

**[Kirkeministeren.]**

af bevillingens størrelse, dels på grund af byggerestriktionerne ikke har kunnet komme i gang endnu.

Forslag til opførelse af kirken på den af kommunen skænkede grund vil først kunne endeligt udarbejdes, når lovforslaget måtte blive vedtaget, så det kan ikke på nuværende tidspunkt oplyses, hvad udgifterne nøjagtigt vil andrage. Det vil imidlertid, for at projektet kan nyde fremme, være en forudsætning, at der hertil ydes igangsættings-tilladelse, som ikke kommer det øvrige kirkebyggeri til skade. Det er ikke tanken, at kirken skal være ekstraordinært kostbar; måtte man ønske f. eks. særlig kostbar udmønstning eller særlig stort orgel m. m., må midlerne hertil tilvejebringes ad anden vej.

Endnu et lovforslag af tilsvarende art som det foreliggende, også vedrørende en kirke i et tilsvarende kvarter i Københavns nærhed, vil jeg formentlig se mig nødsaget til senere at fremsætte. Det er naturligvis ikke meningen, at kirkebyggeriet i Københavns omegn for fremtiden skal fremmes ved særligt lovforslag i hvert enkelt tilfælde. Det vil sikkert blive nødvendigt, at der fremsættes forslag for det høje ting om en almindelig ændring af de gældende regler for finansiering af kirkebyggeri, idet det bl. a. på grund af de stadig stigende byggepriser og pengenes faldende købekraft viser sig mere og mere vanskeligt for en kirkekomité at tilvejebringe de fornødne midler. Jeg anser imidlertid projektet i Lunde-Hyldegård kvarteret for så påtrængende, at det ikke kan afvente de overvejelser, der er nødvendige for fremsættelse af forslag om en almindelig lovændring.

Med disse bemærkninger anbefaler jeg lovforslaget til det høje tings velvillige behandling.

**Formanden:** Uden for dagsordenen giver jeg ordet til den højtærede handelsminister, for at han kan fremsætte de fem i dag til mundtlig fremsættelse anmeldte forslag.

**Handelsministeren (Barnsgaard):** Jeg skal herved have den ære for det høje ting at fremsætte følgende forslag:

*Forslag til lov om ændring i lov om skibes bemanding,*

*forslag til lov om ændring i sømandsloven,  
forslag til lov om ændring i lov om vel-færdsforanstaltninger for søfarende,*

*forslag til lov om ændring i lov om tilsyn med skibe og*

*forslag til folketingsbeslutning om Danmarks ratifikation af den internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen 1960.*

Indledningsvis vil jeg gerne understrege, at disse fem forslag må ses i sammenhæng. Baggrunden for fremsættelsen af lovforslagene er den udvikling, der har karakteriseret skibsfartserhvervet gennem de senere år, 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.

Frem til 1959 var den danske handelsflåde under stærk udvidelse. Fra 1948 til 1959 fordoblede vor handelsflåde fra 1,1 mill. BRT til 2,2 mill. BRT; noget lignende gjaldt den svenske handelsflåde, og den norske flåde forøgedes med 150 pct., medens verdensflåden som helhed, bl.a. på grund af reduktion i USAs handelsflåde, kun forøgedes med godt 50 pct. Fra 1959 er der imidlertid kun sket ringe udvidelse, men nok en vis fornyelse af den danske handelsflåde. Fra 1959 til 1963 er verdenstonnagen udvidet 17 pct., fra 125 mill. BRT til 146 mill. BRT. Alene den norske handelsflåde er i disse år vokset med over 3 mill. BRT, eller 31 pct., og den svenske med 550.000 BRT, eller 15 pct., medens den danske handelsflåde fra 1959 til 1963 kun steg ca. 200.000 BRT, eller ca. 10 pct. Dansk skibsfarts andel i verdenstonnagen er mindre nu end før krigen, og medens den norske flåde før krigen var 4 gange større end den danske, er den i dag 5-6 gange større.

[Handelsministeren.]

Også i forhold til den svenske handelsflåde har dansk skibsfart tabt terræn.

Selv om jeg er klar over, at et lands betydning som skibsfartsnation ikke kan måles alene med tonnagemængden, men at også flådens fordeling på de forskellige skibstyper: tankskibe, tørlastskibe, passagerskibe m.v., spiller en rolle, ligesom naturligvis også flådens alderssammensætning — der for Danmarks vedkommende er relativt gunstig — er af betydning, er der næppe tvivl om, at Danmark er saktet agterud som skibsfartsland. Jeg tror, at alle umiddelbart vil være enige med mig i, at en sådan situation må give anledning til alvorlige overvejelser.

Dansk skibsfart har gennem årene spillet en betydningsfuld rolle i vor nationale økonomi. Det er for mig nærliggende at pege på handelsflådens betydning som valuta-indtjenende erhverv. Selv om vi også i de sidste år har opnået en årlig nettovaluta-indtjening fra handelsflåden på godt 900 mill. kr., så har også i den henseende skibsfarten mistet i betydning. Medens handelsflådens nettovaluta-indtjening før krigen stort set kunne dække det traditionelle underskud på handelsbalancen, har valuta-indtjeningen gennem de senere år ikke været i stand til at dække halvdelen af underskuddet på handelsbalancen.

Handelsflådens betydning som arbejdsplads hænger navnlig sammen med den almindelige vækst i handelsflåden, og stagnerer flåden, vil også beskæftigelsen af søfarende stagnere eller vise tilbagegang. Hertil kommer den inspirerende betydning, dansk skibsfart på verdenshavene har for dansk erhvervsudøvelse som helhed. At en dansk handelsflåde i stadig udvikling samtidig er af afgørende betydning for den danske værftsindustri trivsel og udvikling, fortjener vel også at blive understreget ved denne lejlighed.

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. Væksten i verdens-

tonnagen synes for næsten alle skibstypers vedkommende at have oversteget det rådende transportbehov, således at fragtraterne gennem lange tider har været trykket.

Inden for skibsfarterhvervet har man således ikke været delagtiggjort i den højkonjunktur, der i øvrigt har præget verdensøkonomien i de seneste år. Skibsfarterhvervet tør ydermere siges at befinde sig i en udpræget prisklemme, karakteriseret på den ene side af lave fragtrater og på den anden side af voksende omkostninger.

Indtjeningsmulighederne inden for skibsfarten har derfor gennem de senere år været ringere end i de fleste landerhverv. Hertil kommer de elementer af protektionisme og diskriminerende foranstaltninger, som beklageligvis i stadig voksende omfang præger den internationale skibsfart. Mange af de nye stater, der har opnået selvstændighed i efterkrigsårene, lægger ikke mindst af prestigemæssige grunde vægt på at skaffe sig en handelsflåde, der sejler under eget flag, uanset om den vil kunne sejle rentabelt eller ej. I mange tilfælde er dette ikke muligt, bl. a. fordi erfaring og tradition som skibsfartsland savnes, og disse handelsflåder må derfor støttes for overhovedet at eksistere. Sådan støtte gives ved direkte subsidier og ved flagdiskriminerende foranstaltninger. Hvad værre er, flere lande med ældre skibsfartstraditioner og betydelige handelsflåder er også faldet for fristelsen til at anvende foranstaltninger i form af statssubsidier eller flagdiskrimination for at beskæftige deres handelsflåde.

I denne sammenhæng finder jeg anledning til særlig at understrege det beklagelige i, at USA, der i øvrigt på så mange områder er førende og viser andre lande et godt eksempel med hensyn til bestræbelserne på frigørelse af den internationale samhandel og det internationale økonomiske samkvem i øvrigt, netop for skibsfartens vedkommende følger en stik modsat politik. USA er gennem omfattende subsidieforanstaltninger og flagdiskriminerende foranstaltninger til støtte for sin egen handelsflåde med til på afgørende måde at præge den beklagelige udvikling, der her er i gang. Det falder uden for rammerne af denne fremsættelsestale nærmere at redegøre for disse problemer og

[Handelsministeren.]

de bestræbelser, der er i gang for gennem et samarbejde mellem betydende søfartsnationer at vende denne udvikling.

Imidlertid vil jeg om disse forhold gerne føje til, at dansk skibsfart ikke modtager og heller ikke ønsker at modtage subsidier eller andre former for statsstøtte. Dansk skibsfart har altid været selvhjulpet og ønsker at forblive det, en holdning, som jeg tror alle værdsætter.

De førnævnte forhold forklarer naturligvis kun delvist, hvorfor dansk skibsfart gennem de senere år har tabt terræn internationalt. 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. Udviklingen for søens folk er jo i den henseende stort set af forståelige grunde fulgt med lønudviklingen for landerhvervenes vedkommende. 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.

Til belysning af bemandingsreglernes betydning kan eksempelvis nævnes, at der i et tankskib på over 20.000 registertons brutto, hvilket svarer til en dødvægtstonnage på ca. 32.000 tons, stilles følgende krav i de nationale bestemmelser til dæksmandskabets størrelse: Danmark 19 mand, Norge og Vesttyskland 14 mand, England og Italien 10 mand og Sverige, Frankrig, Holland og Belgien 9 mand. For Norges vedkommende nedsættes antallet ikke sjæl-

dent ved dispensationer. Det må bemærkes, at det ved offentlige forskrifter foreskrevne minimumsdæksmandskab dog ikke altid svarer til det faktisk anvendte mandskab i de nævntelandesskibe. Derkansåledes næppe være tvivl om, at dansk skibsfart er handicappet i konkurrencen. Medens renteforskelle for en stor del må tilskrives forhold, som kan ændres ved fremgang i den danske økonomi, og lønforskelle er udtryk for vor højere levestandard, som — hvis den skal opretholdes — må modsvares af større effektivitet, så betyder bemandingsreglerne og de deraf følgende større driftsomkostninger en hindring for at udnytte danske skibe effektivt. Her er altså tale om en omkostning, der ikke uden videre kan søges udlignet ved besparelse på andre områder, men tværtimod i det lange løb vil modvirke, at dansk skibsfart på grund af større produktivitet kan opretholde højere lønninger end andre lande.

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. Dette er ikke ensbetydende med, at de pågældende landes skibe som hovedregel kun er bemanded med den foreskrevne minimumsbesætning. Ofte sejler disse landes skibe med en større besætning, men den bemanding, der er tale om ud over det i loven foreskrevne minimum, er i så fald fastsat enten af vedkommende reder eller ved overenskomst mellem rederne og mandskabsorganisationerne.

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 tog således ud over sikkerheden for menneskeliv på søen yderligere hensyn til arbejdsforholdene og hele tjenesten om bord, ligesom den daværende handelsminister i sin fremsættelsestale gav udtryk for, at der i loven også var indeholdt et socialt beskæftigelses-synspunkt. Dette videre sigte er opretholdt også i bemandingsloven af 7. juni 1958 med

[Handelsministeren.]

senere ændringer. Forholdene på arbejdsmarkedet og den internationale konkurrence på skibsfartsområdet havde endnu ikke modnet tiden for en revision af dette traditionelle syn fra 1930'erne.

Det er min hovedbetragtning, at tiden nu nødvendiggør en sådan revision. For det første er forholdene på arbejdsmarkedet nu lykkeligvis ændret på en sådan måde, at det ikke længere kan være rimeligt at fastholde arbejdskraft i erhvervet, som der ikke er behov for. For det andet er den internationale konkurrence for dansk skibsfart nu tilspidset i et sådant omfang, at alle muligheder for en forbedring af konkurrenceevnen må mobiliseres. I den forbindelse må man være opmærksom på, at videregående bemandingsregler end nødvendiggjort ud fra sikkerhedshensyn ikke blot belaster driftsomkostningerne ved at sejle under dansk flag, men samtidig fratager rederne et incitament til at gennemføre arbejdsbesparende og hermed omkostningsbesparende rationaliseringsforanstaltninger i danske skibe. På længere sigt er dette sidste måske den alvorligste konsekvens af vor utidssvarende bemandingslovgivning. I henseende til driftsomkostningerne er det også af betydning, at en overtallig besætning optager rum i skibet og kræver mandskabsaptering i større omfang end nødvendigt, alt til skade for skibets rentabilitet.

Endelig vil jeg gerne gøre den principielle betragtning gældende, at det forekommer mig både ejendommeligt og urimeligt gennem lovgivningen at foreskrive en bemanning for danske skibe, der går ud over sikkerhedsmæssige hensyn. Der foreligger for skibsfartens vedkommende et sikkerhedshensyn, som ikke eller kun i begrænset omfang gør sig gældende for erhverv i land, og dette hensyn må være endog særdeles tungtvejende. Skulle man gå videre, end dette hensyn tilsiger, ville det svare til, om man for andre erhverv som f. eks. landbrug og industri foreskrev gennem lovgivning, at virksomhederne skulle beskæftige arbejdskraft, som vedkommende virksomhed ikke fandt påkrævet. Ud fra disse betragtninger hviler det foreliggende bemandingslovforslag alene på hensynet til sikkerheden for menneskeliv på søen. Det fremgår allerede

af den foreslåede ændring af den gældende bemandingslovs § 3, hvor det i den nye formulering fastslås, at alene sikkerhedshensynet skal lægges til grund.

Ikke mindst under de drøftelser, der har fundet sted med organisationerne, er det blevet mig klart, at sikkerhedshensynet næppe tør siges at være entydigt bestemt. Under mine overvejelser om konsekvenserne af sikkerhedshensynet har jeg ladet mig lede af de synspunkter, som der er givet udtryk for fra rederorganisationernes og mandskabsorganisationernes side, ligesom jeg til vejledning i september-oktober 1963 har indhentet materiale til belysning af bemandingsreglerne i en række andre vesteuropæiske skibsfartsnationer. Dette sidste materiale har jeg ladet trykke, og det vil blive stillet til rådighed for det høje ting.

Angående mine forhandlinger med organisationerne skal jeg ikke lægge skjul på, at der har været i høj grad delte meninger om indholdet af sikkerhedskriteriet. Mens man fra rederside finder, at det foreliggende lovforslag foreskriver en større bemanning, end sikkerhedshensynet nødvendiggør, er mandskabsorganisationerne såvel for dæksmandskabets som for officerernes vedkommende af den opfattelse, at forslaget er for vidtgående og på en række punkter ikke tager nødvendige sikkerhedsmæssige hensyn. Resultatet af mine overvejelser, således som de er indeholdt i lovforslaget, er baseret på ministeriets egen sagkyndige vurdering, i hvilken henseende også de erfaringer, der er indhøstet under administrationen af den gældende bemandingslov, har været vejledende.

Jeg vil dog gerne tilføje, at der under de førte mange og nyttige drøftelser med organisationerne er fremkommet synspunkter, der har haft en sådan vægt, at også de har påvirket det lovforslag, som nu fremsættes for det høje ting.

Om indholdet af det sikkerhedsmæssige synspunkt, der er lagt til grund for lovforslaget, vil jeg gerne tilføje, at det naturligvis må være særdeles tungtvejende, at der om bord er tilstrækkeligt mandskab til betjening af skibets rednings- og brandslukningsmateriel i katastrofetilfælde. Endvidere må der være tilstrækkeligt mandskab om bord til afvikling af en forsvarlig vagt-tjeneste. Derimod er der ikke ved lovfors-

## [Handelsministeren.]

slaget taget stilling til tilrettelæggelsen af tjenesten om bord, navnlig spørgsmålet om, hvorvidt der skal gås 2- eller 3-skiftet vagt, eller antallet af dæksfolk pr. vagt. Dette må som hidtil være overladt føreren i overensstemmelse med de i søloven og sømandsloven nedlagte principper, hvorefter føreren er ansvarlig for, at skibet til enhver tid er sødygtigt. Derimod er det i lovforslaget sikret, at der i skibe over 500, men ikke over 5.000 tons på dækket kan gås 3-skiftet vagt med 2 mand på hver vagt, medens der i skibe over 5.000 tons kan gås 3-skiftet vagt med 3 mand på hver vagt. Medens der er taget hensyn til nødvendigt mandskab til den renholdelse på dæk og måske navnlig i maskinrum, der er vigtig i sikkerhedsmæssig henseende, er der ved den foreslåede bemanning ikke taget hensyn til skibets almindelige vedligeholdelse. Det må bero på redernes afgørelse, hvor megen vedligeholdelse der skal ske, og hvor stor en del af arbejdet hermed der skal gennemføres af ombordværende mandskab, og hvor meget under ophold ved værft.

Om enkeltheder tillader jeg mig at henvise til lovforslaget, idet jeg går ud fra, at dette vil blive behandlet i et udvalg, men sammenfattende kan jeg karakterisere det foreliggende lovforslag derhen, at der for navigatorbesætningen og bemanningen med maskinofficerer er foreslået en vis slækkelse af kravene i overensstemmelse med den gennem de senere år fulgte dispensationspraksis. Det kan f. eks. nævnes, at det er fundet forsvarligt at tillægge kyst- og sætteskipperne lidt videre beføjelser end efter den gældende bemandingslov.

Særlig i skibe med moderne motorer af ikke over 500 HK er der sket en reduktion af betjeningen. De for skibe over 500 HK tidligere foreskrevne maskinassistenter er udgået i lovforslaget. De foreslåede lempelser for de to grupper er af såvel kvantitativ som kvalitativ karakter.

Med hensyn til dæksmandskab er det foreslået at foreskrive regler for skibe over 300 tons mod nu over 400 tons. Det maksimale dæksmandskab opnås efter forslaget ved 10.000 BRT mod nu 20.000 tons, og der er foreslået en reduktion i dæksmandskabet, som bringer vore regler i bedre overensstem-

melse med reglerne i andre vesteuropæiske lande.

Der er kun foreslået mindre væsentlige ændringer med hensyn til maskinmandskabet.

Som noget nyt er i lovforslagets §§ 5 A og 5 B foreslået bemandingsregler for radioekspedienter og restaurationspersonale.

Reglerne for radioekspedienter består alene i en henvisning til allerede gældende bestemmelser; når en sådan henvisning er medtaget i lovforslaget, er det sket for at imødekomme et efter min mening rimeligt ønske fra radiotelegrafistforeningen om at blive nævnt i loven, således at spørgsmål om skibes bemanning med radioekspedienter vil kunne indbringes for bemandingsnævnet.

At få gennemført regler om restaurationspersonale er et gammelt ønske fra Sø-Restaurations-Foreningen. Jeg må erkende, at den sikkerhedsmæssige begrundelse herfor er svagt funderet, og det er med nogen betænkelighed, jeg i lovforslaget har indføjet bestemmelserne om, at der på skibe med en besætning over 10 mand skal være egentligt restaurationspersonale. Når jeg har overvundet mine betænkeligheder, må det ses bl. a. på baggrund af, at den norske bemandingslovgivning i mange år har indeholdt regler om restaurationspersonale, og jeg venter, at bestemmelser herom i nær fremtid vil blive gennemført også i Sverige. På denne baggrund har jeg ment i begrænset omfang at kunne imødekomme ønskerne om at medtage sådanne bestemmelser i det foreliggende lovforslag. Fra rederside har man i modsætning til mig ikke kunnet overvinde sine betænkeligheder og fraråder derfor bestemmelser om restaurationspersonale i danske skibe.

Lovforslagets bemandingskalkaer gælder kun for lastskibe, herunder såvel tankskibe som tørlastskibe. Derimod er det ikke fundet rigtigt at indføje bemandingskalkaer for passagerskibe. Fastsættelsen af den sikkerhedsmæssige bemanning for passagerskibe er pålagt statens skibstilsyn. Også for passagerskibenes vedkommende vil alene sikkerhedsmæssige hensyn være at lægge til grund, men der skal herved tages hensyn til en række forhold, som særlig gør sig gældende for passagerskibenes vedkommende, og som bl. a. afhænger af omfanget

**[Handelsministeren.]**

og karakteren af rednings- og brandslukningsmidlerne, antallet af passagerer samt karakteren af den fart, skibet er beskæftiget i. Da sikkerhedshensynet for passagerskibenes vedkommende vel næsten undtagelsesfrit — måske bortset fra de passagerskibe, der sejler på ganske korte ruter — rækker videre end for lastskibenes vedkommende, er det fastsat, at bemanningen for et passagerskib ikke må fastsættes lavere end for et lastskib af tilsvarende størrelse.

Jeg tror, denne fremgangsmåde for passagerskibenes vedkommende i det lange løb vil fungere mere tilfredsstillende, end hvis der i loven blev indføjet bemandskalkulaer også for passagerskibene, idet de forhold, der bør lægges til grund for sådanne skibes bemanning, kan variere langt mere end for lastskibe. Det er indlysende, at administrationen af disse forhold vil blive søgt tilrettelagt på en sådan måde, at vedkommende rederi på et så tidligt tidspunkt som muligt — eventuelt allerede på grundlag af oplysninger på projekteringsstadiet — kan få fastsat den for skibet nødvendige bemanning.

Som en principiel nydannelse i lovforslaget vil jeg pege på bestemmelserne i § 24 hvorefter det påhviler ministeren at fastsætte regler for uddannelse af matroser samt at bestemme, at et eller flere medlemmer af dæksmandskabet skal have gennemgået en sådan uddannelse. Hertil føjer sig i § 25 en tilsvarende pligt for ministeren til at foreskrive regler for uddannelse af maskinmandskab. Bestemmelserne herom må ses på den baggrund, at mandskabets uddannelse og kvalifikationer i høj grad må være af betydning for sikkerheden. Det er min hensigt gennem sådanne regler at søge at højne de søfarendes faglige kvalifikationer og herigennem bidrage til dansk skibsfarts høje standard. Forberedelserne til iværksættelsen af sådanne regler er truffet, idet jeg efter samråd med organisationerne har nedsat særlige udvalg med den opgave at overveje og stille forslag om en ajour-

føring af de uddannelser, der gives søfarende af alle kategorier. Det er min hensigt at søge dette udvalgsarbejde tilendebragt så hurtigt som muligt, således at lovforslaget kan få praktisk virkning også i denne henseende inden for en nærmere fremtid.

For alle skibstypers vedkommende forløber den tekniske udvikling så hurtigt, at de i loven fastsatte bemandskalkulaer nødvendigvis efterhånden må blive utidsvarende. En række nydannelser i teknisk henseende — alle udtryk for forenklinger og rationaliseringer af skibets drift — er allerede på vej. I denne udvikling må dansk skibsfart nødvendigvis følge trop. De her foreslåede bemandsregler er udformet på grundlag af den i dag gængse teknik i henseende til udstyr og driftsform, men da der allerede i dag bygges skibe med sådanne nydannelser i teknisk henseende, at de i loven fastsatte generelle bemandsbestemmelser må lempes, om vedkommende skib skal kunne drage den fulde fordel af de tekniske fremskridt, har jeg fundet det rigtigt allerede i denne lov at indføje en adgang for skibstilsynet til at tillade afvigelser fra lovens bemandsregler for skibe, i hvilke særlige rationaliseringsforanstaltninger kan begrunde det, og i skibe, der bemandes ud fra andre principper for tjenestens tilrettelæggelse end dem, der i øjeblikket er tradition for. Jeg håber, at der herigennem er tilføjet lovforslaget en sådan fleksibilitet, at lovens administration gradvis vil kunne tilpasses den tekniske udvikling, indtil en mere omfattende revision — dog forhåbentlig først ad åre — på ny bliver nødvendig.

Ifølge lovforslaget henlægges administrationen af bemandsreglerne til statens skibstilsyn. Forslaget herom har givet anledning til adskillig diskussion med skibsfartens organisationer, som har ønsket, at lovens administration forblev under ministeriets departement. Ifølge forslaget vil skibstilsynets afgørelser imidlertid kunne indbringes for et særligt bemandsnævn bestående af en juridisk formand samt en

[Handelsministeren.]

repræsentant for hver af de søfarendes organisationer og et tilsvarende antal repræsentanter for redernes organisationer. Nævnet afgiver indstilling i sagen til handelsministeren, hvis afgørelse er endelig — bortset fra normal domstolsrekurs. Jeg føler mig overbevist om, at denne fremgangsmåde er mere i pagt såvel med de særlige krav, behandlingen af disse sager stiller, som med de overvejelser, der er i gang også inden for andre administrationsområder om en rationalisering og rigtig arbejdsfordeling inden for et ministerium mellem departement og de til departementet knyttede, særlig sagkyndige institutioner. Det sagsområde, der her er tale om, forekommer mig i særlig grad at egne sig for behandling i en sagkyndig institution med rekurs til en sagkyndig ankeinstans, hvor organisationsinteresserne er repræsenteret, og med adgang til endelig indbringelse for den politisk ansvarlige minister. Ministeriet må yderligere lægge vægt på af arbejdsmæssige grunde at blive frigjort for behandlingen af det meget store antal konkrete bemandingslovssager, ved at disse kan henlægges til en særlig institution.

Må jeg endelig gøre et par bemærkninger om den foreslåede ikrafttræden af de nye bemandingsregler. Det er herom foreslået, at loven for nye skibes vedkommende træder i kraft straks ved lovens gennemførelse, medens reglerne for eksisterende skibe først er foreslået at skulle træde i kraft den 1. marts 1965. Når loven forudsættes at træde i kraft straks for nye skibes vedkommende, er dette begrundet i hensynet til at give rederne mulighed for straks at indrette nybygninger, således at de bl.a. i apteringsmæssig henseende svarer til lovens krav. Når lovens ikrafttræden for eksisterende skibes vedkommende er foreslået udskudt til den 1. marts 1965, skyldes dette, at jeg ikke har fundet det rimeligt at lade loven træde i kraft på et tidligere tidspunkt under hensyn til den forlængelse af de kollektive overenskomster, der fandt sted ved loven af 13. marts 1963. Den kollektive overenskomst mellem Danmarks Rederiforening og Sømændenes Forbund indeholder således en bestemmelse om, at besætningens størrelse i overenskomstperioden ikke må forringes i de enkelte skibe, med-

mindre ganske særlige forhold taler derfor. Denne overenskomstmæssige bestemmelse og den videreførelse heraf, der er sket ved den lovmæssige forlængelse af overenskomsterne, mener jeg, billighed taler for at respektere.

Da den foreslåede reduktion i bemanningen vil være mest følelig for dæksmandskabets vedkommende, har jeg fundet det rimeligt at foreslå, at den nye bemandingsskala for denne besætningskategori træder i kraft etapevis over en periode af 2 år, således at den første etape indtræder den 1. marts 1965, og således at bestemmelsen i sin helhed skal være trådt i kraft senest den 1. marts 1967.

Det er tanken at nedsætte et særligt udvalg med den opgave at fremkomme med en udtalelse om denne bestemmelses etapevise ikrafttræden. Det vil blive pålagt udvalget at afgive udtalelse om sagen senest den 1. oktober 1964.

Ikraftsættelsen af de nye regler rejser i øvrigt en række mere administrativt-tekniske problemer, hvorom jeg tillader mig at henvise til bemærkningerne til lovforslaget.

Herefter vil jeg gøre et par bemærkninger om det fremsatte lovforslag om ændringer i sømandsloven samt om forslaget om visse ændringer i lov om velfærdsforanstaltninger for søfarende. Et problem blandt flere, der i de senere år har beskæftiget alle med tilknytning til dansk skibsfart, er den tilbøjelighed for søens folk til at søge over i erhverv på landjorden, der populært går under udtrykket „flugten fra søen“. Der ligger heri en realitet, som også afspejles i de mange henvendelser, handelsministeriet i de senere år har modtaget om dispensationer fra de gældende bemandingsregler som følge af, at vedkommende reder ikke har kunnet skaffe det fornødne mandskab eller mandskab med de i loven foreskrevne uddannelsesmæssige kvalifikationer. Årsagerne til disse vanskeligheder for skibsfarten må vel for en del søges i den rådende højkonjunktur for de fleste erhverv i land, som gør det forholdsvis let at skaffe sig anden beskæftigelse, hvis man ikke finder livet på søen tilfredsstillende. En anden side af sagen er naturligvis de vilkår, der bydes søens folk. I mange henseender er de lykkeligvis ikke ganske ringe. Avancements-

## [Handelsministeren.]

mulighederne for officerer på bro og i maskinerne er gode, og de højere grader opnås ofte af unge folk. Danske skibe er gennemgående velindrettede, forplejningen tilfredsstillende og forholdene i det hele gode. De sociale forhold og velfærdsforanstaltningerne inden for dansk skibsfart ligger på et højt niveau sammenlignet med andre landes skibe, og stadig udbygning heraf finder sted i en vekselvirkning mellem skibsfartserhvervet og myndighederne.

I forbindelse med revisionen af bemandingslovgivningen har jeg fundet det rigtigt at foreslå en udbygning af centrale bestemmelser i lovgivningen om de sociale velfærdsforanstaltninger for søens folk. Det væsentligste i forslaget går ud på gennem en ændring af sømandsloven af give de søfarende ret til betalt hjemrejse efter 12 måneders forløb i stedet for som nu først efter 24 måneders forløb. Som det vil fremgå af lovforslaget, er der for denne bestemmelse foreslået en etapevis ikrafttræden for at undgå en for stor ophobning af begæringer om hjemrejser fra søfolk, der allerede ved lovens vedtagelse opfylder betingelsen om 12 måneders tjeneste. Udgifterne ved den betalte hjemrejse skal som hidtil deles med halvdelen til vedkommende rederi og halvdelen til staten. Ved denne reform vil danske søfarende opnå et gode, som jeg tror vil blive værdsat, og som jeg håber vil kunne bidrage til at fastholde erhvervets medarbejdere.

I forbindelse med revisionen af bemandingsloven har jeg endvidere fundet anledning til i forslaget om sømandsloven at indføje en bestemmelse om sømandens ret til hviletid. Bestemmelsen herom foreskriver, at en sømand over 16 år har ret til en hviletid på mindst 8 timer i døgnet, fordelt på højst 2 perioder. Herigennem skulle der være tilvejebragt fornøden sikkerhed for, at voksne sømænd ikke overanstreges i tjenesten, et hensyn, som naturligt også har nær forbindelse med det sikkerhedshensyn, den nye bemandingslov alene skal hvile på. Det bemærkes, at der allerede er gennemført bestemmelser om hviletid for sømænd under 16 år.

Forslaget om en ændring i lov om velfærdsforanstaltninger for søfarende bygger på de samme betragtninger, som jeg netop

har anført i omtalen af ændringsforslagene til sømandsloven. De velfærdsforanstaltninger, der gennemføres ved velfærdsrådets virksomhed, mødes med interesse og sympati fra alle sider inden for skibsfarten. Jeg tror, de tillægges betydning for bestræbelserne på at tilvejebringe et godt arbejdsklima inden for erhvervet. Meget er gjort, men mere kunne gøres, om midlerne var til rådighed. Med henblik på at kunne imødekomme ønskerne fra mange sider om en udbygning af disse foranstaltninger tager forslaget sigte på at skaffe yderligere midler til velfærdsrådets virksomhed ved en forhøjelse af velfærdsafgiften fra 12 øre til 20 øre pr. dag for hver søfarende forhyret med danske skibe. Afgiften skal deles mellem staten, rederne og de søfarende efter den nu benyttede fordelingsnøgle, d. v. s. at statskassen bærer halvdelen.

Gennem flere år har de søfarendes organisationer givet udtryk for et ønske om nærmere kontakt med statens skibstilsyn. Dette kontaktbehov er hidtil dækket gennem de mange løbende forhandlinger, der finder sted mellem skibstilsynet og alle interesserede organisationer inden for skibsfarten. Selv om det er mit indtryk, at der herigennem er tilvejebragt en god kontakt mellem myndigheder og organisationer, har jeg gerne villet medvirke til at lægge denne kontakt i fastere rammer. Det er fundet hensigtsmæssigt at imødekomme ønsket herom gennem et særligt skibstilsynsråd, der foreslås oprettet ved en tilføjelse herom til loven om tilsyn med skibe. Efter forslaget skal det være rådets opgave at virke som rådgivende organ for ministeriet og skibstilsynet, at følge den tekniske udvikling inden for skibsfarten og i det hele at tjene som forum for drøftelser og initiativ vedrørende lovgivning om tilsyn med skibe og den hertil knyttede administration. Et sådant kontaktorgan kendes også fra andre erhvervsområder. Det særlige arbejdsråd, der blev etableret ved loven om almindelig arbejderbeskyttelse, virker med tilsvarende sigte på landjorden. Jeg tror, det foreslåede skibstilsynsråd, hvis der vises god vilje fra alle sider, vil kunne blive et nyttigt og velegnet organ for kontakt mellem erhverv og myndigheder, og forslaget tør vel i det hele siges at være i pagt med de bestræbelser, der udfoldes også på andre områder for at



[Handelsministeren.]

tilvejebringe forståelse og gensidig god vilje ved administrationen af en lovgivning af den type, som loven om tilsyn med skibe er udtryk for.

Hvad angår forslaget til folketingsbeslutning om Danmarks ratifikation af den internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen 1960, som blev vedtaget på en international konference i London 1960, kan jeg oplyse, at konventionen indeholder en række til dels betydningsfulde ændringer i forhold til den gældende konvention af 1948. Jeg kan herom henvise til bemærkningerne til forslaget, men finder dog anledning til at nævne, at oppustelige redningsflåder, som i de forløbne år har vist deres værdi, godkendes som supplement til de eksisterende redningsbåde og i passagerskibe endog som delvis erstatning for redningsbåde.

Konventionens ratifikation vil ikke i sig selv nødvendiggøre ændringer i de gældende love om tilsyn med skibe og om forholdsregler til skibsfartens betryggelse, men det er min agt på grundlag af de erfaringer, som i de forløbne år er indvundet, på et senere tidspunkt at fremsætte forslag til visse ændringer i de nævnte love.

De foreliggende lovforslag er som allerede berørt fremsat efter forudgående grundige og langvarige drøftelser med de interesserede organisationer på såvel rederside som mandskabsseite. At der under disse drøftelser har været endog meget divergerende opfattelser på en række punkter, vil det høje ting vide allerede fra den omtale, som pressen har givet forhandlingerne om lovforslagenes tilblivelse. Når henses til, at lovforslaget om en revision af de gældende bemandingsregler er udtryk for en ganske dybtgående tilpasning af gældende lovgivning til en ny tids krav, finder jeg det ikke overraskende, at der har været tale om meningsforskelligheder, og at disse til tider er kommet kraftigt til udtryk. Jeg skal imidlertid ikke lægge skjul på, at mine erfaringer — også fra drøftelser om stærkt interessebetonede problemer inden for andre erhvervsområder — synes at vise, at det i ganske særlig grad synes vanskeligt at komme på talefod inden for skibsfarten. Dette gælder såvel forholdet organisationerne imellem som organisationer og myn-

digheder over for hinanden. Jeg vil naturligvis nødtigt acceptere, at forholdene nødvendigvis må stille sig sådan inden for skibsfarten, også fordi det er mit indtryk, at man i flere andre lande — måske ikke mindst i Norge og Sverige — har langt større mulighed for at drøfte problemerne i gensidig forståelse og nå frem til acceptable løsninger ad forhandlingens vej.

De foreliggende lovforslag ser jeg mig ikke i stand til at fremsætte med de interesserede organisationers støtte, hverken fra rederside eller fra mandskabsorganisationernes side. Parterne står på de afgørende punkter hinanden så fjernt, at udsigten til gennem yderligere forhandling at nå frem til et enigt resultat ikke er til stede. Under disse omstændigheder og ud fra den betragtning, at tungtvejende hensyn til dansk skibsfarts fremtid — og det gælder her samfundsinteresser i videre forstand — tilsiger det, har jeg fundet det påkrævet at fremsætte disse lovforslag nu. Jeg har af samme grund heller ikke kunnet acceptere mandskabsorganisationernes anmodning om at lade problemerne undergive kommissionsbehandling. Det er min bestemte opfattelse, at en kommissionsbehandling ikke vil føre til et positivt resultat, og jeg finder, at et initiativ fra regeringens og fra det høje tings side må være påkrævet nu, hvis man ikke vil affinde sig med den stagnation og den relative tilbagegang, der har sat sit præg på dansk skibsfart i de senere år.

Jeg tillader mig med disse bemærkninger at anbefale de foreliggende lovforslag til det høje tings hurtige og velvillige behandling.

**Formanden:** Eksemplarer af de nu fremsatte forslag vil blive omdelt.

Den første sag på dagsordenen var:

*Anden behandling af forslag til lov om ændring af lov om den faste voldgiftsret.*

(Første behandling af lovforslaget (nr. 85) findes i tidenden sp. 3000).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslagets tekst og spørgsmålet om dets overgang til tredje behandling sattes til forhandling under ét.