

### Bemærkninger til lovforslaget.

I medfør af § 13 i lov om tilsyn med skibe af 29. marts 1920 med senere ændringer udfærdigedes ved bekendtgørelse af 6. januar 1933 for første gang af myndighederne bemandingsregler for det underordnede dæksmandskab. Bekendtgørelsen af 6. januar 1933 afløstes af lov af 15. marts 1939 om midlertidigt tillæg til lov om sønæring af 28. februar 1916 med senere ændringer. Denne lov indeholdt udover en bemanningsskala en almindelig bestemmelse i lovens § 1 om, at ethvert skib skulle have den af hensyn til sikkerheden for menneskeliv på søen og sikring af skibets betryggende drift fornødne besætning. Tilsvarende bestemmelse findes også i den senere lovgivning om bemanning. Loven af 15. marts 1939 blev senere ændret ved lov af 11. december 1950; som grundlag for denne lov-ændring forelå et forslag, der indeholdtes i 2. betænkning af 24. november 1949 fra den i 1947 nedsatte Søfartskommission. Denne lov indeholder en detaljeret bemanningsskala for skibe mellem 400 og 9 500 BRT. For skibe over 9 500 BRT. indeholder loven en bestemmelse om, at antallet af matroser forøges med 1 for hver påbegyndt 1 500 tons. Søfartskommissionens 4. betænkning af 27. januar 1956 indeholder bortset fra enkelte redaktionelle ændringer forslag med de samme regler for skibes bemanning med underordnet dæksmandskab som loven af 1950, og denne lovs bemandingsbestemmelser er herefter overført til bemandingsloven af 7. juni 1958.

I efteråret 1958 anmodede Danmarks Rederiforening handelsministeriet om at ville meddele en generel dispensation fra bemandingslovens bestemmelser, således at kravet om forøgelse af antallet af matroser med 1 for hvert påbegyndt 1 500 tons bortfaldt for store skibe. Andragendet begrundedes bl. a. med, at den danske bemanningsskala foreskriver en væsentlig højere bemanning end andre landes bemandingsregler, og at det af hensyn til danske skibes konkurrenceevne er absolut nødvendigt, at danske skibe, for så vidt angår det underordnede dæksmandskabs størrelse, bliver ligestillet med andre europæiske søfartsnationers skibe. Endvidere påpegede man 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.

Andragendet blev i henhold til bemandingslovens

§ 40 behandlet i Søfartens Fællesråd, der imidlertid ikke opnåede enighed om en samlet indstilling til ministeriet. Efter yderligere forhandlinger i handelsministeriet om sagen nedsatte handelsministeren den 7. august 1959 et udvalg med den opgave at overveje spørgsmålet om revision af bemandingslovens § 7, stk. 1. Udvalget bestod af en af handelsministeren udnævnt formand, 2 repræsentanter for Danmarks Rederiforening samt 2 repræsentanter for Sømændenes Forbund i Danmark. Udvalget har afgivet betænkning den 16. oktober 1959, og det fremgår af udvalgets betænkning, at der heller ikke under udvalgsbehandlingen er opnået enighed mellem parterne. Betænkningen indeholder under disse omstændigheder ikke konkrete forslag til ændring af bemandingslovens § 7, stk. 1, men begrænser sig til en redegørelse for de synspunkter, der blev fremsat i udvalget.

Hvad angår størrelsen af dæksmandskabet i andre europæiske landes skibe kan følgende oplyses:

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 BRT. og for Norges vedkommende over 10 000 BRT. Der synes således i disse lande for større skibe kun at være foreskrevet den af hensyn til skibets sikkerhed nødvendige bemanning. Rent faktisk bemannes disse landes større skibe ud fra vedligeholdelsesmæssige og andre hensyn dog i almindelighed med et større dæksmandskab end det krævede minimum. Der henvises i øvrigt til bilagene 1 og 2, der indeholder nærmere oplysninger om forskellige landes bemandingsregler.

Hvad angår den økonomiske betydning af et større dæksmandskab i danske skibe end i de landes skibe, hvormed dansk skibsfart skal konkurrere, kan oplyses, at med de nugældende hyrer, priser og omkostningsniveau kan de samlede årlige udgifter pr. matros anslås til ca. 22 000 kr. og éngangsudgiften pr. matros ved indretning af aptering m. v. i nybygninger til ca. 25 000 kr.

Som det fremgår af foranstående, har det ikke været muligt at tilvejebringe enighed mellem repræsentanterne for redere og sømænd om en