

Nr 431

Av herr Carlsson i Göteborg m. fl., *angående minimibesättning å fartyg.*

(Lika lydande med motion nr 345 i Första kammaren)

Genom beslut den 10 november 1965 antog riksdagens kamrar Kungl. Maj:ts proposition nr 132 med förslag till lag om säkerheten på fartyg m. m. Beslutet innebar att den nya lagen trädde i kraft den 1 januari 1966, då lagen den 16 oktober 1914 (nr 349) om tillsyn å fartyg upphörde att gälla.

Lagen innebär bl. a. att mera fasta bemanningsregler skapas på så sätt att för varje fartyg över 20 bruttoregisterton som befordrar gods eller passagerare sjöfartsstyrelsen skall, efter samråd med organisationer representerande redare och ombordanställda, fastställa den minsta besättning som kan anses betryggande från sjösäkerhetssynpunkt. Fartyget får icke företa resa om besättningen understiger det antal som angivits i en s. k. tillsynsbok, som skall föras ombord å fartyget. Reglerna angående bemanning och minimibesättning m. m. är upptagna i lagens 6:e kapitel.

Under 1965 begynte en serie överläggningar inom sjöfartsstyrelsen med representanter för redare och ombordanställda för att utreda efter vilka förutsättningar fastställandet av minimibesättning borde ske. Arbetet inriktades på att i första hand fastställa minimibesättning för existerande fartyg av konventionell typ. De fartyg som byggts under senare år och där i viss mån s. k. automatiserad drift införts har ännu ej behandlats under överläggningarna. Överläggningarna fortsatte under första halvåret 1966, och först den 23 maj beslöt sjöfartsstyrelsen att med stöd av de under överläggningarna framkomna synpunkterna från de olika parterna fastställa minimibesättning å 40 typfartyg. I samband med detta beslut antog sjöfartsstyrelsen jämväl vissa kvalifikationsregler beträffande manskapet.

Redareföreningen liksom redarna för de berörda fartygen, för vilka minimibesättning fastställts, samt de ombordanställdas organisationer inkom därefter med besvär hos regeringen rörande sjöfartsstyrelsens beslut.

Med ändring av sjöfartsstyrelsens beslut har regeringen den 30 december 1966 bestämt sammansättningen av minimibesättningarna för ifrågavarande fartyg enligt en förteckning, vilken som bilaga fogats till beslutet. Regeringens beslut¹ avviker i väsentliga avseenden från det förslag som den sakkunniga sjöfartsmyndigheten efter samråd med representanter för de olika

¹ Se bilaga.

intressena inom sjöfartsnäringen framlagt. Uppseendeväckande är beslutet därigenom att i detsamma upptagits lägre besättningsstyrkor än de redarnas representanter under samrådet själva ansett sig kunna förorda, och beträffande sammansättningen har regeringen i vissa fall fastställt lägre kompetenskrav än den enskilde redaren begärt i sitt överklagande. Än märkligare framstår beslutet emellertid därigenom att regeringen jämväl ansett sig kunna desavuera sjöfartsmyndighetens uppfattning om de krav som man i kvalifikationshänseende bör ställa på besättningens sammansättning.

Innan vi går vidare i vår redogörelse för huru regeringens beslut i denna fråga i praktiken kan komma att verka ombord på ett fartyg, vill vi först erinra om några väsentliga synpunkter som legat till grund för införande i lagen om säkerheten å fartyg av regler beträffande minimibesättning. I 1965 års proposition framhåller departementschefen att förslaget förutsätter att för varje fartyg en individuell prövning sker av den erforderliga minimibesättningen. Det heter vidare:

Denna bör självfallet ställas i relation till sådana faktorer som fartygets storlek, beskaffenhet, utrustning, användning och den fart vari fartyget nyttjas eller avses att nyttjas. Sedan denna prövning skett, skall sjöfartsstyrelsen enligt förslaget anteckna minimibesättningen i fartygets tillsynsbok och därvid ange besättningens sammansättning till antal och kvalifikationer samt det fartområde för vilket besättningen fastställts. Härigenom får tillsynsmyndigheten möjlighet att snabbt konstatera om den faktiska besättningen understiger den för fartyget fastställda. Ett fartyg för vilket minimibesättning fastställts får enligt förslaget icke gå till sjöss, om besättningen understiger det antal som angivits i tillsynsboken.

Minimibesättningen måste fastställas med utgångspunkt allenast från säkerhetskraven. Vissa minimifordringar när det gäller besättningens antal och kvalifikationer måste vara uppfyllda. Det bör exempelvis tillses att besättningen är tillräcklig för en betryggande skötsel av fartygets framdrivningsmaskineri, hjälpmaskiner eller andra anläggningar ombord, som är av vikt för säkerheten. Vidare skall det kunna upprätthållas en tillfredsställande vakttjänst ombord. Besättningen måste med andra ord beräknas så, att fartyget vid varje tillfälle under resan kan framföras på ett betryggande sätt från säkerhetssynpunkt. Slutligen måste besättningen räckta till för en snabb och säker användning av fartygets räddnings- och brandsläckningsanordningar. Självfallet måste hänsyn tas till den reglering av sjömännens arbetstid som skett i sjöarbetstidslagen.

Då det alltså är fråga om att minimibesättningen allenast skall fylla säkerhetskraven är det en logisk konsekvens att särskilt framhäva att vissa minimifordringar när det gäller besättningens antal och kvalifikationer måste vara uppfyllda. Hur överensstämmer nu dessa grundläggande synpunkter med regeringens åtgärd att desavuera såväl den sakkunniga sjöfartsmyndigheten som de sjöanställdas uppfattning om vad som krävs ombord på ett fartyg såsom minimum av garanti för betryggande av säkerheten till sjöss?

I sjöfartsstyrelsens beslut om minimibesättning ingår i överensstämmelse med departementschefens här anförda uttalande uppgift för varje fartyg huru många befälspersoner jämlikt sjöbefälskungörelsen som skall ingå däri samt antalet däck-, maskin- och ekonomipersonal och kvalifikationerna för dessa. Regeringen har i sitt förslag ansett sig kunna i stor utsträckning frångå inte bara det antal personer som enligt sjöfartsstyrelsen bör ingå i minimibesättningarna utan jämväl de uppställda kvalifikationerna för de olika kategorierna besättningsmän med undantag för i allmänhet två, tre eller fyra man. För alla besättningsmän utöver det sålunda särskilt utmärkta antalet — matros, motormän/eldare — uppställs sålunda ingen fordran på kvalifikationer.

En jämförelse mellan det antal besättningsmedlemmar, bortsett från befälet, som sjöfartsstyrelsen som minimibesättning bestämt å de berörda typfartygen och det antal som enligt regeringens beslut bör finnas å dessa fartyg visar att det totala antal som sjöfartsstyrelsen fastställt för dessa fartyg reducerats med 27,6 procent. Däcksbesättningarna har reducerats med 15,3 procent, maskinbesättningarna med 44,5 procent och ekonomipersonalen med 23 procent.

Några exempel på reduceringen av manskapet och på att endast ett fåtal av detta behöver utgöras av kvalificerade sjömän lämnas genom följande utdrag av regeringens beslut jämfört med de minimibesättningar sjöfartsstyrelsen fastställt.

Härav framgår att för däckstjänsten å m/s Nynäs finns tillgängliga sex man, av vilka två skall vara matros, dvs. sjömän med minst 36 månaders sjötjänst. Till följd av att några kvalifikationer ej föreskrives för fyra man finns ej hinder att fyra obefarna jungmän (alltså nybörjare till sjöss) påmönstras i dessa befattningar. Till detta kommer att all ekonomipersonal kan vara okvalificerad. Då en så sammansatt däcksbesättning skall vaktindelas på ett fartyg med trevaktsystem, uppstår vissa problem, som det torde vara nödvändigt att belysa i sammanhanget. Vaktsystemet är indelat i två fyratimmarspass för varje man dygnet runt, då fartyget är till sjöss. I detta fall får man tänka sig att på första vakten uttörnas en matros och en obefaren jungman och likaså i den därpå följande vakten. När den tredje vakten börjar, finns tillgängliga endast de två återstående obefarna jungmännen. Då båda saknar skeppsrutin kan de inte, utan att sjösäkerheten äventyras, samtidigt tillåtas utgöra vaktens manskap. Det blir därför nödvändigt att törna ut den ene av de matros som har frivakt och låta honom tjänstgöra på övertid under den tredje vakten. Under de tre återstående vakterna av dygnet får samma tillvägagångssätt tillämpas. Det kan härigenom ej undvikas att de två matroserna måste hållas i arbete 12 i stället för 8 timmar om dygnet, genom att kontinuerligt behov av övertid uppstår till följd av att så stor del av besättningen är okvalificerad. Därigenom övertredes sjöarbetstidslagen, som föreskriver, att regelbundet övertidsarbete ej bör förekomma.

	Sjöfartsstyrelsens beslut	Fastställd minimibesättning	Anmärkn.
NYNÄS, stor kustfart 1 368 brt, 1 656 dwt			
Däckspersonal, totalt	6	6	— 0
matros	2	varav 2 matroser	
lättmatros	3		
jungman	1		
Maskinpersonal, totalt	3	1	— 2
motorman	3	varav 1 motorman/ eldare	
Ekonomipersonal, totalt	3	2	— 1
ekonomiföreståndare	1		
kock	1		
ekonomibiträde	1		
<i>Minskning: totalt 3 man</i>			
ANCO SPUR, oceanfart 6 016 brt, 8 490 dwt			
Däckspersonal, totalt	9	7	— 2
matros	5	varav 3 matroser	
lättmatros	3		
jungman	1		
Maskinpersonal, totalt	7	3	— 4
elektriker	1	varav 3 motormän/ eldare	
reparatör/svarvare	1		
1:e motorman	1		
motorman	3		
motorelev	1		
Ekonomipersonal, totalt	4	3	— 1
ekonomiföreståndare	1		
kock	1		
ekonomibiträde	2		
<i>Minskning: totalt 7 man</i>			
ORIENT CLIPPER, oceanfart 31 012 brt, 49 425 dwt			
Däckspersonal, totalt	14	8	— 6 (— 5)
pumpman	1*	varav 4 matroser	
matros	7		
lättmatros	4		
jungman	2		
Maskinpersonal, totalt	10	5	— 5
elektriker	1	varav 3 motormän/ eldare	
reparatör/svarvare	1		
smörjare	4		
eldare	3		
maskinelev	1		
Ekonomipersonal, totalt	5	4	— 1
ekonomiföreståndare	1		
kock	2		
ekonomibiträde	2		
<i>Minskning: totalt 12 man</i>			

* när oljelast intas eller föres.

Under de i exemplet angivna omständigheterna kan sålunda inte sjöarbetstidslagens bestämmelser om reglering av sjömannens arbetstid iakttagas. Detta har i förarbetena till säkerhetslagen angivits som en självfallen förutsättning vid fastställande av minimibesättning och starkt betonats av såväl departementschefen som av första lagutskottets företrädare under riksdagsbehandlingen i första och andra kammaren. Sålunda uttalade utskottets ordförande i debatten bl. a. följande:

Vi har varit väl medvetna om de svårigheter som kan uppstå för sjöfartsstyrelsen i det sammanhanget, då det i vissa avseenden föreligger motsatta uppfattningar hos de parter som är intresserade av minimibemanningen. — — — Då hr Carlsson i Göteborg efterlyser ett återgivande av något av departementschefens uttalande på denna punkt vill jag bara säga, att vi inom utskottet inte på någon punkt har frångått departementschefens uttalanden, även om vi inte återgivit samtliga hans uttalanden i utlåtandet. — — — Utskottet menar att det skall uppfattas så, att besättningen såväl till kvalifikation som till antal är tillräcklig för fartygets kontinuerliga drift i den fart vari det skall nyttjas.

Göres den invändningen att det anförda exemplet är extremt och att befälhavarna rimligen söker få en så kvalificerad besättning som möjligt ombord på fartyget, låter detta sig väl sägas, men det inträffar likväl att sådana besättningar förekommer och det är under dessa förhållanden som minimibesättningen kommer att tillämpas. Man bör ihågkomma att nära hälften av manskapskategorierna årligen avgår från sjömansyrket och att handelsflottan under samma tidsrymd tillföres ungefär hälften nyanställda. Inte heller invändningen att fartygen i viss utsträckning kommer att för driftens behöriga gång behöva större besättningar än den föreskrivna minimibesättningen, som föreskrives ur säkerhetssynpunkt, förringar giltigheten i det här gjorda påpekandet. Genom regeringens beslut att i endast begränsad omfattning uppställa krav på de olika kategorierna sjömän har säkerhetslagens bestämmelser om minimibesättning berövats sitt meningsfyllda innehåll. Därigenom har också mindre nogräknade redare beretts ökade möjligheter att anställa besättningar som är mindre allsidigt sammansatta och mindre kvalificerade än hittills.

Det är ett märkligt läge som uppstått genom regeringens bedömning av frågan om minimibesättning å fartyg. Hittills har frågan om besättningens storlek och sammansättning varit en angelägenhet mellan befälhavaren och redaren, som haft att ta ställning därtill från fall till fall. Frihet till detta föreligger ju alltjämt, men regeringens anvisningar om hur minimibesättningarna på olika fartyg skall se ut i de fyrtio typfartyg, som regeringsbeslutet omfattar, innebär att en otillräcklig och till sin sammansättning okvalificerad besättning kan hållas ombord å ett fartyg och att detta är författningens enligt sanktionerat. Innebörden härav kan komma att bli ödesdiger för de ombordvarande i de fall redaren ej kommer att

tillåta en större bemanning än den för fartyget bestämda minimibemanningen. Detta kan betyda, att arbetstidsregleringen för sjöfolket ofta ej kommer att kunna följas; redan nu överträdes den tillåtna övertiden av 18 timmar i veckan i betydande omfattning. Arbetarskyddet å fartyget kan man nödgas eftersätta och även andra angelägenheter av social natur kan bli försummade, om tillräcklig och kvalificerad arbetskraft ej finns att tillgå ombord.

Dessa förhållanden kan väsentligt komma att påverka sjömannens anställningsavtal, varigenom han tillförsäkrats begränsad arbetstid och viss trygghet och säkerhet i tjänsten genom lagstiftning och avtal. En landanställd har möjlighet att reagera mot att han otillbörligt utnyttjas i arbetet; denna möjlighet har inte sjömannen i samma utsträckning, enär han exempelvis i utländsk fart ej får lämna tjänsten förrän efter 12 månader. Regeringens beslut innebär att man avvikit från av riksdagen gjorda uttalanden.

Belysande för beredningen inom kommunikationsdepartementet av detta ärende är att man vid bedömningen av bemanningsbehovet ur sjösäkerhets-synpunkt föga beaktat sådana faktorer som fartygets storlek, beskaffenhet, utrustning och användning i den fart det skall nyttjas. Enligt vad föredragande departementschefen framhåller i propositionen borde bestämmandet av minimibemanning självfallet ställas i relation till just dessa faktorer. Att man vid beredningen dock ej gjort detta framgår otvetydigt därav att skillnaden i däcksbemanningen mellan ett fartyg på 1 000 ton och 73 000 ton bara är två man. Inte i något fartyg har i minimibesättningen upptagits sådana oundgängliga yrkesmän som elektriker, reparatör och svarvare eller förhandsmän som båtsmän och timmermän.

En jämförelse mellan norska och svenska bemanningsföreskrifter visar att på ett fartyg som m/s Auravaara, 15 350 dwt, besättningen skulle ha följande sammansättning:

	Av regeringen fastställd bemanning	Norsk bemanning
Däckspersonal	8	10
Maskinpersonal	3	8
	11	18
Ekonomipersonal	3	7
Totalt	14	25

Om de norska bemanningsreglerna tillämpades på de 40 typfartygen, skulle detta medföra att besättningarna finge ökas med omkring 240 man utöver det antal sjöfartsstyrelsen fastställt.

I de norska reglerna återfinns fordran på att i besättningen skall ingå båtsman, timmerman, matros, lättmatros, elektriker, assistent, repara-

tör, motormän och smörjare. Kompetenskraven har alltså i de norska bestämmelserna bedömts i likhet med vad sjöfartsstyrelsen ansett. För större norska fartyg än det anförda exemplet ökas besättningen med en man för fartyg mellan 35 000—45 000 ton och med ytterligare en man för fartyg mellan 45 000—60 000 ton. Den svenska regeringen har i sitt beslut ej tagit hänsyn till att ökad fartygsstorlek kräver utökning av besättningen.

Det anförda torde förklara att man bland sjöfolket ej kan acceptera den tolkning av begreppet minimibesättning som regeringen genom sitt beslut den 30 december 1966 anvisat. Även om — som är att förvänta — de flesta fartyg av driftsmässiga skäl måste förses med en besättning som överstiger minimibesättningen, kan den snäva tolkning av begreppet som här påtalats i vissa situationer komma att spela en avgörande roll då fråga enligt befälhavarens uppfattning uppstår huruvida han skall avsegla med fartyget eller kvarligga för att komplettera besättningen. Är det erfarenhetsmässigt ej möjligt att driva fartyget med en bemanning som understiger den för fartyget normala, torde befälhavaren ha svårt att hävda att fartygets »normalbesättning» är en förutsättning för påbörjandet av resan. Fartyget kan vara så beskaffat, dess sysselsättning och fart sådan att detta är en adekvat sjömansmässig bedömning. Befälhavaren sätts då i ett allvarligt dilemma hur han skall handla i betraktande av sitt ansvar enligt sjölagens § 5 a jämförd med lagens §§ 26 och 292. Det kan vara hans välgrundade uppfattning att normalbesättningen är ett minimum för fartygets drift — skall han då likväl avsegla och nöja sig med minimibesättningen, som måhända understiger fartygets normala driftsbesättning med flera man?

I avvaktan på regeringens beslut i fråga om de av sjöfartsstyrelsen fastställda minimibesättningarna träffades den 19 december 1966 en överenskommelse mellan Sveriges redareförening, å ena sidan, och Svenska sjöfolksförbundet samt Svenska stewardsföreningen, å andra sidan, angående riktlinjer för bemanningen av fartyg i svenska handelsflottan. Avsikten med avtalet säges vara att beslutet om minimibemanningen icke skall föranleda någon reducering av fartygens faktiska bemanning och att de nya »bemanningsskalorna» icke heller senare uppfattas som normgivande för bemanningens faktiska storlek. Innebörden och värdet av detta avtal är tvivelaktigt, när parterna senare säger sig skola verka för att de nya bemanningsreglerna fastställs med hänsyn till fartygens säkra framförande och sjösäkerheten i övrigt. Avtalet kommer uppenbarligen ej att hindra att fartyg kan tvingas till sjöss med otillräcklig besättning, dvs. med en minimibesättning väsentligt understigande normalbemanningen.

Med hänvisning till vad som ovan anförts hemställs,

att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t som sin mening uttala att vid fastställande av minimibesättning å fartyg överensstämmelse i praxis eftersträvas till vad riks-

dagen och föredragande departementschefen uttalat såsom grundläggande synpunkter vid säkerhetslagens tillkomst; samt

att riksdagen måtte hos Kungl. Maj:t begära en skyndsam utredning rörande principerna för lagstiftningens tillämpning vid bestämmande av minimibesättning å fartyg.

Stockholm den 24 januari 1967

Gunnar Carlsson (s)

Folke Nihlfors (fp)

Eric Svenning (s)

Hugo Bengtsson (s)

David Gomér (cp)

Ingegärd Fränkel (fp)

Ove Nordstrandh (h)

Eric R. Carlsson (s)

Olle Göransson (s)

Gustaf Svensson (cp)

i Vä

Rune Johansson (s)

Hans Levin (s)

Lennart Mattsson (cp)

i Norrköping

Med stöd av 6 kap. 2 och 3 §§ lagen den 19 november 1965 om säkerheten på fartyg fastställde sjöfartsstyrelsen den 23 maj 1966 minimibesättningar för vissa fartyg inom olika fartområden.

Över sjöfartsstyrelsens beslut har besvär anförts av *dels* O. F. Ahlmark & Co Eftr. AB, Red. AB Svenska Lloyd, Aktiebolaget Nynäs-Petroleum, Rederi A/B Söderö, Aktiebolaget Förenade Superfosfatfabriker, Arnold de Champs Aktiebolag, Rederiet för m/s Gondul, Skånska Cementaktiebolaget, Partrederiet för m/t Thule, Rederiaktiebolaget Novator, Rederiaktiebolaget Iris, Rederiaktiebolaget Transatlantic, Stockholms Rederiaktiebolag Svea, Rederiaktiebolaget Gylfe, Rederiaktiebolaget Rex, Rederiaktiebolaget Nordstjernen, Aktiebolaget Svenska Orient Linien, Red. AB Soya, Rederiet för MS Felis, Salénrederierna AB, Rederiet för m/s »Skeldervik», Red. AB Transoil, Rederiaktiebolaget Dalen, Aktiebolaget Svenska Ostasiatiska Kompaniet, Trafikaktiebolaget Grängesberg-Oxelösund, Rederiaktiebolaget Ragne, Partrederiet för m/s Grimland, Ångfartygsaktiebolaget Tirfing och Rederiaktiebolaget Clipper och *dels* Sveriges redareförening, Sveriges fartygsbefälsförening, Svenska maskinbefälsförbundet och Svenska sjöfolksförbundet.

TILL SJÖFARTSSTYRELSEN

angående besvär över styrelsens beslut om minimibesättningar på vissa fartyg

Dnr I 2469/66, I 2502/66, I 2515/66,
 I 2534/66, I 2535/66, I 2536/66, I 2537/66,
 I 2538/66, I 2539/66, I 2540/66, I 2541/66,
 I 2543/66, I 2544/66, I 2545/66, I 2546/66,
 I 2547/66, I 2548/66, I 2551/66, I 2553/66,
 I 2554/66, I 2555/66, I 2562/66, I 2563/66,
 I 2564/66, I 2565/66, I 2566/66, I 2567/66,
 I 2568/66, I 2569/66, I 2570/66, I 2571/66,
 I 2572/66, I 2573/66, I 2574/66, I 2584/66,
 I 2585/66, I 2586/66, I 2587/66, I 2588/66,
 I 2589/66, I 2590/66, I 2592/66, I 2602/66,
 I 2603/66, I 2646/66, I 4268/66

Härjante har Partrederierna för M/T Luna, M/T Lena, M/T Lisa, M/T Thule, M/T Tudor, M/F Bess, M/F Porgy och M/F Cortia hemställt om viss dispens.

Sjöfartsstyrelsen har avgivit utlåtande den 15 september 1966.

Slutligen har Sveriges varvsindustriförening inkommit med en den 18 oktober 1966 dagtecknad skrivelse.

Kungl. Maj:t, som beaktar att bestämmelser om viss bemanning intagits i *dels* sjöbefälskungörelsen och *dels* kungörelsen den 19 november 1965 med tillämpningsföreskrifter till förenämnda lag om säkerheten på fartyg, be-

stämmer — med ändring härutinnan av sjöfartsstyrelsens beslut — *sammansättningen* av minimibesättningarna för ifrågavarande fartyg i deras huvudsakliga fartområden i enlighet med härvid fogad *bilaga*.

Såvitt avser målet i övrigt undanröjer Kungl. Maj:t sjöfartsstyrelsens överklagade beslut och visar målet åter till styrelsen, som har att skyndsamt fastställa minimibesättningar för fartygens övriga fartområden med utgångspunkt i vad som innehålles i detta beslut.

Det ankommer på sjöfartsstyrelsen att på framställning av vederbörande redare fastställa minimibesättning för fartyg i kortare resor, då skeppstjänsten inte behöver indelas i skift.

Kungl. Maj:t erinrar sjöfartsstyrelsen om att beslut, varigenom minimibesättning fastställts, länder till efterrättelse utan hinder av anförda besvär, om ej annat angetts i beslutet, samt att minimibesättningens sammansättning m. m. enligt sådant beslut skall antecknas i tillsynsbok som avses i 7 kap. 20 § lagen om säkerheten på fartyg.

Kungl. Maj:t föreskriver slutligen, att förenämnda dispensansökan skall överlämnas till sjöfartsstyrelsen för handläggning.

Detta får jag, på nådig befallning, härigenom meddela.

Stockholm den 30 december 1966.

Olof Palme

/Lars Peterson

Avskrift till

Sveriges redareförening
 Sveriges fartygsbefälsförening
 Svenska maskinbefälsförbundet
 Svenska sjöfolksförbundet
 Sveriges varvsindustriförening
 O. F. Ahlmark & Co Eftr. AB, Karlstad
 Red. AB Svenska Lloyd, Göteborg
 Aktiebolaget Nynäs-Petroleum, Stockholm
 Rederi A/B Söderö, Smögen
 Aktiebolaget Förenade Superfosfatfabriker, Hälsingborg
 Arnold de Champs Aktiebolag, Stockholm
 Rederiet för m/s Gondul, Stockholm
 Skånska Cementaktiebolaget, Stockholm
 Partrederiet för m/t Thule, Skärhamn
 Rederiaktiebolaget Novator, Norrköping
 Rederiaktiebolaget Iris, Stockholm
 Rederiaktiebolaget Transatlantic, Göteborg
 Stockholms Rederiaktiebolag Svea, Stockholm
 Rederiaktiebolaget Gylfe, Hälsingborg
 Rederiaktiebolaget Rex, Stockholm
 Rederiaktiebolaget Nordstjernen, Stockholm
 Aktiebolaget Svenska Orient Linien, Göteborg
 Red. AB Soya, Stockholm
 Rederiet för MS Felis, Göteborg
 Salénrederierna AB, Stockholm

Rederiet för m/s »Skeldervik», Hälsingborg
Red. AB Transoil, Göteborg
Rederiaktiebolaget Dalen, Göteborg
Aktiebolaget Svenska Ostasiatiska Kompaniet, Göteborg
Trafikaktiebolaget Grängesberg-Oxelösund, Stockholm
Rederiaktiebolaget Ragne, Västervik
Partrederiet för m/s Grimland, Landskrona
Ångfartygsaktiebolaget Tirfing, Göteborg
Rederiaktiebolaget Clipper, Malmö
Partrederierna för M/T Luna, M/T Lena, M/T Lisa, M/T Thule, M/T
Tudor, M/F Bess, M/F Porgy och M/F Cortia, Skärhamn.

Bestyrkes å tjänstens vägnar: *Birgit Svensson*

Minimibesättningens sammansättning till antal och kvalifikationer i den fart, vari fartyget huvudsakligen nyttjas

Bilaga. Tillhör Kungl. Maj:ts beslut den 30 december 1966.

Reg.nr	Fartyg	Huvudsaklig fart	Befäl antal	Radio- personal antal	Däckspersonal		Maskinpersonal		Eko- nomo- personal antal
					antal	varav matros	antal	varav motor- män/ eldare	
10 041	Ceres	stor kustfart	7		6	2	1	1	2
4 776	Sverker	nordsjöfart	7		6	2	1	1	2
10 073	Visten	nordsjöfart	7		6	2	1	1	2
9 903	Vinia	oceanfart	7		6	2	1	1	2
10 402	Nynäs	stor kustfart	7		6	2	1	1	2
10 388	Sunnanvik	stor kustfart	7	1	6	3	1	1	2
10 384	Thule	nordsjöfart	7		6	2	2	1	2
10 479	Gondul	nordsjöfart	7		6	3	3	3	2
10 399	Nova	nordsjöfart	7		6	3	1	1	2
10 485	Monita	nordsjöfart	7		6	3	3	3	2
9 328	Titan	nordsjöfart	7	1	6	3	3	3	2
9 537	Cooranga	oceanfart	8	1	7	3	3	3	3
9 914	Stocksund	oceanfart	8	1	6	3	3	3	3
10 116	Italia	oceanfart	7	1	7	3	3	3	2
9 582	Ivan Gorthon	oceanfart	7	1	6	3	2	2	2
8 750	Virgo	nordsjöfart	7	1	6	3	3	2	3
9 759	Lindó	nordsjöfart	7	1	7	3	3	3	3
10 453	Rio Negro Valley	oceanfart	8	1	7	3	4	3	3
10 234	Thebeland	oceanfart	8	1	7	3	3	3	3
10 056	Faust	oceanfart	8	1	7	3	3	3	3
10 106	Antigua	oceanfart	8	1	8	4	5	3	3
9 469	Anco Spur	oceanfart	8	1	7	3	3	3	3
10 102	Brasilia	oceanfart	8	1	8	4	5	3	3
9 822	Skeldervik	oceanfart	8	1	7	3	3	3	3
10 268	Felis	oceanfart	8	1	7	3	4	3	3
10 192	Nagasaki	oceanfart	8	1	8	4	5	3	3
8 228	Vettersö	nordsjöfart	7	1	8	4	3	3	3
10 212	Mirrabooka	oceanfart	8	1	8	4	4	3	3
10 291	Migolina	oceanfart	8	1	8	4	4	3	3
10 118	Auriyaara	oceanfart	8	1	8	4	3	3	3
10 421	Uppland	oceanfart	8	1	8	4	4	3	3
10 437	Carmen	oceanfart	8	1	8	4	5	3	3
10 546	Grimland	oceanfart	8	1	8	4	4	3	3
10 450	Si Ragne	oceanfart	8	1	8	4	5	3	3
9 954	Torne	oceanfart	8	1	8	4	4	3	3
10 472	Laidaure	oceanfart	8	1	8	4	5	3	3
10 232	Orient Clipper	oceanfart	8	1	8	4	5	3	4
10 355	Sea Sapphire	oceanfart	8	1	8	4	5	3	4
10 555	Raunala	oceanfart	8	1	8	4	5	3	4
10 523	Sovereign Clipper	oceanfart	8	1	8	4	5	3	4