

Forslag

til

Lov om ændring i lov om skibes bemanning.

Fremsat den 25. februar 1964 af *handelsministeren*.

§ 1.

I lov nr. 208 af 7. juni 1958 om skibes bemanning foretages følgende ændringer:

1. § 3, stk. 1 og 2, erstattes af:

„På ethvert skib eller fartøj skal der være en fører, ligesom der om bord skal være det af hensyn til sikkerhed for menneskeliv på søen nødvendige mandskab.“

2. Til § 3 som nyt stk. 2 føjes:

„For skibe, hvis bemanning ikke er fastsat i denne lov eller fastsættes efter lovens § 4, stk. 3, § 5, stk. 1, og § 8, kan direktøren for statens skibstilsyn fastsætte bemanningen.“

3. Overskriften før § 4 samt §§ 4-8 affattes således:

„HANDELSKIBE

I. Bemanning.

a. Lastskibe.

§ 4. På skibe af 20 tons og derover, bortset fra lægtene, skal der være fører og navigationsofficerer med sønæringsbevis i overensstemmelse med nedenstående skema.

Tons	Kystfart	Indskrænket fart	Europæisk fart	Uden for europæisk fart
20 og derover, men ikke over 150	Kystskipper Person med due- lighedsbevis i sej- lads; i skibe over 50 tons dog bedstemand	Sætteskipper af 2. grad Bedstemand	Sætteskipper af 1. grad Sætteskipper af 2. grad	Sætteskipper af 1. grad Sætteskipper af 1. grad
Over 150, men ikke over 300	Sætteskipper af 2. grad Kystskipper	Sætteskipper af 2. grad Sætteskipper af 2. grad		
Over 300, men ikke over 500	Sætteskipper af 1. grad Sætteskipper af 2. grad		Skibsfører af 2. grad Sætteskipper af 1. grad	Skibsfører af 2. grad Styrmand af 2. grad Sætteskipper af 2. grad
Over 500, men ikke over 1.400	Skibsfører af 2. grad Styrmand af 2. grad Sætteskipper af 1. grad		Skibsfører af 2. grad 2 styrmænd af 2. grad	Skibsfører af 1. grad Styrmand af 1. grad Styrmand af 2. grad
Over 1.400	Skibsfører af 1. grad	Styrmand af 1. grad	2 styrmænd af 2. grad	

Stk. 2. På lægtare over 200 tons uden for kystfart skal føreren have bevis som kystskipper.

Stk. 3. For skibe under 20 tons uden for kystfart fastsættes bemanningen af direktøren for statens skibstilsyn.

§ 5. På maskindrevne skibe skal der være maskinofficerer med sønæringsbevis i overensstemmelse med nedenstående:

Skibe, hvis HK ikke overstiger 500.

Motorskibe.

Skibe, i hvilke motoren kan reguleres og skruemanøvrer foretages fra styrepladsen.

HK	Indskrænket fart	Uden for indskrænket fart
Over 80, men ikke over 300	Person med duelighedsbevis i motorpasning	
Over 300, men ikke over 500	1 skibsmaskinist	1 skibsmaskinist 1 person med duelighedsbevis i motorpasning

For skibe, i hvilke motoren ikke kan reguleres og skruemanøvrer ikke foretages fra styrepladsen, fastsættes bemanningen af direktøren for statens skibstilsyn.

Dampskibe.

Kystfart..... Skibsmaskinmester af 2. grad
 Europæisk fart..... 2 skibsmaskinmestere af 2. grad
 Uden for europæisk fart..... 3 skibsmaskinmestere af 2. grad.

Skibe, hvis HK overstiger 500.

HK	Indskrænket fart	Europæisk fart	Uden for europæisk fart
Over 500, men ikke over 1.000	Skibsmaskinmester af 2. grad Skibsmaskinist		Skibsmaskinmester af 1. grad Skibsmaskinmester af 2. grad Skibsmaskinist
Over 1.000, men ikke over 2.000	Skibsmaskinmester af 1. grad Skibsmaskinmester af 2. grad	Skibsmaskinmester af 1. grad Skibsmaskinmester af 2. grad Skibsmaskinist	
Over 2.000, men ikke over 4.000	Skibsmaskinchef Skibsmaskinmester af 2. grad Skibsmaskinmester af 3. grad	Skibsmaskinchef Skibsmaskinmester af 1. grad Skibsmaskinmester af 2. grad	Skibsmaskinchef Skibsmaskinmester af 1. grad Skibsmaskinmester af 2. grad Skibsmaskinmester af 3. grad
Over 4.000	Skibsmaskinchef Skibsmaskinmester af 1. grad Skibsmaskinmester af 2. grad Skibsmaskinmester af 3. grad		

Stk. 2. På ikke-selvbevægende skibe med maskineri, hvis HK overstiger 300, eller hvori der er installeret dampmaskine, skal der være en skibsmaskinist.

Stk. 3. På dobbeltskruede skibe, hvis HK overstiger 500, og i hvilke regulering af maskinerne og skruemanøvrer foretages i maskinrummet, skal maskinbesætningen være tilstrækkelig til, at der på hver vagt kan være en medhjælper i maskinen foruden den vagthavende maskinmester.

Stk. 4. Handelsministeren kan fastsætte, at maskinchefen i visse skibe skal have bestået udvidet maskinmestereksamen.

§ 5 A. På skibe, der efter gældende forskrifter skal være udstyret med radioanlæg, skal der til betjening heraf være ansat radioekspedienter med fornødent certifikat.

§ 5 B. På skibe med en besætning over 10, men ikke over 17 personer, skal der være en hovmester eller en kok, og på skibe med større besætning såvel hovmester som kok. I de nævnte besætningstal indgår ikke hovmester og kok.

§ 6. På maskindrevne skibe over 300 tons skal der være dæksmandskab i overensstemmelse med nedenstående skema:

Tons	Bådsmand	Måtroser	Letmatroser	Ungmænd	Dæksdreng	I alt
Over 300, men ikke over 400	0	0	1	1	1	3
— 400, — — — 500	0	1	1	1	1	4
— 500, — — — 1400	0	2	2	2	0	6
— 1400, — — — 2000	0	3	1	2	1	7
— 2000, — — — 5000	1	3	1	2	1	8
— 5000, — — — 10000	1	6	1	2	1	11
— 10000.....	1	7	1	2	1	12

Stk. 2. En befaren tømmermand kan erstatte en matros, og en ubefaren tømmermand en letmatros.

Stk. 3. Dersom en til dæksmandskabet hørende sømand er forhyret således, at han er pligtig til også at gøre anden tjeneste end dækstjeneste, kan han ikke medregnes i det foreskrevne dæksmandskab. Pumpe-mænd i tankskibe kan ikke medregnes i det foreskrevne dæksmandskab.

Stk. 4. Personer, der som lærlinge eller aspiranter er antaget til uddannelse til styr-mænd, kan kun i undtagelsestilfælde medregnes i det foreskrevne dæksmandskab.

§ 7. På maskindrevne skibe skal der være maskinmandskab i overensstemmelse med nedenstående:

- På kulfyrede dampskibe skal der være 1 fyrbøder for hver påbegyndt 3,5 tons kulforbrug pr. døgn.
- På oliefyrede dampskibe, hvis HK overstiger 500 og med indtil 3 fyr, skal der være 2 fyrbødere. På skibe med flere fyr skal der yderligere være 1 fyrbøder for hvert påbegyndt antal af 3 fyr.
- Motorskibe.

HK	Antal motormænd
Over 800, men ikke over 1200	1
— 1200, — — — 2400	2
— 2400.....	3

På skibe med maskine over 3600 HK skal der yderligere være 1 ubefaren motormand.

Stk. 2. På dampskibe, der anvendes uden for kystfart, skal der være mindst 3 fyrbødere.

Stk. 3. I skibe, for hvilke der er foreskrevet 3 eller flere fyrbødere eller motormænd, skal der blandt disse udtages en donkeymand.

Stk. 4. Personer, der som lærlinge eller aspiranter er antaget til uddannelse til maskinmestre, kan kun i undtagelsestilfælde medregnes til det foreskrevne maskinmandskab.

b. Passagerskibe.

§ 8. For passagerskibe fastsættes bemanningen af direktøren for statens skibstilsyn, idet bemanningen dog hverken kvantitativt eller kvalitativt kan ansættes lavere, end hvad der følger af §§ 4-7, jfr. dog bestemmelserne i § 40. På passagerskibe under 20 tons i kystfart skal føreren være fyldt 18 år, være i besiddelse af duelighedsbevis i sejlads og i mindst 24 måneder have forrettet dækstjeneste i søgående skibe.

Stk. 2. Fastsættelsen af bemanningen af de i stk. 1 nævnte skibe skal ske ud fra det i § 3, stk. 1, nævnte hensyn, idet der herved navnlig skal tages hensyn til antallet af ombordværende personer, skibets type og

anvendelse samt omfanget og karakteren af skibets rednings- og brandslukningsmateriel.“

4. I § 24 indsættes som nye stykker:

„*Stk. 2.* Det påhviler handelsministeren efter indstilling fra Søfartens Fællesråd at fastsætte nærmere regler for uddannelse af matroser samt at bestemme, at et eller flere af medlemmerne af det foreskrevne dæksmandskab skal have gennemgået sådan uddannelse.

Stk. 3. For at kunne udmønstres som bedstemand i henhold til § 4, stk. 1, skal vedkommende være fyldt 18 år, være i besiddelse af duelighedsbevis i sejlads og i mindst 24 måneder have forrettet dæks-tjeneste i søgående skibe.“

5. § 25, stk. 2, 3 og 4, erstattes af:

„*Stk. 2.* Det påhviler handelsministeren efter indstilling fra Søfartens Fællesråd at fastsætte nærmere regler for uddannelse af maskinmandskab samt at bestemme, at et eller flere af medlemmerne af det foreskrevne maskinmandskab skal have gennemgået sådan uddannelse.“

6. § 27 affattes således:

„For betjening af maskiner i fiskeskibe gælder bestemmelserne i § 5. I dampskibe med maskine ikke over 500 HK kan dog én skibsmaskinmester af 2. grad erstattes af en skibsmaskinist, der har gjort tjeneste som sådan i 12 måneder. I motorskibe med motor ikke over 500 HK, i hvilke motoren kan reguleres og skruemanøvrer foretages fra styrepladsen, kan motoren betjenes af en person med duelighedsbevis i motorpasning.“

7. I § 32, stk. 2, ændres „ministeren“ til „direktøren for statens skibstilsyn“.

8. I § 33 ændres, § 6 for ikke-passagerskibe“ til „§ 5“, og „handelsministeren“ ændres til „direktøren for statens skibstilsyn“.

9. Som ny paragraf indsættes:

„§ 35 A. Handelsministeren bemyndiges til at fastsætte regler om, i hvilket omfang førere og navigationsofficerer på skibe, der er udstyret med elektroniske navigeringsmidler,

skal godtgøre at være i besiddelse af fornødne kvalifikationer med hensyn til anvendelsen af sådanne navigeringsmidler.“

10. § 37, stk. 5, affattes således:

„*Stk. 5.* En styrmand (bedstemand) eller maskinmester, der ansættes ud over det i denne lov fastsatte antal, må ikke benyttes til selvstændig vagt, medmindre han er i besiddelse af sønæringsbevis af mindst samme grad som fastsat for den laveste af de for skibet i det pågældende fartsområde eller eventuelt i et større fartsområde foreskrevne stillinger henholdsvis for styr-mænd og maskinmestre.“

11. § 40, stk. 1, affattes således:

„§ 40. For skibe, der sejler i begrænset fart eller agtes bemanded ud fra andre principper for tjenestens tilrettelæggelse end hidtil, samt for skibe, i hvilke særlige rationaliseringsforanstaltninger kan begrunde det, kan direktøren for statens skibstilsyn med nødvendig hensyntagen til sikkerheden tillade afvigelser fra denne lovs bemandingsregler. Det samme gælder for skibe af særlig konstruktion og indretning samt for specialskibe.“

12. I § 40 indsættes som nye stykker:

„*Stk. 2.* I øvrigt kan direktøren for en enkelt rejse eller for et bestemt tidsrum af ikke over 6 måneder under særlige omstændigheder tillade afvigelser fra de i denne lov indeholdte bemandingsregler.

Stk. 3. Endelig kan direktøren under særlige omstændigheder tillade, at en person, der ikke er i besiddelse af det for den pågældende stilling krævede bevis, anvendes i sådan stilling, dog kun for en enkelt rejse eller for et bestemt tidsrum af ikke over 6 måneder.“

13. I § 40, stk. 2, der bliver stk. 4, ændres i 1. punktum „Ministeren“ til „Handelsministeren“.

14. § 41 affattes således:

„§ 41. De af direktøren for statens skibstilsyn i henhold til denne lov truffne afgørelser kan af vedkommende rederi eller mandskabsorganisation indbringes for et bemandingsnævn. Nævnet afgiver indstilling

til handelsministeren, der træffer afgørelse i sagen.

Stk. 2. Bemandingsnævnet består af en af ministeren beskikket formand, der skal opfylde de almindelige betingelser for udnævnelse til landsdommer, samt 1 repræsentant for hver af de søfarendes organisationer og et tilsvarende antal repræsentanter for redernes organisationer, der alle beskikkes af ministeren efter indstilling af de pågældende organisationer. For hvert af medlemmerne beskikkes på samme måde en suppleant. Nævnet antager fornøden medhjælp.

Stk. 3. Til behandling af de enkelte sager indkalder nævnets formand repræsentanterne for de af de søfarendes organisationer, indenfor hvis tjenesteområde (dæk, maskine, restauration eller radiobetjening) sagerne henhører, samt et tilsvarende antal repræsentanter for redernes organisationer. Nævnets formand drager omsorg for sagernes hurtige fremme.

Stk. 4. Ministeren fastsætter reglerne for nævnets forretningsgang."

15. I § 47 indsættes som nyt stykke:

„*Stk. 9.* Den, der har fået den i § 5, stk. 5, i lov af 7. juni 1958 om skibes bemanning omhandlede påtegning på sit bevis som sætteskipper af 2. eller 1. grad, bevarer de ham ved påtegningen tillagte rettigheder.“

§ 2.

Denne lov træder i kraft den 1. april 1964, jfr. dog stk. 2 og 3.

Stk. 2. For lastskibe og for passagerskibe på 20 tons og derover, der er endeligt optaget i Skibsregistret før 1. april 1964, træder loven i kraft den 1. marts 1965. Fra dette tidspunkt og til den 1. marts 1967 kan den reduktion af dæksmandskabet, der følger af lovens § 6, stk. 1, dog kun ske etapevis efter regler, der udfærdiges af handelsministeren efter indhentet udtalelse fra et af ministeren nedsat særligt udvalg med repræsentanter for de interesserede søfartsorganisationer.

Stk. 3. For passagerskibe under 20 tons, der er endeligt optaget i Skibsregistret eller optaget i fartøjsfortegnelsen før 1. april 1964, træder loven i kraft den 1. marts 1966.

§ 3.

Medfører loven skærpede krav til et skibs bemanning, finder loven først anvendelse på det enkelte skib fra det tidspunkt, da det første gang efter lovens ikrafttræden for skibet afgår fra dansk havn eller red, dog senest den 1. september 1965.

Stk. 2. Såfremt lovens gennemførelse for skibe, hvis køl er lagt, eller hvis bygning på anden måde er påbegyndt før den 1. april 1964, nødvendiggør væsentlige ændringer i skibets aptering, bestemmer direktøren for statens skibstilsyn, i hvilket omfang lovens bestemmelser skal opfyldes. Ved ombygning af skib eller ved indkøb af skib fra udlandet skal lovens bestemmelser opfyldes.

Bemærkninger til lovforslaget.

De gældende hovedbestemmelser om skibes bemanning findes i lov nr. 208 af 7. juni 1958, således som denne er ændret ved lov nr. 47 af 24. februar 1960.

Om end bemanningen med dæksmandskab ved nævnte lov af 24. februar 1960 blev nedsat for skibe over 15.500 BRT, er forholdet dog stadig det, at lovgivningen stiller videregående krav til danske handelsskibes dæksbemanning end tilfældet er for andre betydende vesteuropæiske søfartslandes skibe.

Ved nærværende forslag har handelsministeriet fundet det rettest at foreslå en ændring og å jourføring af reglerne om handelsskibes bemanning, der foreskriver en bemanning ud fra hensynet til sikker-

heden for menneskeliv på søen; i øvrigt må der ved aftale mellem parterne eller på anden måde tages stilling til, om det af hensyn til skibenes drift, arbejdsforholdene om bord eller andre forhold skønnes hensigtsmæssigt at bemane et skib med en større besætning end foreskrevet i loven.

Som følge af den ved lovforslaget foreslåede reduktion af mandskabet i danske skibe, er det fundet naturligt samtidig at foreslå gennemførelse af regler, der sikrer sømænd i danske skibe et mindstemål af hviletid i døgnnet. Hertil sigter det samtidig hermed forelagte forslag til ændring i sømandslovens § 56.

Gennem flere år har den herskende mangel på

navigatører og maskinofficerer medført, at handelsministeriet i vidt omfang har fundet det nødvendigt at imødekomme andragender om dispensation for de nævnte besætningskategoriers vedkommende. Dispensationerne har væsentligst omfattet de lavere grader af styrmænd og maskinmestre samt maskinassistenter, og for de mindre skibes vedkommende i mere bekendt omfang tillige stillinger som førere og bedstemænd; ved afgørelsen af spørgsmål om, hvorvidt dispensationsandragender burde imødekommes, har handelsministeriet i første række haft det ovenfor nævnte hensyn til sikkerheden for menneskeliv på søen for øje. Selvom der har måttet dispenseres i ret betydeligt omfang, har dette dog ikke medført, at danske skibe har været ringere bemanded end andre skibe.

En revision som foreslået må ses i sammenhæng med dansk skibsfarts kommende udvikling og bør åbne mulighed for, at erhvervet foretager de rationaliseringer, som en tilpasning til den hastige tekniske udvikling tilsiger. En revision bør ligeledes medvirke til, at udnyttelsen af skibsfartens muligheder ikke hæmmes af, at erhvervet, der på grund af dets internationale karakter indtager en særstilling i dansk erhvervsliv, gennem lovgivningen belastes med strengere bemandingskrav end konkurrenterne på verdensmarkedet, samt til, at dansk skibsfarts konkurrenceevne ikke svækkes.

Dansk skibsfart er som valutaindtjenende erhverv af overordentlig stor betydning for det danske samfund. De bestående vanskeligheder som følge af den langvarige depression på fragtmarkedet gør erhvervet særligt følsomt over for virkninger af et højere udgiftsniveau end i udenlandske skibe. Tonagetilgangen er for tiden stagnerende og valutaindtjeningen i tilbagegang. Ved vurderingen af skibsfartens stilling må det endvidere have for øje, at udbygningen af den danske handelsflåde har stor betydning for den danske værftsindustri, hvis ordretilgang i den senere tid har været utilfredsstillende.

Der er i lovforslaget alene foreslået faste bemandingsregler for lastskibe, medens bemanningen af passagerskibe foreslås fastsat i det enkelte tilfælde under hensyn til, at der for disse skibe gør sig så mange forskelligheder gældende, at generelle bemandingsregler vanskeligt lader sig fastsætte. Man har dog fundet det rigtigt at bestemme, at bemanningen ikke kan ansættes lavere end den for lastskibe foreskrevne. Det er endvidere fundet naturligt at lade direktøren for statens skibstilsyn, som i forvejen administrerer den øvrige lovgivning vedrørende sikkerhedsbestemmelser m. m. i skibe, fastsætte bemanningen for disse skibe i hvert enkelt tilfælde.

Den i lovforslaget foreslåede opdeling i fartsområder afviger fra den nugældende, idet der ikke er fundet tilstrækkeligt grundlag for at opretholde området „nordeuropæisk fart“ som selvstændigt fartsområde.

Til lovforslagets enkelte bestemmelser skal knyttes følgende bemærkninger:

Til § 1.

ad 1.

Der henvises herved til de indledende bemærkninger.

ad 2.

Bestemmelsen tager sigte på skibe, for hvilke bemanningen ikke er fastsat i eller skal fastsættes i henhold til nærværende lov, og som findes at være således bemanded med dæksmandskab, at hensynet til sikkerhed for menneskeliv på søen ikke er tilgodeset. For sådanne skibe bør der kunne fastsættes en minimumsbemanning.

ad 3.

Som følge af det i de indledende bemærkninger anførte er det fundet hensigtsmæssigt at fremstille bemandingsreglerne for lastskibe og passagerskibe hver for sig.

a. Lastskibe.

I §§ 4 og 5 er fastsat lastskibes bemanning med førere samt navigations- og maskinofficerer. Ved reglerne affattelse har man bl. a. til en vis grad lovfæstet den af handelsministeriet gennem en årække fulgte dispensationspraksis.

Den i lovforslagets § 5 for skibe, hvis HK ikke overstiger 500, og i hvilke motoren kan reguleres og skruemanøvrer kan foretages fra styrepladsen, foreskrevne person med duelighedsbevis i motorpasning vil som hidtil kunne være føreren eller anden om bord ansat person.

I overensstemmelse med et af Radiotelegrafistforeningen af 1917 fremsat ønske om i bemandingsloven at få optaget regler om skibes bemanning med radioekspedienter har handelsministeriet, uanset at sådanne regler allerede findes optaget i lovgivningen om tilsyn med skibe, fundet at burde imødekomme det fremsatte ønske, jfr. lovforslagets § 5 A, idet betjeningen af et skibs radioanlæg er af væsentlig sikkerhedsmæssig betydning.

Da besætningens kostforplejning ikke kan frakendes en vis sikkerhedsmæssig betydning, har handelsministeriet ment at burde imødekomme et af Dansk Sø-Restaurations-Forening og andre af de søfarendes organisationer udtrykt ønske om bemandingsregler for restaurationspersonale, jfr. lov-

F. t. l. om ændr. i l. om skibes bemanning.

forslagets § 5 B. Kvalifikationskrav for hovmestre og kokke er fastsat i lov nr. 196 af 16. maj 1950 om uddannelse af skibskokke.

Til opfyldelse af det foran omtalte ledende princip (sikkerhedshensynet) må den i § 6 foreskrevne dæksbemanning anses for nødvendig og tilstrækkelig af hensyn til sikring af menneskeliv på søen, herunder den sikre betjening af skibets rednings- og brandslukningsmateriel. Der er ikke ved lovforslaget 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, idet dette som hidtil bør 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 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.

I § 7, stk. 4, er i overensstemmelse med et af Maskinmestrenes Forening fremsat ønske optaget en til den nugældende lovs § 7, stk. 7, jfr. lovforslagets § 1, pkt. 3 (§ 6, stk. 4) om styrmandsplanter svarende bestemmelse om maskinmesterasplanter.

b. Passagerskibe.

Om begrundelsen for bestemmelsen i § 8 henvises til bemærkningerne i indledningen. Det fremgår af henvisningen til § 3, stk. 1, at der ved fastsættelsen af den kvantitative og kvalitative bemanning for disse skibe ligeledes vil være at lægge sikkerhedsmæssige hensyn til grund, hvorved der navnlig skal tages hensyn til antallet af ombordværende personer, skibets type og anvendelse samt omfanget og karakteren af rednings- og brandslukningsmateriellet.

Som det fremgår af bestemmelsen i stk. 1, er det som et almindeligt princip foreslået, at bemanningen af passagerskibe hverken kvantitativt eller kvalitativt kan ansættes lavere, end hvad der følger af de for lastskibe foreslåede regler. Henvisningen til bestemmelserne i § 40 har navnlig til formål at skabe mulighed for at bibeholde den ved 1958-lovens § 40, stk. 1, sidste punktum, hjemlede dispensationspraksis for skibe, der anvendes i rutefart af ikke over 4 timers varighed.

ad 4.

I lighed med hvad der er tilfældet for anden ufaglært arbejdskraft, har handelsministeriet fundet det ønskeligt at foreskrive en uddannelse af matro-

ser, idet behovet for veluddannet arbejdskraft er steget i takt med den stedfindende modernisering af handelsflåden.

ad 5.

På samme måde som for matroser er det fundet ønskeligt at foreskrive en uddannelse af maskinmandskab. Det bemærkes, at det endnu ikke i praksis har været muligt at gennemføre den i den nugældende lovs § 25 omhandlede frivillige uddannelse.

ad 6.

Den foreslåede formulering af § 27 er nødvendig af hensyn til ændringerne i bestemmelserne om bemanning med maskinofficerer.

ad 9.

Radar og andre elektroniske navigeringsmidler vinder stigende indpas også i skibe med førere og navigationsofficerer med en uddannelse, der ikke omfatter brugen af sådanne navigeringsmidler. Da dette forhold rummer et vist risikomoment, er det af hensyn til sikkerheden til søs fundet nødvendigt at skabe mulighed for at sikre, at personer, der kan komme ud for at betjene sådanne navigeringsmidler, er i besiddelse af de fornødne kvalifikationer.

ad 10.

For at begrænse antallet af dispensationer til personer, der uden at være i besiddelse af fornødent sønæringsbevis i uddannelsesøjemed agtes antaget som overtallige styrmænd eller maskinmestre, foreslås 1958-lovens § 37, stk. 5, ændret således, at dispensation kun kræves, såfremt de pågældende agtes benyttet til selvstændig vagt. Det bemærkes, at forslaget delvis imødekommer et ønske fra Danmarks Rederiforening og Maskinmestrenes Forening.

ad 11.

Ligesom fastsættelsen af bemanningen for passagerskibe foreslås henlagt til direktøren for statens skibstilsyn, findes det naturligt at henlægge myndigheden til i visse tilfælde at foretage afvigelser fra lovens bestemmelser under direktøren. Dette vil tillige være i overensstemmelse med den i de senere år stedfundne rationalisering og henlæggelse af administrationen af en række sagsområder til institutioner under ministerierne.

Selv om følgen af, at bemandingsreglerne nu foreslås fastsat ud fra sikkerhedsmæssige synspunkter, principielt måtte være, at den generelle adgang i den nugældende lovs § 40, stk. 1, til at foretage afvigelser fra de i loven indeholdte bemandingsregler udgik, er det dog fundet forsvarligt at bibeholde adgangen til at fravige bemandingsreg-

lerne for skibe i begrænset fart, hvorved er tænkt dels på dagfart, dels på fart indenfor nærmere afgrænsede farvandsafsnit såvel i danske som udenlandske farvande.

Det er endvidere anset for hensigtsmæssigt, at der åbnes mulighed for et noget friere skøn over bemanningens størrelse i skibe, der agtes bemanded ud fra andre principper med hensyn til tjenestens tilrettelæggelse end de hidtil fulgte, samt i skibe, i hvilke særlige rationaliseringsforanstaltninger af sikkerhedsmæssig art er gennemført, f. eks. skibsmaskinerier, der kan reguleres, og hvis skruer kan manøvreres fra styrepladsen, og som er forsynet med automatiske installationer, der helt eller delvis overflødiggør kontinuerligt tilsyn, samt oliefyrede dampkedler med automatisk fyr- og vandstandsregulering. Ved bemanning ud fra andre principper med hensyn til tjenestens tilrettelæggelse end de hidtil fulgte, er bl. a. tænkt på utraditionelle bemandedinger, f. eks. fælles mandskab for dæk og maskine.

Som skibe af særlig konstruktion og indretning kan f. eks. nævnes sejlskibe, hydrofoillåde, atomskibe og skibe, for hvilke målingsreglerne tillader fastsættelse af en bruttotonnage, der ikke i bemanningmæssig henseende kan anses som et egnet udtryk for skibets størrelse. Derimod er f. eks. tankskibe og malmskibe ikke så afvigende fra andre lastskibe, at de kan anses som skibe af særlig konstruktion og indretning. Som specialskibe kan f. eks. nævnes bugerskibe, bjergningskibe og uddybningsmateriel.

ad 12.

Da lovforslagets ledende princip om sikkerhed ikke er et klart definerbart begreb, kan forslaget næppe betragtes som et absolut minimumsforslag; det er derfor fundet forsvarligt at bibeholde adgangen til at foretage afvigelser fra de i loven indeholdte bemanningsregler for en enkelt rejse eller for et bestemt tidsrum af ikke over 6 måneders varighed.

Man har herved bl. a. haft for øje, at de laveste grader af de foreskrevne officerskategorier — som erfaringerne under den hidtidige dispensationspraksis har vist — undertiden vil kunne erstattes af folk med lavere uddannelse (stk. 3), eller at en sådan stilling vil kunne lades ubesat (stk. 2) — når denne tilstand begrænses til en bestemt rejse eller et kortere tidsrum. Hensynet til at holde skibene i gang tilsiger, at en sådan dispensationsmulighed bevares. Det er forudsat, at bestemmelsen kun finder anvendelse i perioder, hvor der er mangel på fuldt kvalificeret arbejdskraft.

ad 14.

Dersom parterne — vedkommende rederi eller mandskabsorganisation — ikke måtte føle sig tilfredse med en af direktøren for statens skibstilsyn truffet afgørelse af et bemanningsspørgsmål, er det fundet nødvendigt at indføre mulighed for at indbringe afgørelsen for et bemanningsnævn, der om sagen afgiver indstilling til handelsministeren. Ministeren træffer på grundlag af nævnets indstilling den endelige afgørelse i sagen.

I den gældende lovs § 41 er der forudsat den fremgangsmåde, at tvistigheder om et skibs bemanning kan indbringes for Søfartens Fællesråd. Når denne bestemmelse er foreslået ophævet og erstattet af foranstående, skyldes det, at et sådant særligt for lovens område indstiftet organ er fundet bedre end fællesrådet at kunne medvirke til, at der træffes en hurtig afgørelse, hvilket nødvendiggøres af hensynet til skibsfartens særlige karakter.

Det forudsættes, at indbringelse for bemanningsnævnet af en af direktøren for statens skibstilsyn truffet afgørelse ikke har opsættende virkning. Behandlingen i nævnet er vederlagsfri.

Nævnets forretningsgang fastsættes af handelsministeren. Det må påses, at nævnet under alle forhold er funktionsdygtigt.

Til § 2.

På grund af bestemmelserne i lov nr. 69 af 13. marts 1963 om forlængelse af kollektive overenskomster vil ændringer i bemanningsloven ikke kunne finde anvendelse på de før lovens ikrafttræden eksisterende skibe før den 1. marts 1965.

Da det må anses for hensigtsmæssigt at få en gradvis overgang til den nye bemanningsskala for dæksmandskabet, er det dog foreslået, at bestemmelsen i § 6, stk. 1, træder i kraft til de tidspunkter, handelsministeren bestemmer efter udtalelse fra et særligt udvalg, der nedsættes med den opgave at fremkomme med en udtalelse om en sådan gradvis ikrafttræden. Det bemærkes herved, at den første etape af ikrafttrædelsen skal finde sted den 1. marts 1965, og at den nævnte bestemmelse i sin helhed skal være trådt i kraft senest den 1. marts 1967.

Under hensyn til betydningen af så hurtigt som muligt at få klarhed om den gradvise ikrafttræden, vil det blive pålagt nævnte udvalg at afgive udtalelse senest den 1. oktober 1964.

For passagerskibe er det hensigten at fastsætte bemanningen for det enkelte skib i forbindelse med det første efter lovens stadfæstelse indtrædende hovedsyn i henhold til lov om tilsyn med skibe. Når der er fastsat forskellige ikrafttrædelsestids-

punkter for passagerskibe under og over 20 tons, skyldes det, at der for passagerskibe under 20 tons kun er foreskrevet hovedsyn hver 24. måned, medens der for passagerskibe på 20 tons og derover er foreskrevet hovedsyn hver 12. måned.

Det følger af sagens natur, at lovens dispensationsbestemmelser og bestemmelserne om etablering af bemandingsnævnet må træde i kraft samtidig med den del af loven, der træder i kraft først.

Til § 3.

Det i stk. 1 nedfældede princip har været anvendt ved tidligere revisioner af bemandingslovgivningen,

jfr. således § 45 i bemandingsloven af 1958 og § 2 i ændringsloven af 1960 til bemandingsloven.

Det er, jfr. stk. 2, ikke fundet rimeligt, at foreskrive lovens gennemførelse generelt på „gamle“ skibe i de tilfælde, hvor lovens anvendelse vil betyde skærpede krav til bemanningen. Normalt vil lovens bestemmelser kun blive krævet gennemført i det omfang, de forhåndenværende apteringsforhold tillader, men på kortere ruter, hvor besætningsmedlemmerne eller nogle af disse ikke behøver at overnatte om bord, kan hensyn til apteringsforholdene ikke tilsige en fravigelse fra lovens almindelige regler.