

[Industriministeren]

de bedste i andre landes handelsflåder. Den nye teknologi kræver imidlertid, at de søfarendes uddannelse til stadighed forbedres og tilpasses udviklingen. Teknologien betyder også, at nye driftsformer kan tages i anvendelse, og at den traditionelle arbejdsfordeling om bord må forlades.

I en række af de vesteuropæiske søfartslande, som vi normalt sammenligner os med, og Japan, der er en stor søfartsnation, er uddannelse af søfarende og skibenes driftsformer og bemanning undergået store ændringer i løbet af de sidste 2-3 år.

På denne baggrund finder jeg det nødvendigt at fremsætte forslag til ændring af lovgivningen på skibsfartsområdet, som kan bringe dansk skibsfart på linje med disse landes.

*Forslag til lov om skibes besætning* er baseret på det forhold, at alle betydende søfartsnationer, herunder Danmark, siden forrige århundrede har haft regler om skibes bemanning, normalt baseret alene på sikkerhedskriterier.

Kort før 2. verdenskrig blev danske bemandingsregler ændret i opadgående retning for at skaffe øget beskæftigelse for søfarende. I 1958 og 1960 blev bemanningsskalaerne i loven formindsket, og i 1964 gennemførtes den nugældende bemandingslov, som alene var baseret på rene sikkerhedskriterier.

Indtil 1964 kunne ministeren dispensere fra lovens skalaer, men efter 1964-loven administreres lovens dispensationsbestemmelser og adgangen til at nedsætte bemanningen i skibe, hvor tekniske forbedringer og rationaliseringsforanstaltninger kan begrunde det, af direktøren for statens skibstilsyn.

Afgørelser truffet af direktøren kan af parterne indbringes for et bemandingsnævn, hvis afgørelse ikke kan indbringes for anden administrativ myndighed. Nævnet er paritetisk (redere og søfarende). Formanden er en dommer.

Siden 1964 er bemanningen især af større skibe af direktøren for statens skibstilsyn blevet nedsat gradvis, således at skibe over 10.000 bruttoregistertons og over 4.000 hestekræfter, der efter lovens skalaer skulle bemannes med i alt 27 personer, i dag er bemanded med mellem 19 og 21 personer. Disse bemandingsnedsættelser er tiltrådt af bemandingsnævnet.

Selv om 1964-loven stort set har virket efter sin hensigt, nemlig at tilpasse skibets sikre bemanning til udviklingen, kan loven dog ikke længere anses som tilfredsstillende, dels er afstanden mellem bemanningsskalaerne og den faktiske bemanning fastsat af direktøren urimeligt stor, og dels indeholder loven ikke længere den fornødne fleksibilitet til at tilpasse bemanningen både kvalitativt og kvantitativt til ny teknologi og nye driftsformer i en moderne handelsflåde som den danske. Dette forhold skader erhvervets internationale konkurrenceevne og beskæftigelsen af danske søfarende.

Jeg forelagde derfor efter forhandling med erhvervets parter i foråret 1984 et udkast til forslag til bemandingslov, hvor besætningen fastsættes for hvert enkelt skib, og hvor udkastet ikke indeholdt nogen skalaer. Dette udkast mødte imidlertid markant modstand fra alle erhvervets parter, som ønskede skalaer i lovgivningen. Udkastet fra foråret 1984 blev derfor taget af bordet og et nyt forslag til lov om skibes besætning udarbejdet. Forslaget har skalaer, som skibstilsynet skal anvende som udgangspunkt ved fastsættelsen af besætningen.

Forslagets skalaer afspejler – med få undtagelser for de store skibe – besætningernes størrelse i dag. Forslaget indeholder som i gældende lov det paritetisk sammensatte besætningsnævn, hvis afgørelser som hidtil ikke kan indbringes for anden administrativ myndighed.

Forslaget, som det fremtræder nu, har været forelagt erhvervets parter, som har givet forslaget en vis tilslutning. Sømændenes Forbund er dog klart imod forslaget, og forbundet ønsker ikke en ny lov om skibes besætning.

Fra rederside – og især fra Rederiforeningen af 1895, der organiserer rederier med mindre skibe – har man ønsket skalaer, der maksimerer besætningens størrelse med et mindre antal søfarende end i forslaget. Ønsket er begrundet i at sikre danske skibes konkurrenceevne på det internationale marked.

Mandskabs- og officersorganisationer har generelt fundet, at der ikke i lovforslaget kræves det nødvendige antal søfarende i skibene.

*Forslag til lov om ændring af lov om søfartsuddannelsen* er bl.a. en følge af det øn-