

Konferencens forhandlinger.

I. Rapport fra generaldirektøren.

Konferencens forhandlinger åbnedes med behandlingen af den af arbejdsbureauets generaldirektør udarbejdede rapport. Denne var delt i to hovedafsnit, hvoraf 1. del vedrørte hovedtræk af den økonomiske og sociale udvikling inden for skibsfartserhvervet siden arbejdskonferencens sidste søfartssamling, der afholdtes i Seattle i 1946, og redegjorde for de fremskridt, der siden denne konference havde fundet sted med hensyn til de søfarendes arbejds- og levevilkår. 2. del indeholdt en oversigt over Den internationale Arbejdsorganisations virksomhed på søfartsområdet inden for samme tidsrum.

1. del af beretningen omhandlede følgende spørgsmål:

I. *Skibsfartserhvervets udvikling*: Rapporten redegjorde for den siden 1939 stedfundne forøgelse af verdenstonnagen, der fra i 1939 at være 68½ mill. B.R.T. var steget til 77 mill. i 1946 og til over 105 mill. i 1956. Samtidig havde der fundet vigtige forskydninger sted i fordelingen af tonnagen mellem landene, hvilket for en stor del skyldtes de betydelige tab, den anden verdenskrig medførte for de europæiske søfartsnationer. I tidsrummet 1946 til 1956 lagde man især mærke til den betydelige stigning i tonnagen, registreret i en række forholdsvis nye søfartsnationer, især Liberia og Panama, en overordentlig hurtig vækst af tonnagen i adskillige europæiske lande, der havde lidt svære tab under krigen, en praktisk talt fornyelse af handelsflåden i Den tyske Forfundsrepublik og Japan, samt en langsom, men betydelig stigning i Sovjetunionens tonnage. Et andet karakteristisk træk var de bestræbelser, der udfoldedes i en række lande, som i den seneste tid havde opnået

uafhængighed for at udvikle en egen handelsflåde.

Endelig berørte dette afsnit af rapporten kort konjunkturterne inden for skibsfartserhvervet, der siden 1946 praktisk talt fra år til år havde undergået ikke uvæsentlige ændringer.

II. *Beskæftigelsen og dennes tilrettelæggelse*: Antallet af søfolk beskæftiget i skibe på 100 B.R.T. og derover blev i 1956 anslået at være godt og vel 1 million. Til trods for større svingninger i de første efterkrigsår, havde beskæftigelsen vist sig at være forholdsvis stabil. Med væksten af handelsflåden steg beskæftigelsesmulighederne, og efterspørgslen efter faguddannet personale kunne ikke altid dækkes. I adskillige lande havde man derfor måttet tage skridt til at vække ungdommens interesse for at gå til søs gennem forbedrede uddannelses- og avancementsmuligheder, ligesom en række førende søfartsnationer havde indført forskellige systemer til fremme af beskæftigelsesstabiliteten og sikring af arbejdspladserne i skibsfartserhvervet. Gennem sådanne ordninger havde man kunnet løse en række problemer, der var en følge af de særlige beskæftigelsesforhold inden for søfartserhvervet, men desuagtet ventede en række problemer vedrørende tilrettelæggelsen af beskæftigelsen inden for dette erhverv stadig på deres løsning.

III. *Uddannelsen af søfolk*: Dette spørgsmål er i de sidste to år trådt stadig stærkere i forgrunden, især på grund af den som følge af den stigende specialisering af arbejdet om bord indtrådte mangel på specialuddannet arbejdskraft. I så godt som alle søfartsnationer er antallet af navigations-, maskinist- og sømandsskoler forøget, og pensummet er blevet tilrettelagt efter de nye tekniske forudsætninger for arbejdet