i dag kendte skibe og skibstyper og med udgangspunkt i skalaer, der afspejler den faktiske bemanding i dag. Såfremt et skibs indretning og udstyr taler derfor, og såfremt hensynet til en række an-

dre faktorer, såsom vedligeholdelse af vitalt sikkerhedsudstyr, opretholdelse af sikker bro- og maskinvagt og udførelse af andet nødvendigt arbejde, kan tilgodeses, bemyndiges direktøren for statens skibstilsyn til at fastsætte en besætning, der kvalitativt og/eller kvantitativt er forskellig fra den besætning, skalaerne angiver. Herved opnås den fleksibilitet, som er en forudsætning for, at skibene kan få en besætning, der tilgodeser hensynet til dansk skibsfarts konkurrenceevne uden at tilsidesætte sikkerhedshensynet.

8. Den gældende bemandingslovs bestemmelse om, at lærlinge eller aspiranter, der er antaget til uddannelse til styrmænd eller maskinmestre, kun undtagelsesvis kan medregnes i det foreskrevne dæksmandskab henholdsvis maskinmandskab, er ikke indeholdt i forslaget. Der findes for tiden ca. 300 sådanne elever beskæftiget i danske skibe. Elevernes uddannelse svarer enten til eller overstiger kravene til det øvrige mandskab.

9. I overensstemmelse med nutidig sprogbrug foreslås det, at lov om skibes bemanding ændres til lov om skibes besætning. Det bemærkes i denne forbindelse, at ordet »bemanding« har relation til »mandskab«, der imidlertid traditionelt anvendes som en betegnelse for den menige del af besætningen. Dansk Sprognævn har endvidere oplyst, at ordet »bemanding« udtrykker den handling, at forsyne et skib med en »besætning«.

10. Forslaget har været forelagt erhvervets parter.

11. Forslag til lov om skibes besætning har hverken statsfinansielle eller statsadministrative konsekvenser.

Forslaget giver dog indirekte anledning til øgede udgifter for staten. Disse udgifter er anført i de