

BETÆNKNING
AFGIVET AF
UDVALGET ANGÅENDE
REVISION AF BEMANDINGS-
LOVENS §7, STK. 1.

BETÆNKNING NR. 234

1959

65. 9/ 15

Den 17. august 1959 nedsatte handelsministeriet et udvalg med den opgave at overveje spørgsmålet om revision af de i § 7, stk. 1, i lov af 7. juni 1958 om skibes bemanning inde-

holdte regler for skibes bemanning med dæksmandskab og herom at gøre indstilling til ministeriet.

Udvalget fik følgende sammensætning:

Afdelingschef /. Worm, formand
Direktør H. U. Garde
Skipsreder A. Mærsk Mc-Kinney Møller
Forbundsformand Sv. From-Andersen
Formand og hovedkasserer Milton Johansen

Som repræsentant for:
Handelsministeriet
Danmarks Rederiforening
Danmarks Rederiforening
Sømændenes Forbund i Danmark
Sømændenes Forbund i Danmark

Udvalgets sekretærforretninger har været varetaget af kontorchef i handelsministeriet F. Lage og fuldmægtig i handelsministeriet Tage Madsen.

Som det vil fremgå af redegørelsen nedenfor, har udvalgets nedsættelse nøje sammenhæng med den af Danmarks Rederiforening til handelsministeriet rettede henvendelse om en ændring i bemandingsreglerne for skibe på 15.000 B.R.T. og derover. Inden man går over til behandling af dette problem, har man fundet det hensigtsmæssigt at give en redegørelse for de bemandingsbestemmelser, der har været gældende i tidsrummet fra 1933-1958, d. v. s. i perioden fra de først udfærdigede officielle bestemmelser på dette område til ikrafttrædelsen af den nye bemandingslov, lov om skibes bemanning af 7. juni 1958.

Bemandingsregler 1933-1958.

I medfør af § 13 i lov om tilsyn med skibe af 29. marts 1920 med senere ændringer udfærdigedes ved handelsministeriets bekendtgørelse af 6. januar 1933 angående bemanning af danske skibe med henblik på sikkerheden for menneskeliv på søen for første gang bemandingsregler for det underordnede dæksmandskab, der var fastsat af det offentlige. I bekendtgørelsen bestemtes, at damp- og motorskibe over 500 B.R.T., som anvendtes udenfor indskrænket fart, skulle have et underordnet dæksmandskab i overensstemmelse med følgende skala:

Skibets størrelse i B.R.T.						Matroser	Letmatroser	Ungmænd	Dæksdreng	Ialt
Over	500	men	ikke	over	1.400	2	2	1	0	5
—	1.400	—	—	—	2.000	2	2	2	0	6
—	2.000	—	—	—	2.500	3	2	2	0	7
—	2.500	—	—	—	3.500	4	2	2	0	8
—	3.500	—	—	—	5.000	6	2	1	0	9
—	5.000	—	—	—	6.500	6	3	1	1	11

Båds- og tømmermænd ansås i denne forbindelse som matroser.

For skibe over 6.500 B.R.T. skulle antallet af matroser forøges med 1 for hver påbegyndt 1.500 tons.

Bestemmelserne skulle anses som normalregler, hvorfra ministeriet under hensyntagen til de for det enkelte skib eventuelle foreliggende særlige omstændigheder (skibstype - anvendelse - fart) kunne foretage afvigelser i såvel skærpende som lempende retning.

Bekendtgørelsen af 6. januar 1933 afløstes i 1939 af lov af 15. marts 1939 om midlertidigt tillæg til lov om sønæring af 28. februar 1916 med senere ændringer. Denne lov indeholdt i § 1 en almindelig bestemmelse om, at ethvert skib skal have den af hensyn til sikkerhed for menneskeliv på søen og sikring af skibets betryggende drift fornødne besætning. Tilsvarende bestemmelse findes også i den

senere lovgivning om bemanning. Iøvrigt indeholdt loven med uvæsentlige ændringer de samme bestemmelser for skibes bemanning med underordnet dæksmandskab som bekendtgørelsen og bestemte endvidere, at ministeren under hensyntagen til de for det enkelte skib eventuelle foreliggende særlige omstændigheder (skibstype - anvendelse - fart) kunne foretage afvigelser i skærpende retning fra bemanningsreglerne, ligesom ministeren under særlige omstændigheder for en enkelt rejse eller for et bestemt tidsrum, dog ikke ud over 6 måneder, kunne gøre undtagelser fra de nævnte forskrifter.

I 1947 nedsattes søfartskommissionen af 1947 med bl. a. den opgave at overveje spørgsmålet om en revision af lov om sønæring af 28. februar 1916 med senere ændringer, idet det pålagdes kommissionen at tage hensyn til den stedfundne udvikling indenfor dansk skibsfartserhverv og at tage i betragtning den i andre nationer gældende søfartslovgivning og de for sådanne landes søfart eksisterende vilkår samt de resultater, der blev opnået på den i Seattle i 1946 afholdte internationale søfartskonference. Kommissionen forelagde i sin 2. betænkning af 24. november 1949 angående bemanningsregler for den underordnede dæks- og maskinbesætning m. m. forslag til lov om ændring i fornævnte lov af 15. marts 1939. Forslaget blev uden væsentlige ændringer optaget i lov af 11. december 1950 om midlertidigt tillæg til lov om sønæring af 28. februar 1916 med senere ændringer og indeholdt følgende bemanningsskala for det underordnede dæksmandskab i damp- og motorskibe over 400 B.R.T.:

Skibets størrelse i B.R.T.						Matroser	Letmatroser	Ungmænd	Dæksdreng	I alt
Over	400	men ikke over	500			1	1	1	1	4
—	500	—	—	—	1.000	2	2	2	0	6
—	1.000	—	—	—	1.500	3	2	1	0	6
—	1.500	—	—	—	2.000	3	2	1	1	7
—	2.000	—	—	—	2.500	4	2	1	1	8
—	2.500	—	—	—	3.500	5	2	1	1	9
—	3.500	—	—	—	5.000	6	2	1	1	10
—	5.000	—	—	—	6.500	6	2	2	1	11
—	6.500	—	—	—	8.000	8	2	1	1	12
—	8.000	—	—	—	9.500	8	3	1	1	13

For skibe over 9.500 B.R.T. skulle antallet af matroser forøges med 1 for hver påbegyndt 1.500 tons.

Loven foreskrev endvidere, at der i skibe over 2.500 B.R.T. skulle være ansat mindst 1 bådsmand, der medregnedes i det foreskrevne antal matroser, og at en af det foreskrevne antal matroser kunne erstattes af en befaren tømmermand. I loven bestemtes desuden, at ministeren under hensyntagen til foreliggende særlige omstændigheder, navnlig for så vidt angik eksisterende danske skibe, kunne foretage afvigelser fra fornævnte bestemmelser, og at Søfartens Fællesråd skulle have lejlighed til at udtale sig om, hvilke retningslinier der derved burde følges.

I sin 4. betænkning af 27. januar 1956 angående bl. a. revision af lov om sønæring af 28. februar 1916 med senere ændringer stillede søfartskommissionen forslag til lov om danske skibes bemanning og om sønæringsbeviser. Bortset fra enkelte redaktionelle ændringer indeholdt flertallets forslag de samme regler for skibes bemanning med underordnet dæksmandskab som tillægsloven af 1950 til sønæringsloven, medens et mindretal (Sømændenes Forbunds repræsentant) foreslog reglerne ændret, således at dæksmandskabet forøgedes både kvantitativt og kvalitativt. Endvidere indeholdt forslaget en bestemmelse om, at ministeren under hensyntagen til foreliggende særlige omstændigheder skulle kunne foretage afvigelser fra lovens bemanningsregler, og at Søfartens Fællesråd skulle have lejlighed til at udtale sig om, hvilke retningslinier der derved burde følges. Med hensyn til sidstnævnte forslag udtalte kommissionen i sine bemærkninger til lovforslaget (betænkningens pag. 65): »I overensstemmelse med § 9, stk. 1, i tillægsloven til sønæringsloven bør der stadig være adgang for ministeren til under hensyntagen til de foreliggende særlige omstændigheder at foretage afvigelser fra lovens bemanningsregler. Det skal i denne forbindelse bemærkes, at de foran foreslåede bemanningsregler for handelsskibe ikke i alle tilfælde uden videre bør kunne finde anvendelse på specialskibe, såsom bjergningsskibe, bugerskibe, sandpumpere og uddybningsskibe, idet der indenfor kommissionen er enighed om at foreslå de hidtil gældende almindelige regler opretholdt for sådanne specialskibes vedkommende. Da det imidlertid under hensyn til de særlige forhold, der gør sig gældende for

specialskibe af forskellig art, ikke er muligt at opstille detaljerede bemandingsregler for denne gruppe af skibe, bør der i lovgivningen være hjemmel for administrationen til at fastsætte særlige forskrifter for de enkelte specialskibe eller grupper heraf«.

De af søfartskommissionen ovennævnte stillede forslag blev uændret optaget i lov nr. 208 om skibes bemanding af 7. juni 1958, nedenfor betegnet bemandingsloven.

Det af Danmarks Rederiforening rejste spørgsmål om bemanding af store tankskibe.

I skrivelse af 3. november 1958 anmodede Danmarks Rederiforening handelsministeriet om for skibe på 15.000 B.R.T. og derover at ville give en generel dispensation fra bestemmelserne i § 7, stk. 1, i bemandingsloven om størrelsen af underordnet dæksmandskab, således at kravet om forøgelse af antallet af matroser med een for hver påbegyndt 1.500 tons bortfalder.

Andragendet begrundedes med,
at skibe af betydelig størrelse i nær fremtid kan forventes registreret under dansk flag,
at det af hensyn til tilrettelæggelse af rederiernes nybygningsprogrammer er nødvendigt at vide, hvorledes bemandingen af sådanne skibe skal være,
at et dæksmandskab af den størrelse, der for skibe over ca. 10.000 tons er fastsat i bemandingsloven, må anses for unødvendigt, når hensyn tages alene til sikkerhed for menneskeliv på søen og skibets betryggende drift,
at dæksmandskabet i skibe over 15.000 tons tilhørende andre vesteuropæiske søfartsnationer er væsentlig mindre end det dæksmandskab, der kræves i danske skibe af denne størrelse,
at det af hensyn til danske skibes konkurrenceevne må anses for absolut nødvendigt, at skibene ikke tvinges til at sejle med en besætning, der er større, end hensynet til sikkerheden og skibets beskæftigelse nødvendiggør,
at danske skibe med hensyn til dæksmandskabets størrelse bør ligestilles med andre vesteuropæiske søfartsnationers skibe, samt
at der for den danske skibsbygningsindustri knytter sig betydelige beskæftigelsesmæssige interesser til, at danske rederier ikke

på grund af urimelige bemandingsregler må afstå fra at kontrahere skibe af nævnte størrelsesorden.

I overensstemmelse med bemandingslovens bestemmelser blev henvendelsen fra Danmarks Rederiforening af handelsministeriet forelagt for Søfartens Fællesråd og behandlet på møder i rådet den 3. og 30. december 1958. Efter indledende drøftelser på rådets møde den 3. december blev sagens videre behandling i fællesrådet udsat for at afvente resultatet af en direkte forhandling mellem Danmarks Rederiforening og Sømændenes Forbund.

Under disse forhandlinger blev der imidlertid ikke opnået enighed mellem parterne. Sagen blev derefter påny behandlet i Søfartens Fællesråd den 30. december 1958, men heller ikke under de fortsatte drøftelser i rådet lykkedes det at opnå enighed om en fælles indstilling til ministeriet.

De under sagens behandling i rådet fremkomne synspunkter går i hovedtræk ud på følgende:

Fra *rederrepræsentanternes* side har man stort set henholdt sig til og uddybet de foran refererede argumenter, der er anført i rederiforeningens skrivelse af 3. november 1958, og har iøvrigt under henvisning til, at bemandingslovens særlige regel om forøgelse af antallet af matroser med 1 for hver påbegyndt 1.500 tons ikke er ny, men går tilbage til lovene af 15. marts 1939 og 11. december 1950 fremhævet, at der efter deres opfattelse ikke kan anføres noget argument til bestridelse af, at lovens dispensationshjemmel kan finde anvendelse i den foreliggende forbindelse.

Endvidere understregede rederrepræsentanterne de uheldige virkninger af beskæftigelsesmæssig art, der vil opstå, såfremt danske rederier må afstå fra at kontrahere skibe i de store tonnagegrupper og få del i fragtmarkedet for disse skibe.

Repræsentanterne for Sømændenes Forbund, Søfyrbødernes Forbund og Maskinmestrenes Forening har under drøftelserne bl. a. hævdet, at bestemmelsen i bemandingslovens § 40 efter deres opfattelse ikke kan finde anvendelse i det foreliggende tilfælde, da en så omfattende afvigelse fra lovens bemandingsregler går ud over den adgang til dispensationer, som har været forudsat ved nævnte bestemmelse,

at bemandingsproblemet og de dermed forbundne udgifter set i forhold til et skibs

- samlede udgifter formentlig ikke er af særlig stor økonomisk betydning,
- at den igangværende udvikling i retning af større skibe ikke er af ny dato, men har været aktuel gennem flere år,
- at man derfor fra rederside burde have fremført krav om en ændret bemanningsskala på et tidligere tidspunkt, hvor der havde været rig anledning til at drøfte spørgsmål af denne art, i hvilken forbindelse repræsentanterne for Sømændenes Forbund og Søfyrbødernes Forbund særlig har erindret om, at der i 1956 i tilslutning til det udarbejdede forslag til en ny bemanningslov fra mandskabsside blev fremført forskellige krav og ønsker om ændring i de gældende bemanningsregler,
- at disse krav og ønsker blev afvist med en begrundelse, der efter de pågældendes opfattelse lige så vel må kunne benyttes til at afvise det andragende, der nu foreligger fra rederside, samt
- at det ikke kan være rimeligt at foretage en sådan afvigelse fra bemanningsloven så kort tid efter dens ikrafttræden.

Repræsentanten for *Danmarks Skibsførerforening* udtalte, at indhentede udtalelser fra førere af danske tankskibe og fra nordiske navigatørforeninger synes at vise, at der om bord i tankskibe af den omhandlede størrelse ikke er praktisk behov for et så stort underordnet dæksmandskab som foreskrevet i den danske bemanningslov. Da Skibsførerforeningens repræsentant imidlertid måtte finde spørgsmålet uegnet til løsning ved hjælp af dispensationer for de enkelte skibe, foreslog han, at det gjordes til genstand for alsidige og sagkyndige undersøgelser og drøftelser i en hurtigt arbejdende kommission med henblik på ved en ændringslov at indsatte en ny bemanningsregel i lovens § 7 for de højere tonnagegrupperes vedkommende. Forslaget vandt tilslutning fra repræsentanterne for Sømændenes Forbund, Søfyrbødernes Forbund og Maskinmestrenes Forening, idet førstnævnte dog også ønskede andre bestemmelser vedrørende bemanningsreglerne for det underordnede dæksmandskab taget op til revision, og de to sidstnævnte fandt, at også bemanningsreglerne vedrørende maskinbesætningen burde medinddrages i forhandlingerne.

Repræsentanten for *Dansk Styrmandsforening* foretrak, at spørgsmålet løstes ved hjælp af dispensationer.

Udover den almindelige henvendelse i

nævnte skrivelse af 3. november 1958 fra Danmarks Rederiforening fremkom i skrivelse af 18. december 1958 fra Det Østasiatiske Kompagni det første konkrete andragende af den omhandlede art, idet kompagniet ansøgte handelsministeriet om tilladelse til at lade et nybygget tankskib, S/S »NORDIC HAWK«, der måler ca. 22.000 B.R.T., gå i fart med et underordnet dæksmandskab bestående af 18 mand, sammensat af 14 matroser, incl. båds- og tømmermand, og af ialt 4 letmatroser, ung-mænd og dæksdreng. I henhold til bemanningslovens § 7, stk. 1, er dæksmandskabet i et skib af nævnte størrelse fastsat til ialt 22 mand, nemlig 17 matroser, incl. båds- og tømmermand, og ialt 5 letmatroser, ung-mænd og dæksdreng.

Det Østasiatiske Kompagnis andragende blev af handelsministeriet gjort til genstand for for-handlinger med repræsentanter for rederierhvervet og for Sømændenes Forbund. Medens repræsentanter for rederierhvervet støttede an-søgningen, modsatte Sømændenes Forbund sig, at handelsministeriet gav den ønskede dispen-sation og bestred, at der forelå hjemmel hertil.

Handelsministeriet afgjorde sagen derhen, at ministeriet i skrivelse af 8. januar 1959 i med-før af bestemmelserne i § 40, stk. 1, i bemanningsloven gav tilladelse til, at det pågældende skib gik i fart med et dæksmandskab bestående af 19 mand, nemlig 15 matroser, 2 letmatroser, 1 ungmand og 1 dæksdreng. Tilladelsen blev givet som gældende længst for et tidsrum af 6 måneder fra den 8. januar 1959 at regne.

Den givne tilladelse til at lade »NORDIC HAWK« gå i fart med et mindre dæksmandskab end foreskrevet i bemanningsloven af-fødte en skarp protest fra Sømændenes Forbund, og sagen blev af folketingsmand Lynne-rup Nielsen taget op i folketingets spørgetime den 14. januar 1959. I forbindelse med den givne dispensation besluttede handelsministe-ren,

- at dispensationen til »NORDIC HAWK« uan-set den foreliggende protest skulle opret-holdes,
- at der skulle nedsættes et hurtigt arbejdende udvalg til gennemgang af de gældende be-manningsregler, og
- at der ikke skulle gives flere dispensationer vedrørende det underordnede dæksmand-skab, inden udvalget havde afgivet betænk-ning.

Under fortsatte drøftelser mellem repræsen-

tanter for handelsministeriet og de pågældende organisationer viste det sig imidlertid, at der ikke fra organisationernes side var noget ønske om at deltage i et sådant udvalgsarbejde, idet man ikke anså det for muligt at opnå et resultat, og udvalgets nedsættelse blev derfor stillet i bero.

I perioden januar—april 1959 har flere redier ansøgt om tilladelse til at lade nybyggede tankskibe på mellem 16.000 og 23.000 B.R.T. gå i fart med et mindre underordnet dæksmandskab end foreskrevet i bemandingsloven. Handelsministeriet har meddelt afslag på disse ansøgninger.

Derimod fornyede handelsministeriet den 2. juli 1959 den Det Østasiatiske Kompagni givne tilladelse til at lade S/S »NORDIC HAWK« gå i fart med et dæksmandskab bestående af 19 mand. Tilladelsen, der er gældende indtil den 8. januar 1960, blev af folketingsmand Aksel Larsen gjort til genstand for en forespørgsel til handelsministeren i folketingets spørgetime den 15. juli 1959.

Bemandingslovens § 40, stk. 1.

Som det fremgår af foranstående, har det været draget i tvivl, om der i bemandingslovens § 40, stk. 1, er fornøden hjemmel til at dispensere i tilfælde som de foreliggende, og dette spørgsmål har derfor været genstand for nøje undersøgelser og overvejelser i handelsministeriet. Omend dette spørgsmål ikke direkte omfattes af udvalgets kommissorium, der går ud på at overveje spørgsmålet om revision af bemandingslovens § 7, stk. 1, synes det naturligt at gøre visse bemærkninger om spørgsmålet, idet udvalgsmedlemmerne, der repræsenterer Sømændenes Forbund i Danmark, fortsat er af den opfattelse, at der ikke er hjemmel til at dispensere, og at den givne dispensation derfor bør tilbagekaldes.

Inden handelsministeriet gav sin første dispensation til »NORDIC HAWK« den 8. januar 1959, havde spørgsmålet været nærmere overvejet i ministeriet og forelagt for kammeradvokaten, der støttede handelsministeriet i den opfattelse, at der i bemandingslovens § 40 var den fornødne hjemmel til at dispensere.

Dette synspunkt deles af udvalgsmedlemmerne, der repræsenterer Danmarks Rederiforening, medens det fra Sømændenes Forbunds side som nævnt gøres gældende, at den givne

dispensation og forlængelsen af denne er i strid med bemandingslovens bestemmelser.

Udenlandske bemandingsregler m. m.

Til belysning af det i denne betænkning anførte om dæksmandskabets størrelse i forskellige landes skibe og om den økonomiske betydning af dæksmandskabets størrelse kan kort anføres følgende:

I de større vesteuropæiske søfartsnationer foreskriver de bemandingsregler, der er fastsat af det offentlige eller hviler på overenskomster mellem redernes og de søfarendes organisationer, ingen forøgelse af dæksmandskabets størrelse, for så vidt angår skibe over bestemte tonnagegrænser, f. eks. for Englands vedkommende over 5.500 B.R.T. og for Norges vedkommende over 10.000 B.R.T. Skibe under engelsk flag over 5.500 B.R.T. skal således have et dæksmandskab på mindst 10 mand og skibe under norsk flag over 10.000 B.R.T. et dæksmandskab på mindst 15 mand, tankskibe dog kun 14 mand. Der er således i disse lande tilsyneladende kun foreskrevet den af hensyn til skibets sikkerhed nødvendige bemanding. Rent faktisk bemandes disse større skibe ud fra vedligeholdelsesmæssige og andre hensyn med et større dæksmandskab end det krævede minimum. Som bilag 1 er optaget en tabel udvisende dels det ifølge love eller overenskomster i det pågældende land foreskrevne underordnede dæksmandskab for skibe af forskellig tonnage, dels den faktiske bemanding af sådanne skibe. I tabellen er endvidere angivet det i den danske bemandingslov foreskrevne dæksmandskab. Det fremgår af tabellen, at medens den danske bemandingslov for skibe på ca. 18.000 og 28.000 B.R.T. foreskriver et dæksmandskab på henholdsvis 19 og 26 mand er norske, svenske, hollandske og engelske skibe af nævnte størrelse faktisk bemanded med et dæksmandskab, der varierer fra 12 til 19 mand. Som bilag 2 er optaget en nærmere redegørelse for de i Norge, Sverige, Holland og England gældende love og overenskomster vedrørende det underordnede dæksmandskab. Til sammenligning er i bilag 3 gengivet den danske bemandingslovs § 7, stk. 1.

Hvad angår den økonomiske betydning af et større dæksmandskab i danske skibe end i de landes skibe, hvormed dansk skibsfart skal konkurrere, bemærkes, at man med de nugældende hyrer, priser og omkostningsniveau kan anslå

de samlede årlige udgifter pr. matros til ca. 22.000 kr. og eengangsudgiften pr. matros ved indretning af aptering m. v. i nybygninger til ca. 25.000 kr. En sammenligning mellem de samlede årlige udgifter beregnet efter gældende danske hyretariffer m. v. hidrørende fra det underordnede dæksmandskab i et tankskib på ca. 31.000 B.R.T. bemannet dels i henhold til den danske bemanningslovs forskrifter, dels således som et norsk tankskib af denne størrelse faktisk er bemannet, viser, at udgifterne i førstnævnte tilfælde er ca. 300.000 kr. højere end i sidstnævnte tilfælde. I henhold til bemanningsloven skal et sådant dansk skib have et underordnet dæksmandskab på 28 mand, medens den tilsvarende bemanning i det norske skib er 18 mand. Hovedårsagen til, at merudgiften på ovennævnte basis udgør ca. 300.000 kr. for en merbemannet på 10 mand, er, at den danske bemanningslov også stiller strengere krav til den kvalitetsmæssige sammensætning af dæksmandskabet end de norske forskrifter.

Som bilag 4 er optaget en tabel udvisende antallet og arten af danske skibe over 400 B.R.T. pr. 30. juni 1959. I 1959 er der under dansk flag registreret 6 nybyggede tankskibe i størrelsen 15.000-25.000 B.R.T., og yderligere 10 tankskibe af samme størrelsesorden er ifølge Danmarks Rederiforening kontraheret af danske redere til levering i 1960-1962.

Udvalgets forhandlinger.

Udvalget har afholdt en række møder, hvorunder såvel Danmarks Rederiforenings som Sømændenes Forbunds repræsentanter har forelagt deres organisationers syn på spørgsmålet om bemanning af skibe med underordnet dæksmandskab.

Fra *rederside* har man henvist til de foran refererede synspunkter og har iøvrigt som sit principale standpunkt hævdet, at det underordnede dæksmandskab ikke bør forøges udover, hvad der efter bemanningsloven er gældende for skibe på over 14.000 B.R.T., d.v.s. en bemanning på ialt 17 mand. Eventuelt kunne man fra *rederside* dog gå med til at drøfte en mere omfattende skala, der i det væsentligste er i overensstemmelse med den tilsvarende bemanningskala i en af den norske »Bemanningskomiteen av 1957« afgivet betænkning af 17. april 1959. De fra *rederside* forelagte bemanningskalaer er optaget som bilag 5 og 6.

Fra *rederside* er iøvrigt navnlig gjort gældende,

- at tendensen til anvendelse af skibe i de større tonnagegrupper idag gør sig stærkere gældende, end da sagen blev rejst af Danmarks Rederiforening i november 1958,
- at indførelse af en rimelig bemanningskala, der svarer til bemanningsreglerne i andre lande, er af stor nationaløkonomisk interesse, da det, såfremt danske redere må afstå fra at kontrahere og drive skibe over 15.000 B. R. T., ikke alene vil betyde formindskede beskæftigelses- og indtjeningsmuligheder for redere og søfarende af alle kategorier, men også bevirke, at skibsværfterne og de til disse knyttede industrier vil blive følelig ramt,
- at det, såfremt der ikke tilvejebringes rimelige bemanningsregler for de store skibe, må forudses, at der næsten ingen tanktonnage vil sejle under dansk flag, når tankskibe under ca. 15.000 B.R.T. ikke længere er konkurrencedygtige overfor større skibe,
- at loven kun bør tilgodesee det sikkerhedsmæssige, og at gældende lov ikke med rette har kunnet eller kan administreres ud fra andre hensyn end de rent sikkerhedsmæssige,
- at skibe under fremmed flag, herunder skibe hjemmehørende i »Flags of Convenience« landene bemannet efter den langt lavere udenlandske praksis i et ikke ubetydeligt omfang også besejler og fremover må forventes at besejle danske havne i konkurrence med skibe under dansk flag,
- at for så vidt angår mindre danske skibe over 400 B. R. T. opfylder disses faktiske dæksbemannet fuldtud det sikkerhedsmæssige hensyn, og at den danske bemanningslovs krav for sådanne skibe iøvrigt ikke er lavere end kravene i andre lande,
- at de som bilag 5 og 6 optagne bemanningskalaer giver en bemanning af mindst samme størrelse som bemanningen af andre landes skibe, samt
- at disse bemanningskalaer fuldtud tilgodeser alle sikkerhedsmæssige krav.

Fra *Sømændenes Forbunds* side har man udover de synspunkter, der er gengivet foran, navnlig gjort gældende:

- at man ikke vil kunne tiltræde en ændring af bemanningslovens § 7, stk. 1, for så vidt angår de store skibe, medmindre der samtidig foretages en gennemgribende ændring

af andre af lovens bestemmelser, der vedrører det underordnede dæksmandskab,

at forbundet, således som dets repræsentant gav udtryk for i sin mindretalsindstilling i søfartskommissionens 4. betænkning, ønsker bemanningsskalaen ændret, således at dæksmandskabet i de mindre tonnagesgrupper forøges både kvantitativt og kvalitativt,

at rederne må have planlagt bygningen af de store tankskibe længe før bemandingslovens vedtagelse i folketinget i juni 1958 og derfor burde have rejst spørgsmålet om disse skibes bemanning enten i søfartskommissionens 4. betænkning eller under lovens behandling i tinget,

at man ikke mener, at størrelsen af det menige dæksmandskab kan tillægges så stor økonomisk og konkurrencemæssig betydning, som hævdet fra rederside, samt

at der ved sammenligning mellem bemandingsudgifterne i skibe tilhørende forskellige nationer må tages hensyn til, hvilke sociale- og velfærdsudgifter, der er indeholdt i tallene, idet sådanne udgifter for f. eks. norske skibes vedkommende er langt større end for danske skibe.

Sømændenes Forbund har endvidere rejst forskellige andre spørgsmål om ændring i bemandingsloven, bl. a. aspirantordningen og bemanning af shelterdækskibe efter tonnage som lukkede shelterdækskibe, men da disse spørgsmål falder udenfor udvalgets kommissorium, har udvalget ikke kunnet tage disse problemer op til behandling.

Under udvalgets drøftelser af de ovenfor anførte synspunkter har på den ene side Sømændenes Forbund ikke set sig i stand til at indgå i en forhandling om de af rederiforeningens re-

præsentanter fremsatte forslag med henblik på at nå frem til en samlet indstilling fra udvalget til handelsministeriet, medens på den anden side rederiforeningens repræsentanter har understreget, at de af dem fremsatte forslag (bilagene 5 og 6), der hver for sig må tages som en helhed, er det absolut maksimale, der kan accepteres fra rederside.

Under udvalgets arbejde har formanden overvejet og nærmere drøftet med parterne, om der ved fremsættelse af et kompromisforslag måtte være mulighed for at opnå enighed mellem parterne om en indstilling til handelsministeriet vedrørende ændringer i bemandingslovens § 7, stk. 1. Formanden har i denne forbindelse stærkt understreget ønskeligheden af, at der i en principiel sag af så stor rækkevidde og betydning for skibsfartserhvervet som helhed kunne opnås enighed mellem parterne.

Formanden udtaler iøvrigt som sin opfattelse, at det må anses for nødvendigt, at der snarest kommer en løsning på bemandingsagen, idet det efter det foreliggende må anses for sandsynligt, at dansk skibsfart uden en løsning af bemandingsproblemet for de store skibe ikke vil komme til at deltage i udviklingen med hensyn til anvendelse af store skibe i det omfang, som det ellers ville være tilfældet, og derigennem forrykke Danmarks stilling som international søfartsnation til skade for dansk skibsfart.

Da det imidlertid, som det fremgår af foranstående betænkning, ikke har været muligt i udvalget at opnå enighed om en kompromisløsning, finder formanden, at det må anses for mest hensigtsmæssigt, at der ikke stilles konkrete forslag til ændring af bemandingslovens § 7, stk. 1, men at udvalgets betænkning som sket begrænser sig til en redegørelse for de synspunkter, der er blevet fremsat i udvalget.

København, den 16. oktober 1959.

H. U. Garde. A. Mærsk Mc-Kinney Møller. J. Worm.
formand.

Friis Lage. Tage Madsen,
sekretærer.

Sv. From-Andersen og Milton Johansen har ikke ønsket at underskrive betænkningen, men har i skrivelse af 15. oktober 1959 oplyst, at de intet har at bemærke til denne.

Bilag 1.

Underordnet dæksmandskab.

Den faktiske bemanning er kun angivet for de tonnagegrupper, i hvilke bemanningen i almindelighed er større end den krævede. De opgivne tal for den faktiske bemanning fremkommer som gennemsnittet af et antal skibes faktiske bemanning.

B.R.T.	NORGE		SVERIGE		HOLLAND		ENGLAND		DANMARK
	Kgl. res. af 7/9 1950 Se note 1	Faktisk bemanning	Overens- komst af 1/4 1959	Faktisk bemanning	Bekend- gørelse af 1952 Se note 2	Faktisk bemanning	Notice M. 380 Marts 1958	Faktisk bemanning Se note 3	Den danske beman- dingslov
850	6		6		9		6		6
1.600	7		6				6		7
2.800	9		8		9		8		9
8.500	13 (12)		9		9		10		13 -
12.000	15 (14)		9		9	13	10	14	15
18.300	15 (14)	15	9	12	9	14	10	16	19
28.000	15 (14)		9	16	9	15	10	19	26
31.000	15 (14)	18	9		9		10		28

Note 1. De i parentes angivne tal er gældende for tankskibe.

Note 2. De angivne tal er gældende for skibe, i hvilke der gås 3-skiftet vagt.

Note 3. - - - hidrører fra skibe tilhørende engelske olieselskaber.

Eksempelvis kan endvidere anføres bemanningen af to tilfældigt valgte skibe under liberisk flag:

S/S »BULKTRADER«, 16.389 B.R.T., underordnet dæksmandskab: 9 mand.

S/S »WORLD CONCORD«, 21.000 B.R.T., underordnet dæksmandskab: 9 mand.

Norge.

Reglerne for underordnet dæksmandskab i ikke-passagerskibe er fastsat ved kgl. resolution af 22. september 1950.

B.R.T.	Bådsmand	Matroser	Letmatroser	Ungmænd	Dæksdreng	Tilsammen
Over 300 men ikke over 500	—	2	1	1	—	4
— 500 — — — 1.200	—	3	0	2	1	6
— 1.200 — — — 2.000	—	3	0	2	2	7
— 2.000 — — — 2.500	1	3	2	1	1	8
— 2.500 — — — 3.000	1	4	2	1	1	9
— 3.000 — — — 4.500	1	4	3	1	1	10
— 4.500 — — — 6.000	1	4	3	1	2	11
— 6.000 — — — 7.500	1	4	4	1	2	12
— 7.500 — — — 9.000	1	5	4	1	2	13
— 9.000 — — — 10.000	1	6	4	1	2	14
— 10.000	1	6	4	2	2	15

På tankskibe over 3.000 B.R.T. formindskes antallet af letmatroser med 1.

Sverige.

Der findes ingen egentlige bemandingsforskrifter. Forholdet er reguleret ved søarbejdslovgivningen og ved en overenskomst af 11. april 1959 mellem Sveriges Redareförening og Svenska Sjöfolksförbundet. Overenskomstens regler bygger på dødvægtstonnage. Ved omregning til bruttoregistertonnage fås følgende bemanningsskala:

ca. B.R.T.	Matroser incl. båds- og tømmern.	Letmatroser	Ungmænd	Ialt
100— 275	2	—	1	3
276— 500	2	1	1	4
501— 665	2	2	2	6
666— 935	2	2	2	6
936—1240	2	2	2	6
1241—1965	3	1	2	6
1966—2685	3	2	2	7
2686—4070	4	2	2	8
4071 og derover	5	2	2	9

Holland.

Der findes ingen egentlig dæksbemandingsskala i lovgivningen.

I en bekendtgørelse af 1952 findes sålydende regler:

Art. 86 sub. 1.

Til sikring af skibets sikkerhed skal ethvert skib være behørigt bemanded med kvalificeret personale, hvis enkelte medlemmer skal være fysisk egnede til det arbejde, der er ham pålagt.

Art. 87 sub. 2.

På damp- og motorskibe skal besætningen være af en sådan størrelse, at der, når skibet er i søen, foruden føreren eller den vagthavende styrmand er mindst følgende mandskab til rådighed på dækket på hver vagt:

- a. hvis bruttotonnagen er under 400 tons: 1 person;
- b. hvis bruttotonnagen er 400 tons eller derover, men ikke over 800 tons: 1 rorgænger og 1 udkig;
- c. hvis bruttotonnagen er over 800 tons: 1 rorgænger, 1 udkig samt en 3. person.

I de skibe over 800 B. R. T., i hvilke der gås 3-skiftet vagt, skal der således være et underordnet dæksmandskab på mindst 9 mand.

England.

Reglerne for underordnet dæksmandskab findes i Notice No. M. 380, marts 1958.

»Foreign-going ships«, d.v.s. skibe i oversøisk fart, skal have mindst følgende dæksmandskab:

B. R. T.

Over 700, men ikke over 2.500.

1 bådsmand og 5 matroser.

En af matroserne kan erstattes af en letmatros. Yderligere en matros kan erstattes af 2 letmatroser eller af 1 letmatros og 1 ungmand.

Over 2.500, men ikke over 5.500.

1 bådsmand og 7 matroser.

2 af matroserne kan erstattes af 2 letmatroser. Yderligere en matros kan erstattes af 2 letmatroser eller 2 ungmand eller af 1 letmatros og 1 ungmand.

Over 5.500.

1 bådsmand og 9 matroser.

2 af matroserne kan erstattes af 2 letmatroser. Yderligere 2 matroser kan hver erstattes af 2 letmatroser eller 2 ungmand eller af 1 letmatros og 1 ungmand.

I foranstående skala kan 1 ungmand erstattes af 2 dæksdreng, medens 2 ungmand kan erstattes af 3 dæksdreng.

Antallet af elever, som kan medregnes i foranstående skala, må ikke overstige:

Over 700 men ikke over 2.500 B.R.T.....	2
- 2.500 - - - 5.500 -	3
- 5.500 B.R.T.....	4

Det faktiske dæksmandskab i store skibe er i almindelighed større end det i Notice No. M. 380 angivne. I en fra Ministry of Transport and Civil Aviation indhentet udtalelse af 22. september 1959 anføres herom:

»It is true that our main concern is to be satisfied that ships carry sufficient deck ratings to ensure that all watches are adequately manned and manning to the scale set out in our Notice No. M. 380 normally meets our requirements.

In the case of large ships this manning is, of course, inadequate for the performance of all necessary deck duties. I am afraid, however, that I can give little guidance as to the practice of the shipping industry in deciding upon the additional complements necessary. There are

so many factors to be considered, i.e., age, type and size of vessel and nature of operations, that it has been found quite impossible to devise a manning scale suitable for general application.

A shipowner therefore mans his ships suit to their particular requirements and the seafarers' unions would make direct representation to him if they considered a ship to be insufficiently manned. Any such complaint, if not resolved by the two sides, would no doubt be referred to the National Maritime Board for decision. The Ministry would not be consulted in cases of this sort unless it was suggested that the manning was so deficient that we ought to intervene in the interests of safety. Each ship has a complement which is considered customary for that ship and its trade. Changes would be made only by agreement with the unions.«

Lov nr. 208 af 7. juni 1958 om skibes bemanning.

Stk. 1. På maskindrevne skibe over 400 tons skal der være dæksmandskab i overensstemmelse med nedenstående:

Skibets størrelse i tons						Matroser	Letmatroser	Ungmænd	Dæksdreng	Ialt	
Over	400	men	ikke	over	500	.....	1	1	1	1	4
—	500	—	—	—	1.000	.....	2	2	2	0	6
—	1.000	—	—	—	1.500	.....	3	2	1	0	6
—	1.500	—	—	—	2.000	.....	3	2	1	1	7
—	2.000	—	—	—	2.500	.....	4	2	1	1	8
—	2.500	—	—	—	3.500	.....	5	2	1	1	9
—	3.500	—	—	—	5.000	.....	6	2	1	1	10
—	5.000	—	—	—	6.500	.....	6	2	2	1	11
—	6.500	—	—	—	8.000	.....	8	2	1	1	12
—	8.000	—	—	—	9.500	.....	8	3	1	1	13

For skibe over 9.500 tons forøges antallet af matroser med 1 for hver påbegyndt 1.500 tons.

Bilag 4.

I nedennævnte tonnagegrupper findes ifølge Det statistiske Departement og Skibsregistret pr. 30. juni 1959 følgende antal danske handelsskibe:

B.R.T.						Passagerskibe	Tørlastskibe	Tankskibe	I alt	
Over	400	men	ikke	over	500	.....	2	23	4	29
—	500	—	—	—	1.000	.....	8	30	0	38
—	1.000	—	—	—	1.500	.....	8	22	0	30
—	1.500	—	—	—	2.000	.....	6	42	0	48
—	2.000	—	—	—	2.500	.....	3	21	0	24
—	2.500	—	—	—	3.500	.....	8	36	0	44
—	3.500	—	—	—	5.000	.....	2	68	0	70
—	5.000	—	—	—	6.500	.....	3	36	1	40
—	6.500	—	—	—	8.000	.....	1	11	0	12
—	8.000	—	—	—	9.500	.....	2	28	7	37
—	9.500	—	—	—	11.000	.....	0	4	17	21
—	11.000	—	—	—	14.000	.....	0	0	30	30
—	14.000	—	—	—	18.000	.....	0	0	4	4
—	18.000	—	—	—	23.000	.....	0	0	7	7
—	23.000	—	—	—	29.000					
—	29.000	—	—	—	36.000					
—	36.000	—	—	—	44.000					
—	44.000									
I alt							43	321	70	434

Færger er ikke medregnet i opgørelsen.

I lov nr. 208 af 7. juni 1958 om skibes bemanning foreslås § 7, stk. 1, ændret til sålydende:

På maskindrevne skibe over 400 tons skal der være dæksmandskab i overensstemmelse med nedenstående:

Skibets størrelse i B.R.T						Matroser	Letmatroser	Ungmænd	Dæksdreng	Ialt	
Over	400	men	ikke	over	500	.....	1	1	1	1	4
—	500	—	—	—	1.000	.....	2	2	2	0	6
—	1.000	—	—	—	1.500	.....	3	2	1	0	6
—	1.500	—	—	—	2.000	.....	3	2	1	1	7
—	2.000	—	—	—	2.500	.....	4	2	1	1	8
—	2.500	—	—	—	3.500	.....	5	2	1	1	9
—	3.500	—	—	—	5.000	.....	6	2	1	1	10
—	5.000	—	—	—	6.500	.....	6	2	2	1	11
—	6.500	—	—	—	8.000	.....	8	2	1	1	12
—	8.000	—	—	—	9.500	.....	8	3	1	1	13
—	9.500	—	—	—	11.000	.....	9	3	1	1	14
—	11.000	—	—	—	12.500	.....	10	3	1	1	15
—	12.500	—	—	—	14.000	.....	11	3	1	1	16
—	14.000						12	3	1	1	17

Bilag 6.

I lov nr. 208 af 7. juni 1958 om skibes bemanning foreslås § 7, stk. 1, ændret til sålydende:

På maskindrevne skibe over 400 tons skal der være dæksmandskab i overensstemmelse med nedenstående:

Skibets størrelse i B.R.T.					Matroser	Letmatroser	Ungmænd	Dæksdreng	Ialt
Over	400	men	ikke	over 500	1	1	1	1	4
—	500	—	—	1.000	2	2	2	0	6
—	1.000	—	—	1.500	3	2	1	0	6
—	1.500	—	—	2.000	3	2	1	1	7
—	2.000	—	—	2.500	4	2	1	1	8
—	2.500	—	—	3.500	5	2	1	1	9
—	3.500	—	—	5.000	6	2	1	1	10
—	5.000	—	—	6.500	6	2	2	1	11
—	6.500	—	—	8.000	8	2	1	1	12
—	8.000	—	—	9.500	8	3	1	1	13
—	9.500	—	—	11.000	9	3	1	1	14
—	11.000	—	—	14.000	9	4	1	1	15
—	14.000	—	—	18.000	9	4	1	2	16
—	18.000	—	—	23.000	9	4	2	2	17
—	23.000	—	—	29.000	10	4	2	2	18
—	29.000	—	—	36.000	10	4	3	2	19
—	36.000	—	—	44.000	11	4	3	2	20
—	44.000				11	5	3	2	21

I tankskibe over 11.000 tons mindskes antallet af de i denne tabel angivne letmatroser med 1.