

Lovforslag nr. L 128. Fremsat den 23. januar 1985 af industriministeren

Forslag

til

Lov om skibes besætning

Kapitel I

Definitioner m.v.

§ 1. Loven omfatter danske skibe bortset fra krigsskibe og troppetransportskibe.

§ 2. I denne lov forstås ved:

- 1) »Direktøren«: Direktøren for statens skibstilsyn.
- 2) »Handelsskib«: Ethvert skib med undtagelse af fiskeskibe og fritidsfartøjer.
- 3) »Passagerskib«: Et skib, der befordrer flere end 12 passagerer.
- 4) »Lastskib«: Et handelsskib, der ikke er et passagerskib.
- 5) »Fiskeskib«: Et skib, hvis nationalitetsbevis er forsynet med havnekendingsnummer.
- 6) »Fritidsfartøj«: Et skib, der ikke anvendes til erhvervsmæssige formål. I tvivlstilfælde afgør direktøren, om et skib kan anses for et fritidsfartøj.
- 7) »Maskinpasser«:
 - a) Befaren motormand, der har gennemgået erhvervsfagligt afslutningskursus for maskinmandskab, eller
 - b) befaren skibsassistent, eller
 - c) person med svendebrev som maskinarbejder eller uddannelsesbevis som maskinarbejder trin 2, eller
 - d) person med svendebrev eller uddannelsesbevis som skibsmontør, kleinsmed, landbrugsmaskinmekaniker, personvogsmekaniker, traktormekaniker eller lastvogsmekaniker.
- 8) »Tons«: Registertons brutto, som til enhver tid i skibets målebrev angivet, idet

eventuelle decimaler bortkastes. Indeholder målebrevet 2 bruttoregister tonnager, da den største af disse.

- 9) »Fremdrivningseffekt«: Den samlede maksimale ydelse i kilowatt (kW), idet eventuelle decimaler bortkastes, ved kontinuerlig drift af alt maskineri, som samtidigt kan fremdrive skibet. Ydelsen ansættes af statens skibstilsyn på basis af motorfabrikantens prøveplansskemaer og indføres i fartstilladelsen og/eller besætningsfastsættelsen.
- 10) »Kystfart«: Fart i Nordsøen øst for 3° Ø. længde og syd for 62° N. bredde, fart i Østersøen, samt fart langs Grønlands kyster i en afstand af ikke over 30 sømil fra kysten (basislinien).
- 11) »Nærfart«: Fart syd for 62° N. bredde, nord for 48° N. bredde og øst for 12° V. længde, fart i Østersøen, fart på Færøerne og Færø Banke, samt fart langs Grønlands kyster i en afstand af ikke over 200 sømil fra kysten (basislinien).
- 12) »International fart«: Fart mellem dansk og udenlandsk havn eller mellem to udenlandske havne samt fart mellem Danmark og Færøerne eller Grønland og fart mellem Færøerne og Grønland.
- 13) »Indenrigs fart«: Al fart, der ikke er international fart.

§ 3. På ethvert skib skal der være en skibsfører, ligesom der herudover skal være den af hensyn til sikkerhed for menneskeliv på søen nødvendige besætning.

Kapitel 2 Handelsskibe

§ 4. For passagerskibe uanset størrelse, for lastskibe på 20 tons og derover og for lastskibe under 20 tons uden for kystfart fastsættes besætningen af direktøren. For lastskibe under 20 tons i kystfart kan direktøren fastsætte besætningen, såfremt hensynet til sikkerheden for menneskeliv på søen gør det påkrævet.

Stk. 2. Besætningen fastsættes for hvert enkelt skib under hensyn til skibets type, indretning, udstyr, anvendelse og fartsområde, således at besætningens størrelse og sammensætning gør det muligt at dække alle opgaver af betydning for skibets og de ombordværendes sikkerhed, herunder

- 1) opretholdelse af sikker bro- og maskinvagt;
- 2) betjening og vedligeholdelse af redningsmidler;
- 3) betjening og vedligeholdelse af havarikontrol-, brandsluknings- og kommunikationsudstyr;
- 4) anden vedligeholdelse og rengøring af sikkerhedsmæssig art;
- 5) forføjningsopgaver;
- 6) kostforplejning og sundhedsforhold.

Stk. 3. Ved fastsættelsen af besætningen skal der endvidere tages hensyn til vagtordningen om bord, til holddrift, til de enkelte besætningsgruppers faktiske arbejdstid, til gældende hviletidsbestemmelser, til anvendelse af enhedsmandskab samt til behovet for uddannelsesstillinger.

Stk. 4. For lastskibe, der er indrettet og udstyret som nedenfor angivet, og som går

uden for kystfart, fastsættes besætningens størrelse og sammensætning efter stk. 5 og 6.

Dæk:

1. Skibe på 150 tons og derover:

- a) selvstyrer og
- b) kommunikationsmuligheder mellem styrehus og kamre/opholdsrum.

2. Skibe på 500 tons og derover, endvidere:

- c) kommunikationsmuligheder til brug ved fortøjning og
- d) patentluger med enkel arbejdsgang for åbning og lukning.

3. Skibe på 5000 tons og derover, endvidere:

- e) fornødent antal fortøjningsspil med lagertromle for og agter og
- f) let betjenelige laste- og lossemidler.

Maskine:

1. Alle maskiner:

- a) Maskinen kan reguleres og omstyres fra styrepladsen.

2. Maskiner på 750 kW og derover, endvidere:

- b) Maskinrummet er indrettet til periodevis tilsynsfri drift og
- c) maskinrummet er hensigtsmæssigt indrettet.

3. Maskiner på 5000 kW og derover, endvidere:

- d) Selvrensende centrifuger.

Stk. 5. Skemaer for besætningens størrelse og sammensætning:

Skibsfører og navigationsofficerer

Tons	20-499	500-1999	2000 og derover
Antal	2	3	4

Maskinofficerer

Fremdrivningseffekt (kW)	100-999	1000-2999	3000 og derover
Antal	1	2	3

Dæksmandskab

Tons	20-299	300-399	400-499	500-999	1000-1599	1600-1999	2000-4999	5000 og derover
Antal ubefarne matroser	2	3	3	1	-	1	-	-
Antal befarnede matroser	-	-	1	3	4	4	5	6

Maskinmandskab

Fremdrivningseffekt (kW)	750 og derover
Antal befarnede motormænd	1

Restaurationspersonale

Antal øvrige tjenestegørende	10-13	14-19	20 og derover
Hovmester/skibskok	1	1	1
Øvrigt kabyspersonale	-	-	1
Steward/stewardesse	-	1	1

Stk. 6. Ved fastsættelsen af besætningen kan direktøren ud fra en sikkerhedsmæssig vurdering, jfr. stk. 2, fastsætte en større eller mindre besætning end den, der er angivet i stk. 5.

§ 5. Dæks- og maskinmandskab skal opfylde de i sønæringsloven foreskrevne uddannelseskra-
v for udmønstring som ubefaren matros eller befaren matros, henholdsvis ubefaren motormand eller befaren motormand.

Stk. 2. Enhedsmandskab skal opfylde de i sønæringsloven foreskrevne uddannelseskra-
v

for udmønstring som ubefaren skibsassistent eller befaren skibsassistent.

Stk. 3. I besætningsfastsættelsen kan indgå personer med anden uddannelse, der kan ligestilles med de i sønæringsloven foreskrevne.

§ 6. Skibsførere, navigations- og maskinofficerer skal have sønæringsbevis eller uddannelse i overensstemmelse med nedenstående skemaer. Hvor flere kvalifikationsmuligheder er anført fastsætter direktøren kvalifikationskravet.

Skibsførere og navigationsofficerer*Skibe under 200 tons i kystfart*

Tons	Skibsfører	Styrmænd
20-99	Kystskipper	Styrmænd af 4. grad/duelighedsbevis i sejlads
100-199	Kystskipper	Styrmænd af 4. grad/bedstemænd

Skibe under 200 tons uden for kystfart samt skibe på 200 tons og derover, uanset fartsområde

Tons	Skibsfører	Overstyrmænd	Øvrige styrmænd
20-799	Sætteskipper	Styrmænd af 3. grad	
800-1599	Skibsfører	Styrmænd af 2. grad	Styrmænd af 2./3. grad
1600 og derover	Skibsfører	Styrmænd af 1. grad	Styrmænd af 2. grad

Maskinofficerer

Fremdrivningseffekt (kW)	Maskinchef/Enemaskinmester	1. maskinmester	Øvrige maskinmestre
100-599	Duelighedsbevis i motorpasning		
600-749	Duelighedsbevis i motorpasning/maskinpasser/skibsmaskinist		
750-1499	Skibsmaskinmester af 2. grad	Skibsmaskinmester af 3. grad/skibsmaskinist	
1500-2999	Skibsmaskinmester af 1. grad	Skibsmaskinmester af 2. grad	Skibsmaskinmester af 2./3. grad
3000 og derover	Skibsmaskinchef	Skibsmaskinmester af 1. grad	

Stk. 2. I tilfælde, hvor en person med duelighedsbevis i motorpasning foreskrives, kan denne samtidig være ansat til anden tjeneste om bord.

§ 7. På skibe, der efter gældende forskrifter skal være udstyret med radiotelegraf eller radiotelefonstation, skal der til betjening heraf være ansat henholdsvis skibradiotelegrafist eller skibradiotelefonist med foreskrevet bevis.

§ 8. En foreskrevet kok eller hovmester skal have bevis som skibskok.

§ 9. For passagerskibe kan direktøren forøge eller formindske de i § 6 anførte kvalifikationskrav under hensyn til skibets indretning, udstyr, fartsområde og passagerantal.

§ 10. Skibe på 20 tons og derover samt skibe i international fart skal være forsynet med et af direktøren udstedt certifikat indeholdende besætningsfastsættelsen.

F.t.l. om skibes besætning

Stk. 2. For skibe under 20 tons i indenrigs fart kan besætningen fastsættes for grupper af skibe, og i stedet for udstedelse af certifikat, som omhandlet i stk. 1, kan meddelelse om fastsættelsen gives ved bekendtgørelse i »Skibstilsynets Meddelelser«.

Kapitel 3

Fiskeskibe

§ 11. I fiskeskibe på 20 tons og derover, men under 500 tons, skal der være skibsfører og styrmand med sønæringsbevis i overensstemmelse med nedenstående skema:

Fartsområde	Skibsfører	Styrmand
Nærfart	Fiskeskipper af 3. grad	Fiskeskipper af 3. grad; i skibe under 100 tons dog duelighedsbevis i sejlads eller duelighedsbevis i sejlads for fiskere
Uden for nærfart	Fiskeskipper af 1. grad	Fiskeskipper af 3. grad med bestået fiskeskippereksamen af 1. grad

Stk. 2. For fiskeskibe på 500 tons og derover fastsættes besætningen af direktøren.

Stk. 3. Til betjening af maskinen i fiskeskibe på 20 tons og derover med fremdrivningsmaskineri på 100 kW og derover, men under 750 kW, i hvilke maskinen kan reguleres og skruemanøvrer foretages fra styrepladsen,

skal der være maskinpersonel med sønæringsbevis eller uddannelse i overensstemmelse med nedenstående skema. For øvrige fiskeskibe på 20 tons og derover med fremdrivningsmaskineri på 100 kW og derover fastsættes maskinbesætningen af direktøren.

Fremdrivningseffekt (kW)	Nærfart	Uden for nærfart
100-599	1 person med duelighedsbevis i motorpasning	2 personer med duelighedsbevis i motorpasning
600-749	2 personer med duelighedsbevis i motorpasning	2 personer med duelighedsbevis i motorpasning samt 1 maskinpasser

Stk. 4. De i stk. 3 foreskrevne personer kan være ansat til anden tjeneste om bord. Dog må en foreskreven maskinpasser ikke samtidig fungere som skibsfører eller styrmand.

Stk. 5. Når direktøren i henhold til stk. 2 og 3 fastsætter besætningen, skal § 4, stk. 2, iagttages.

Stk. 6. Industriministeren kan foreskrive sikkerhedskurser for fiskere samt fastsætte kvalifikationskrav til skibsførere af fiskeskibe

under 20 tons og krav til maskinbetjeningen i sådanne skibe.

Kapitel 4

Fritidsfartøjer

§ 12. I fritidsfartøjer på 20 tons og derover, men under 100 tons, skal der være skibsfører og styrmand med sønæringsbevis i overensstemmelse med nedenstående skema:

Fartsområde	Skibsfører	Styrmand
Fart øst for 7° Ø. længde i Nordsøen og Østersøen samt fart langs Grønlands kyster i en afstand af ikke over 30 sømil fra kysten (basislinien)	Yachtskipper af 3. grad	
Fart i Østersøen, de danske farvande, Nordsøen, Den engelske Kanal, De britiske Øer, Irland, Norge, Færøerne samt fart langs Grønlands kyster i en afstand af ikke over 30 sømil fra kysten (basislinien)	Yachtskipper af 3. grad	Duelighedsbevis i sejlads for fritidssejlere
Fart i europæiske farvande, Middelhavet, Sortehavet og Azovske Hav samt på Marokko, Azorerne, Madeira, Kanariske Øer og Island	Yachtskipper af 2. grad	Yachtskipper af 3. grad
Fart på alle have	Yachtskipper af 1. grad	Yachtskipper af 3. grad

Stk. 2. For fritidsfartøjer på 100 tons og derover fastsættes besætningen af direktøren.

Stk. 3. Til betjening af maskinen i fritidsfartøjer på 20 tons og derover med fremdrivningsmaskineri på 100 kW og derover, men under 600 kW, i hvilke maskinen kan reguleres, og skruemanøvrer foretages fra styrepladsen, skal der i fart øst for 7° Ø. længde i Nordsøen og Østersøen være 1 person med duelighedsbevis i motorpasning for fritidssejlere og uden for denne fart 2 personer med duelighedsbevis i motorpasning for fritidssejlere. For øvrige fritidsfartøjer på 20 tons og derover med fremdrivningsmaskineri på 100 kW og derover fastsættes maskinbetjeningen af direktøren.

Stk. 4. Når direktøren i henhold til stk. 2 og 3 fastsætter besætningen, skal § 4, stk. 2, iagttages.

Stk. 5. Industriministeren kan fastsætte kvalifikationskrav til skibsførere af fritidsfartøjer under 20 tons samt krav til maskinbetjeningen i sådanne skibe.

Kapitel 5

Almindelige bestemmelser

§ 13. Enhver, der ansættes om bord i en stilling, der er omfattet af denne lov, skal opfylde de uddannelseskrav, der er fastsat i eller i medfør af sønæringsloven. Endvidere skal krav, der er fastsat i eller i medfør af denne lov, være opfyldt.

Stk. 2. Direktøren kan ved en fastsættelse af besætningen foreskrive, at personer, der ansættes i stilling, for hvilken der ikke i sønæringsloven er fastsat særlige uddannelseskrav, skal have gennemgået et af direktøren for søfartsuddannelsen godkendt sikkerhedskursus, forinden tjenesten tiltrædes.

Stk. 3. En styrmand eller maskinmester, der ansættes ud over det fastsatte antal, må ikke benyttes til selvstændig vagt, medmindre den pågældende er i besiddelse af sønæringsbevis af mindst samme grad som fastsat for den laveste af de for skibet foreskrevne stillinger henholdsvis for styrmænd og maskinmestre.

§ 14. Hvis et skib mister nogen del af den foreskrevne besætning som følge af sygdom, død, rømning eller andre skibsføreren eller rederiet utilregnelige årsager, skal krav fastsat i eller i medfør af denne lov ikke være til hinder for, at skibsføreren under fornøden hensyntagen til skibets sødygtighed kan fortsætte rejsen. Besætningen skal dog snarest muligt kompletteres. Skibsføreren skal om forholdet indføre fornøden bemærkning i skibsdagbogen eller, hvor skibsdagbog ikke føres, i tilsynsbogen.

§ 15. Industriministeren kan efter samråd med redernes og de søfarendes organisationer ændre de i loven indeholdte tonnagerænser anført i registertons brutto til græn-

ser fastsat ved anden måleenhed. Det skal dog herved tilstræbes, at sådanne nye grænser så vidt muligt svarer til de skibsstørrelser, som de i loven anførte tonnagegrænser er udtryk for.

Stk. 2. Indtil det tidspunkt, hvor nye grænser, som omhandlet i stk. 1, er indført, fastsættes besætningen i skibe, hvis bruttoregister-tonnage ikke er målt, på grundlag af skibets bruttotonnage målt i henhold til lov om skibsmåling, således at direktøren i de enkelte tilfælde afgør, i hvilket bruttoregister-tonnageområde skibet henhører, jfr. § 4 og § 6, stk. 1.

§ 16. Direktøren kan under iagttagelse af § 4, stk. 2, forøge eller formindske lovens kvalifikationskrav og besætningsregler for skibe, hvor særlige forhold gør sig gældende, for specialskibe og skibe af særlig konstruktion eller med særligt udstyr samt for skibe, der anvendes i et geografisk begrænset fartsområde.

Stk. 2. Endvidere kan direktøren under særlige omstændigheder og under iagttagelse af bindende internationalt vedtagne bestemmelser 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.

§ 17. Direktøren fastsætter efter anmodning besætningen for et projekteret skib samt for et udenlandsk skib, der agtes overført til dansk flag (forhåndsfastsættelse).

Stk. 2. Finder direktøren, at en forhåndsfastsættelse ikke med fornøden sikkerhed kan foretages, afvises anmodningen med fornøden begrundelse.

Stk. 3. En forhåndsfastsættelse – eventuelt ændret ved indbringelse for besætningsnævnet – har bindende virkning, medmindre der er sket ændringer i de forudsætninger, der har været afgørende for fastsættelsen.

§ 18. Afgørelser truffet af direktøren i henhold til denne lov kan af vedkommende rederi eller søfarendes organisation indbringes for besætningsnævnet, der træffer den endelige administrative afgørelse.

Stk. 2. En afgørelse, der går ud på afvisning af en forhåndsfastsættelse, kan dog ikke indbringes for nævnet.

Stk. 3. Når en af direktøren foretaget forhåndsfastsættelse ikke inden 1 måned har været indbragt for nævnet, kan en afgørelse om den endelige besætningsfastsættelse i overensstemmelse med forhåndsfastsættelsen kun indbringes for nævnet, når der er sket ændringer i de forudsætninger, der har været afgørende for fastsættelsen.

Stk. 4. Besætningsnævnet består af en af industriministeren udpeget formand, der skal opfylde de almindelige betingelser for at blive udnævnt til landsdommer, samt en repræsentant for hver af de søfarendes organisationer og et tilsvarende antal repræsentanter for redernes organisationer, der alle udnævnes af ministeren efter indstilling fra de pågældendes organisationer. For hvert af medlemmerne udnævnes stedfortrædere.

Stk. 5. Industriministeren fastsætter nævnets forretningsorden.

Stk. 6. I nævnets behandling af en sag deltager formanden og repræsentanter for de søfarendes organisationer og redernes organisationer, således at disse er ligeligt repræsenteret.

Stk. 7. Indbringelse af en sag for nævnet har ikke opsættende virkning.

§ 19. Med bøde straffes den der overtræder § 3, § 5, stk. 1 og 2, § 6, stk. 1, § 7, § 8, § 10, stk. 1, § 11, stk. 1, 3 og 4, § 12, stk. 1 og 3, § 13, stk. 1 og 3 og § 14, 2. og 3. punktum, eller overtræder de i medfør af loven foretagne besætningsfastsættelser.

Stk. 2. I forskrifter, der fastsættes i medfør af § 11, stk. 6, og § 12, stk. 5, kan der fastsættes straf af bøde for overtrædelse af bestemmelserne i forskrifterne.

Stk. 3. For overtrædelser, der begås af aktieselskaber, andelsselskaber, anpartsselskaber eller lignende, kan der pålægges selskabet som sådant bødeansvar. Er overtrædelsen begået af en kommune eller på tilsvarende måde af et kommunalt fællesskab, der er omfattet af § 60 i lov om kommunernes styrelse, kan der pålægges kommunen eller det kommunale fællesskab bødeansvar.

Kapitel 6

Ikrafttrædelses- og overgangsbestemmelser

§ 20. Loven træder i kraft den 1. juli 1985.

Stk. 2. Lov nr. 208 af 7. juni 1958 om skibes bemanning, som ændret ved lov nr. 158 af 27. maj 1964, lov nr. 151 af 10. maj 1967 og lov nr. 316 af 26. juni 1975 ophæves. Loven med ændringer forbliver dog i kraft for Grønland.

§ 21. Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland, men kan ved kongelig anordning sættes i kraft for Grønland med de afvigelser, som de særlige grønlandske forhold tilsi-ger.

§ 22. Direktøren kan tillade personer, der ved lovens ikrafttræden har ført eget last- eller passagerskib over 15 tons i mindst 5 år i fart langs Grønlands kyster, at føre ikke-pas-sagerskib mellem 20 og 50 tons i kystfart ved Grønland, forudsat sådanne personer er i besiddelse af duelighedsbevis i sejlads.

§ 23. Sønæringsbeviser erhvervet før lo-vens ikrafttræden hjemler deres indehavere samme ret som hidtil og tillægges de yderli-gere sønæringsrettigheder, der følger af ne-denstående skema:

Tons	Fartsområde	Skibsfører	Over/enestyrmand	Styrmand
20-299	Kystfart	Sætteskipper af 2. grad	Kystskipper	
	Uden for kystfart		Sætteskipper af 2. grad	
300-499	Kystfart		Skibsfører af 2. grad	
	Uden for kystfart			
500-1599	Kystfart			
	Uden for kystfart			

§ 24. Skibe, der er i fart på det tidspunkt, hvor loven træder i kraft, og hvis besætning ikke er fastsat i loven, skal have besætning i overensstemmelse med hidtil gældende be-mandingsregler og bemanningsfastsættelser, indtil ny besætning er fastsat.

Stk. 2. Medfører besætningsfastsættelsen som omhandlet i stk. 1 formindskede krav,

må reduktion af besætningen inden for de første 6 måneder fra fastsættelsen kun foreta-ges ved naturlig afgang eller ved ankomst til dansk havn. Færøsk eller grønlandsk havn anses kun for dansk havn, såfremt vedkom-mende søfarende har bopæl på Færøerne eller i Grønland.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

1. Den foreslåede lov om skibes besætning afløser lov nr. 208 af 7. juni 1958 om skibes bemanning, der senest gennemgik en større revision ved lov nr. 158 af 27. maj 1964. Ved lov nr. 151 af 10. maj 1967 skete en mindre revision som følge af en ændring af retsplejeloven. Loven blev endvidere ændret ved lov nr. 316 af 26. juni 1975, hvor lovens sønæringsbestemmelser blev udskilt i gældende sønæringslov på grund af nødvendige ændringer i søfartsuddannelsen, og hvor der blev indført nye stillingsbetegnelser for dæksmandskabet. Gældende bemandingslov fremgår af lovbekendtgørelse nr. 556 af 12. november 1975.

2. Bemandingsloven har stort set virket efter sin hensigt, nemlig at tilpasse skibes sikre bemanning til udviklingen på skibsfartsområdet. Lovens bemanningsskalaer er som følge af denne udvikling i vid udstrækning erstattet af individuelle bemandingsfastsættelser eller af tidsbegrænsede dispensationer begrundet i tekniske forbedringer og rationaliseringsforanstaltninger.

Uanset at loven i vid udstrækning har gjort det muligt at tilpasse bemanningen til den tekniske udvikling, har udviklingen i de senere år været så intens inden for såvel skibstyper og udrustning som for drift af skibe, at en sådan tilpasning ikke fortsat kan forventes gennemført. Den gældende bemandingslov kan således ikke længere karakteriseres som tilfredsstillende.

3. En række af Danmarks nabolande har i de seneste år fået nye love om skibes besætning. Dette har medført, at besætningen i disse landes skibe generelt er ca. 10-15 pct. mindre end besætningen i danske skibe i dag. Nøjagtige sammenligninger lader sig imidlertid ikke gøre, bl.a. på grund af forskellige fartsområder m.v. i de berørte landes love og som følge af, at de faktiske besætninger i

nabolandenes skibe ofte er mindre end anført i lovene på grund af dispensationer og lign.

Danmark og de nærmeste nabolande har samme internationale udgangspunkt for søfartslovgivningen, der i udpræget grad bygger på internationale konventioner og anbefalinger vedtaget i FN's søfartsorganisation IMO. (International Maritime Organisation) og i ILO (International Labour Organisation). Dette fælles grundlag omfatter bl.a.:

- den internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen (SOLAS), 1974, og den tilhørende protokol, 1978,
- den internationale konvention om uddannelse af søfarende, om sønæring og om vagthold, 1978, (STCW-konventionen),
- den internationale konvention om forebyggelse af forurening fra skibe (MARPOL), 1973, og den tilhørende protokol, 1978,
- den internationale konvention om måling af skibe, 1969.

Disse konventioner er indarbejdet i dansk søfartslovgivning siden 1980.

De nærmeste nabolande har i lighed med Danmark tradition for et højt sikkerhedsniveau, og for de nordiske landes vedkommende er der i dag i søfartslovgivningen kun ringe forskel landene imellem, når bortses fra besætningslovgivningen.

4. Hensigten med forslaget til lov om skibes besætning og de hermed samtidig fremsatte forslag til lov om sønæring og forslag til ændring af lov om søfartsuddannelse og til ændring af sømandsloven har til formål at sikre en lovgivning, hvorefter danske skibe så vidt muligt kan få en besætning, hvis størrelse og sammensætning svarer til, hvad man finder i de nærmeste nabolande. Samtidig hermed sker der en forøgelse af uddannelsesniveauet for såvel navigatorer som dæks- og maskinmandskab i handelsskibe.

Det forventes i øvrigt, at beskæftigelsen for danske søfolk generelt kan fastholdes ved ikrafttræden af bestemmelserne i §§ 20 og 22 i forslaget til sønæringslov.

5. Følgende nøgletal belyser udviklingen over de seneste 5 år for den egentlige danske handelsflåde:

	1979	1980	1981	1982	1983
bruttoindtjening, mill. kr.	2847	3598	3857	3100	2714
beskæftigelse, antal søfolk	15539	14564	13848	14442	13246
antal skibe	778	711	662	675	639
skibenes tonnage, mill. BRT.....	4,9	4,8	4,6	4,6	4,4
antal rederier	456	424	392	386	374

Det fremgår af disse nøgletal, at redernes bruttoindtjening (indtægter minus udgifter) angivet i årets priser, hvoraf der skal afholdes udgifter til forrentning, henlæggelser m.v. og skat, at antal beskæftigede søfolk, at antallet af skibe og deres tonnage og antallet af rederier i 1983 er lavere end i nogle af de foregående 4 år. Kildematerialet til nævnte tabel hidrører fra Danmarks Statistik og fra Sømandsskattekontoret.

Særligt for den mindre skibsfart har der i de seneste 5 år været et markant fald i antallet af skibe og af beskæftigede søfolk. Det kan således anføres, at antallet af tørlastskibe, der er mindre end 5 år gamle, i tonnageområdet 250-1500 BRT er faldet fra 110 skibe i 1979 til 48 skibe den 1. januar 1984. For de tilsvarende ældre skibe, der er 5-14 år gamle, kan nævnes, at der i 1979 var 242 skibe, hvilket var reduceret til 119 skibe den 1. januar 1984. Beskæftigelsen i disse skibe er skønsmæssigt faldet fra ca. 6.000 søfarende i 1979 til ca. 3.400 søfarende den 1. januar 1984.

6. Det ledende princip i en ny lov om skibes besætning er som hidtil, at sikkerheden for menneskeliv på søen skal være tilgodeset såvel under skibets normale sejlads som i forbindelse med tænkelige havarier og ulykker, der måtte indtræffe under rejsen.

7. Formålet med lovforslaget er derfor at skabe en tidssvarende lovgivning, der nu og i fremtiden kan danne grundlag for en sikkerhedsmæssig forsvarlig besætning i både eksisterende og kommende skibe og skibstyper.

For at opfylde disse krav er lovforslaget bygget op omkring den grundtanke, at en besætnings størrelse og sammensætning skal fastsættes ud fra i dag kendte skibe og skibstyper og med udgangspunkt i skalaer, der afspejler den faktiske bemanding i dag. Såfremt et skibs indretning og udstyr taler derfor, og såfremt hensynet til en række an-

dre faktorer, såsom vedligeholdelse af vitalt sikkerhedsudstyr, opretholdelse af sikker bro- og maskinvagt og udførelse af andet nødvendigt arbejde, kan tilgodeses, bemyndiges direktøren for statens skibstilsyn til at fastsætte en besætning, der kvalitativt og/eller kvantitativt er forskellig fra den besætning, skalaerne angiver. Herved opnås den fleksibilitet, som er en forudsætning for, at skibene kan få en besætning, der tilgodeser hensynet til dansk skibsfarts konkurrenceevne uden at tilsidesætte sikkerhedshensynet.

8. Den gældende bemandingslovs bestemmelse om, at lærlinge eller aspiranter, der er antaget til uddannelse til styrmænd eller maskinmestre, kun undtagelsesvis kan medregnes i det foreskrevne dæksmandskab henholdsvis maskinmandskab, er ikke indeholdt i forslaget. Der findes for tiden ca. 300 sådanne elever beskæftiget i danske skibe. Elevernes uddannelse svarer enten til eller overstiger kravene til det øvrige mandskab.

9. I overensstemmelse med nutidig sprogbrug foreslås det, at lov om skibes bemanding ændres til lov om skibes besætning. Det bemærkes i denne forbindelse, at ordet »bemanding« har relation til »mandskab«, der imidlertid traditionelt anvendes som en betegnelse for den menige del af besætningen. Dansk Sprognævn har endvidere oplyst, at ordet »bemanding« udtrykker den handling, at forsyne et skib med en »besætning«.

10. Forslaget har været forelagt erhvervets parter.

11. Forslag til lov om skibes besætning har hverken statsfinansielle eller statsadministrative konsekvenser.

Forslaget giver dog indirekte anledning til øgede udgifter for staten. Disse udgifter er anført i de

almindelige bemærkninger til forslag til lov om ændring af lov om søfartsuddannelse.

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Lovens område svarer til 1958-lovens, idet dog troppetransportskibe er undtaget, og svarer til anvendelsesområdet for lov om skibes sikkerhed m.v. L 1980 98.

Til § 2

Ad nr. 3. Definitionen er bragt i overensstemmelse med den internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen (SOLAS) 1974, og til skibstilsynslovgivningen, således at det alene er passagerantallet, der er afgørende, og ikke skibets indretning.

Ad nr. 5. Et fiskeskib var tidligere defineret som »et skib, der er forsynet med fiskericertifikat«.

Ved bekendtgørelse nr. 322 af 3. juli 1980 om ændring af bekendtgørelse om skibsregistrering bortfaldt betegnelsen fiskericertifikat, og i stedet forsynes nationalitetsbeviserne med en særlig påtegning om, at skibet er optaget enten i det særlige register over fiskefartøjer eller i fiskefartøjsfortegnelsen med anførelse af det særlige havnekeningsnummer. Definitionen af fiskeskib er ændret i overensstemmelse hermed.

Ad nr. 6. I overensstemmelse med nutidig sprogbrug er navnet »lystfartøj« ændret til »fritidsfartøj«. Da det i visse tilfælde kan være vanskeligt at afgøre, hvorvidt der er tale om erhvervsmæssige formål, er sådanne tilfælde henlagt til direktørens afgørelse.

Ad nr. 7. Begrebet »maskinpasser« er indført som en fællesbetegnelse for personer, der hidtil har været maskinbetjeningen i mindre skibe.

Ad nr. 8. Se lovens § 15 og bemærkninger hertil.

Ad nr. 9. Effekt angives nu i kW (kilowatt) i stedet for som hidtil i HK (hestekraft) (1 HK = 0,7355 kW).

Reglerne for ansættelse af skibsmaskineriers effekt har hidtil muliggjort, at skibstilsynet efter anmodning fra en reder skulle ansætte effekten lavere end maskineriets maksimale effekt (nedbremsning). Denne mulighed har medført, at maskineriet i en række skibe har været nedbremset

for at holde effekten under en grænse, der ville udløse en højere maskinbesætning; et forhold, der såvel ud fra en sikkerhedsmæssig, som ud fra en vedligeholdelsesmæssig betragtning må anses for uheldigt.

Adgangen til nedbremsning af maskinerier foreslås ophævet. Når nedbremsningen af eksisterende skibes maskinerier fjernes, og der eventuelt sker en overskridelse af lovforslagets grænser for maskinens effekt, bør kravene til maskinbetjeningen normalt ikke sættes højere end hidtil.

Ad nr. 10. Området vedrører kun handelsskibe og anses at svare til »Near-Coastal Voyages« i den af Danmark tiltrådte internationale konvention om uddannelse af søfarende, om sønæring og om vagt- hold, 1978, (STCW-konventionen), der trådte i kraft den 28. april 1984. Definitionen er uændret i forhold til 1964-lovens definition på »Indskrænket fart«, idet dog den nordlige begrænsning er ændret fra 61° N. bredde til 62° N. bredde, og fart langs Grønlands kyster er specificeret til fart ikke over 30 sømil fra kysten (basislinien).

Forbedringer af søfartsuddannelsen og den tekniske udvikling har bevirket, at der ikke længere er fundet grundlag for at opretholde de tidligere fartsområder og de begrænsninger i sønæringsretighederne, der er knyttet hertil.

For så vidt angår maskinbesætningen i handelsskibe foreslås fartsområderne afskaffet.

Det bemærkes, at når der i § 2, nr. 10 og 11, samt i § 12 er nævnt »Østersøen«, er der forudsat, at dette farvandsområde indbefatter Den botniske Bugt og Den finske Bugt.

Ad nr. 11. Området vedrører kun fiskeskibe. Området er i forhold til gældende lov udvidet for at opnå overensstemmelse med fiskerilovgivningen i EF-havet. Udvidelsen omfatter tillige hele Østersøen og fart langs Grønlands kyster.

Ad nr. 12 og 13. Definitionerne er i overensstemmelse med regler udstedt i medfør af lov om skibes sikkerhed m.v.

Til § 3

Bestemmelsen svarer til gældende lovs § 3, stk. 1.

*Handelsskibe.**Til § 4*

Besætningen foreslås for hvert enkelt skib fastsat af direktøren for statens skibstilsyn med udgangspunkt i skemaet i stk. 5, og under hensyntagen til de i stk. 2 anførte retningslinier, der er i overensstemmelse med de af den internationale søfartsorganisation (IMO) i resolution A 481, (XII), den 19. november 1981 vedtagne principper for sikker bemanning. I tilfælde, hvor besætningen fastsættes i skibe under 20 tons i indenrigs fart kan dette dog ske gruppevis, jfr. § 10, stk. 2.

Skibene forsynes med et certifikat (Safe Manning Document) i overensstemmelse med nævnte resolution og i den form, skibstilsynet allerede anvender, jfr. § 10, stk. 1.

Ad stk. 3. Udviklingen har medført, at antallet af uddannelsesstillinger, især for så vidt angår ubefarne matroser, har været begrænset til de mindre skibe. Ved fastsættelse af en besætning, der afviger fra skemaerne i stk. 5, skal det tilstræbes, at der også bliver uddannelsesstillinger i de større skibe, hvor dette ud fra en sikkerhedsmæssig betragtning anses for forsvarligt.

I skibe med holddrift (f.eks. færger), skal der ved fastsættelsen af besætningens størrelse tages hensyn til, at disse skibe drives på andre vilkår end skibe, der sejler med fast besætning.

Bestemmelsen om, at der ved fastsættelsen af besætningen skal tages hensyn til gældende hviletidsbestemmelser, er ny.

Da forslaget åbner mulighed for at nedsætte besætningen, er det fundet nødvendigt at tilnærme sømandslovens hviletidsbestemmelser til arbejdsmiljølovens hovedregel om hvileperioder i det samtidig hermed fremsatte forslag til lov om ændring af sømandsloven.

Loven foreskriver ikke anvendelse af enhedsmandskab til erstatning for det traditionelle dæks- og maskinmandskab, men åbner mulighed for, at direktøren ved fastsættelse af en besætning kan foreskrive skibsassistenter, når et skib agtes bemanded helt eller delvis med enhedsmandskab.

Ad stk. 4 og 5. Skemaerne i stk. 5 afspejler med enkelte undtagelser den faktiske besætning ved lovforslagets forelæggelse i skibe, der er indrettet og udstyret som angivet i stk. 4.

For maskinofficersbesætningens vedkommende foreslås antallet af maskinofficerer i skibe på ca.

5000 kW og derover nedsat med 1 maskinofficer i forhold til den faktiske besætning.

Den faktiske besætning af maskinofficerer følger fortsat den i den gældende lov fastsatte. Denne lovs krav om 1 maskinchef og 3 maskinofficerer er baseret på 3-skiftet officersvagt i maskinen.

Skibe, der er udstyret med periodevis tilsynsfrit maskinrum, kræver imidlertid ikke altid en bemanning med 1 maskinchef og 3 maskinofficerer. Det foreslås derfor, at udgangspunktet for sådanne skibes maskinofficersbesætning bliver en maskinofficer mindre end den i dag faktiske besætning i skibe på 3000 kW og derover.

Det bemærkes endvidere, at udviklingen i de seneste år har medført, at der i nogle større skibe kun er 1 motormand, f.eks. i skibe, hvor der ved indretningen af maskinrummet er taget hensyn til, at der kun kræves minimal rengøring.

I gældende lov indgår kun hovmester og kok i restaurationsbesætningen. Det foreslås, at også øvrigt restaurationspersonale skal indgå i besætningsfastsættelsen og derved kunne medregnes ved varetagelse af sikkerhedsmæssige opgaver.

I skemaet for restaurationspersonale i stk. 5 er anført »Antal øvrige tjenestegørende«, hvilket omfatter foreskrevne personer om bord, samt øvrige ansatte personer på dæk, i maskine eller på radiostation. Der medregnes således ikke reparatørgæng, medsejlende familiemedlemmer og op til 12 passagerer i lastskibe. Sådanne personers forplejning m.m. må eventuelt varetages af personale udover det i besætningsfastsættelsen foreskrevne restaurationspersonale.

Skemaerne i stk. 5 angiver alene antal personer, under de givne forudsætninger. Der er således ikke taget hensyn til kvalifikationskrav, som er omhandlet i §§ 5, 6 og 8. Skemaerne er udarbejdet under forudsætning af, at skibene sejler i kontinuerlig drift og at besætningen ikke, som f.eks. i færger, arbejder i holddrift.

Ad stk. 6. Bestemmelsen skal sikre mulighed for at fastsætte en mindre besætning end angivet i stk. 5 for at kunne tilpasse besætningens størrelse til den teknologiske og driftsmæssige udvikling indenfor skibsfarten. Den skal samtidig gøre det muligt at fastsætte en større besætning end angivet i stk. 5 i tilfælde, hvor skibets indretning og udstyr er mindre avanceret end angivet i stk. 4, eller hvor særlige forhold gør sig gældende.

Til § 5

Ad stk. 1 og 2. Bestemmelserne skal sikre, at dæks- og maskinmandskab samt enhedsmandskab opfylder de i sønæringsloven foreskrevne uddannelseskra- v for disse besætningskategorier.

Ad stk. 3. Der tænkes her navnlig på elektrikere og maskinarbejdere, men også andre personkate- gorier kan komme på tale.

Til § 6

Skemaerne beskriver kvalifikationskravene til skibsførere, navigations- og maskinofficerer, jfr. dog § 16.

For navigatørernes vedkommende er det her forudsat, at der fremover alene vil være 3 naviga- tøreksaminer: kystskipper-, sætteskipper- og skibs- førereksamen.

Kystskippernes førerrettigheder udvides til at omfatte skibe op til 200 tons i kystfart.

En styrmand af 4. grad (kystskipper uden fører- rettigheder) kan, i skibe under 100 tons i kystfart, erstattes af en styrmand med duelighedsbevis i sejlads, hvilket giver samme rettigheder som i gæl- dende lov, dog med en mindre forøgelse af farts- området.

For så vidt angår skibe mellem 100 og 199 tons kan en styrmand af 4. grad i kystfart erstattes af en bedstemand, hvis rettigheder herved udvides til også at omfatte skibe i tonnageintervallet 150–199 tons.

Som følge af udviklingen inden for den mindre skibsfart har *sætteskipperne* af 1. grad i en årrække ført skibe op til 500 tons i fart på alle have. For navigatører med sætteskippereksamen, som kræves ved bevis som sætteskipper og bevis som styrmand af 3. grad, udvides deres rettigheder som fører og overstyrmand op til 800 tons. Det kan tilføjes, at der den 1. januar 1984 fandtes 5 danske lastskibe i tonnageområdet 500–799 tons. Det er dog ikke fundet hensigtsmæssigt at hæve disse rettigheder op til 1600 tons, som er STCW-konventionens grænse, hvilket begrundes med det traditionelle høje danske sikkerhedsniveau. Det kan yderligere anføres, at konventionen indeholder minimums- krav, der er blevet til som kompromis mellem gamle søfartsnationer med en tradition for høje kvalifikationskrav og udviklingslandenes frygt for ikke at kunne opfylde disse krav. Af samme grund er rettighederne for en navigatør med sætteskip- pereksamen uden sejltid (styrmand af 3. grad) be- grænset til at udføre tjeneste som styrmand i skibe

op til 1.600 tons, hvor konventionen ikke indehol- der tonnagebegrænsninger.

Det bemærkes at antallet af navigatører (§ 4, stk. 5) og deres kvalifikationer (§ 6, stk. 1) i dette forslag ikke følger samme tonnagegrænser. I gæl- dende lovgivning er tonnagegrænser for skibe og skibes udstyr, for antal personer om bord og for deres kvalifikationer ofte sammenfaldende. Dette forhold har i udpræget grad præget skibenes stør- relse på en u hensigtsmæssig måde, således at der i dag er ganske få skibe i områderne 500–999 tons og 1600–1999 tons, men et relativt større antal »paragrafskibe« på 499 tons og 1599 tons. Forsla- get har således på dette område til hensigt at und- gå »paragraf«-skibe i bemandingsmæssig henseen- de.

For så vidt angår *skibsførere* foreslås styrmands- eksamen afskaffet, jfr. det samtidig hermed frem- satte forslag til lov om ændring af lov om søfarts- uddannelse samt forslag til ny sønæringslov. En konsekvens heraf er blandt andet, at bevis som skibsfører af 2. grad afskaffes.

Der foretages ingen ændringer i uddannelsen af maskinmestre.

For *maskinofficerernes* vedkommende er græn- serne 750 og 3000 kW konventionsgrænser. Der er ved udfærdigelsen af skemaet taget hensyn til, at maskiner ikke nedbremses, og der er indført en grænse på 1500 kW for en skibsmaskinmester af 2. grad som maskinchef. Herved opnås samtidig en tilnærmelse til det eksisterende uddannelsesforløb med hensyn til erhvervelse af foreskrevne fartstid med henblik på opnåelse af bevis af højere grad.

Ad stk. 2. Bestemmelsen svarer til gældende regler, jfr. cirkulære af 14. maj 1959 om skibes bemanning.

Til § 7

Bestemmelsen svarer til gældende bemandings- lov, idet dog de i den gældende sønæringslov an- vendte bevisbetegnelser er brugt.

Til § 8

Der er alene tale om et kvalifikationskrav, der svarer til gældende sønæringslov.

Til § 9

Ligesom tilfældet er i gældende lov, bør der være mulighed for at stille andre kvalifikations- krav til besætningen i passagerskibe, under hensyn

til skibenes indretning, udstyr, fartsområde og antal passagerer.

§ 4, stk. 2 giver hjemmel til at foreskrive de af hensyn til passagerernes sikkerhed nødvendige besætningsmedlemmer, jfr. i øvrigt bemærkningerne til § 13, stk. 2.

Til § 10

Der henvises til bemærkningerne til § 4 og § 24.

Fiskeskibe

Til § 11

Ad stk. 1. Skemaet angiver såvel antal personer som deres kvalifikationer.

I det samtidig hermed fremsatte forslag til sønæringslov og ændring af lov om søfartsuddannelse foreslås fiskeskippereksamen af 2. grad, og det dertil svarende bevis som fiskeskipper af 2. grad afskaffet.

For en styrmand i nærfart er der tale om en mindre lempelse i forhold til gældende lov, idet grænsen for at benytte et duelighedsbevis i sejlads er hævet fra 50 til 100 tons.

Ad stk. 2. På grund af det ringe antal fiskeskibe over 500 tons har man fundet det hensigtsmæssigt at lade direktøren fastsætte besætningen i disse skibe.

Ad stk. 3. Ved udformningen af skemaet, der angiver såvel antal personer som deres kvalifikationer, er der taget hensyn til gældende praksis ved fastsættelse af maskinbetjeningen. Der er endvidere taget hensyn til, at nedbremsning af maskineri foreslås ophævet, jfr. bemærkningerne til § 2, nr. 9.

Ad stk. 4. Jfr. bemærkningen til § 6, stk. 2.

Ad stk. 6. Der er med denne bestemmelse givet ministeren adgang til at foreskrive krav til skibsførere af og maskinbetjening i skibe under 20 tons, såfremt forholdene måtte begrunde dette.

Fritidsfartøjer

Til § 12

Ad stk. 1. Ændringerne i forhold til eksisterende lovgivning er ubetydelige, idet der dog er tale om en mindre udvidelse af fartsområderne, der nu blandt andet omfatter hele Østersøen, jfr. bemærkningerne til § 2, nr. 10.

Ad stk. 2. Bestemmelsen er uændret i forhold til gældende lov.

Ad stk. 3. Bestemmelsen svarer i det væsentlige til tilsvarende bestemmelser for fiskeskibe, jfr. § 10, stk. 3, for så vidt angår fremdrivningsmaskineri på 100 kW og derover, men under 600 kW.

Ad stk. 5. Jfr. bemærkningerne til § 11, stk. 6. Tilsvarende bemyndigelse findes i gældende lov.

Almindelige bestemmelser

Til § 13

Ad stk. 1. I takt med udviklingen må det påregnes, at det vil være nødvendigt og hensigtsmæssigt at have mulighed for at stille supplerende uddannelseskrav til besætningen i specialskibe eller til besætningskategorier, der betjener særligt udstyr.

Som eksempel herpå kan nævnes bekendtgørelse nr. 85 af 12. marts 1984 om sønæringsbevisers gyldighed, om særlige uddannelseskrav til personel i tankskibe og om supplerende uddannelseskrav til radioekspedienter.

Ad stk. 2. For en række søfarende, er der ikke foreskrevet særlige uddannelseskrav i medfør af sønæringsloven, f.eks. for dele af restaurationspersonalet, specielt i passagerskibe. Alligevel må det sikres, at en del af disse har gennemgået et af direktøren for søfartsuddannelsen godkendt sikkerhedskursus.

Et krav om, at alle disse søfarende skål have gennemgået et sikkerhedskursus, kan skabe vanskeligheder, og det er ikke hensigten med denne bestemmelse at gøre et sådant kursus obligatorisk for alle.

Ad stk. 3. Bestemmelsen svarer til gældende lovs § 37, stk. 5, og skal sikre, at overtallige styrmand og maskinmestre alene får et ansvar, der svarer til den gennemgæede uddannelse og fartstid.

Til § 14

Bestemmelsen svarer til gældende lovs § 39, dog udvidet til også at omfatte danske havne, idet det ikke er fundet rimeligt, at f.eks. passagerskibe med holddrift skal forsinkes, fordi et enkelt besætningsmedlem ikke er tilstede ved afgang, når overfarten efter førerens skøn kan foregå på en sikkerhedsmæssig forsvarlig måde.

Til § 15

Ad stk. 1. Eftersom Danmark ved ratifikation af internationale konventioner er bundet af visse grænser baseret på handelsskibes bruttoregister-tonnage og under hensyn til, at de fleste skibe endnu er målt i denne enhed, bør kvalifikationskravene i loven fortsat baseres på bruttoregister-tonnagen, uanset denne vil være endeligt afskaffet i 1994.

I den internationale søfartsorganisation (IMO) er igangsat drøftelser vedrørende dette problem. Disse drøftelser forventes afsluttet i 1986.

Det foreslås, at der skal være hjemmel for ministeren til efter drøftelse med erhvervets parter at ændre lovens bruttoregister-tonnagegrænser til grænser baseret på anden måleenhed, idet det herved bør tilstræbes, at sådanne nye grænser så vidt muligt svarer til de skibsstørrelser, som lovens bruttoregister-tonnage er udtryk for.

Ad stk. 2. Bestemmelsen skal sikre, at besætningsfastsættelsen ikke i sig selv gør det nødvendigt at måle efter tidligere gældende regler (dobbelmåling).

Til § 16

Ad stk. 1. For en række skibstyper, herunder i dag ikke kendte typer, vil besætningen ikke kunne fastsættes alene under iagttagelse af de i lovforslaget stillede krav til besætningens uddannelse og størrelse.

Som eksempel på specialskibe kan nævnes sejl-skibe, hydrofoilibåde og luftpudéfartøjer, boreplatforme, skibe beskæftiget med off shore arbejder, selvbevægelige pramme og lægttere, bugserskibe, redningsskibe og uddybningsmateriel. For nogle af de nævnte skibstyper må det være hensigtsmæssigt at kræve, at i hvert fald en del af besætningen har særlig erfaring eller uddannelse, medens der for andre typer kan være tale om lempeligere uddannelseskrav.

Bestemmelsen giver endvidere hjemmel til at sikre, at mindre overskridelser af lovforslagets tonnage- og effektgrænser ikke automatisk udløser en ændring af besætningens størrelse og kvalifikationer.

Ad stk. 2. Hensynet til at holde skibene i gang tilsiger en sådan dispensationsmulighed.

Bestemmelsen kan finde anvendelse i situationer, hvor danske skibe chartres ud på bare-boat vilkår for en enkelt rejse til udenlandsk bare-boat-befragter/operatør.

Bestemmelsen vil i andre tilfælde alene kunne finde anvendelse i situationer, hvor det ikke er muligt at få kvalificeret arbejdskraft og da normalt ikke for flere sammenhængende 6-måneders perioder. Sådanne dispensationer skal gives under iagttagelse af bindende internationale bestemmelser.

Der tænkes her på STCW-konventionen, hvor efter sådanne dispensationer kun kan gives på nærmere vilkår. F.eks. kan der ikke meddeles en skibsfører eller maskinchef dispensation fra konventionens krav, medmindre der foreligger force majeure, og da kun for det kortest mulige tidsrum.

Til § 17

Det har været praksis, at direktøren efter anmodning gav en såkaldt sindet bemandingsfastsættelse for et projekteret skib herunder et skib, der agtes ombygget, eller for et udenlandsk skib, der skulle overføres til dansk flag. Fra rederside har det været af stor betydning at kende bemandingens størrelse allerede på projekteringsstadiet af hensyn til blandt andet apteringen i skibet. Det foreslås derfor at lovfæste den fulgte praksis om, at et skibs besætning kan forhåndsfastsættes. Af hensyn til karakteren af afgørelsen er det fundet nødvendigt, at direktøren får mulighed for at afslå en anmodning om forhåndsfastsættelse, såfremt denne ikke kan foretages med den fornødne sikkerhed.

For at kunne opfylde sit formål foreslås det, at en forhåndsfastsættelse har bindende virkning for direktøren, medmindre forudsætningerne herfor ændres.

Til § 18

Ad stk. 1. Direktøren vil i overensstemmelse med gældende praksis underrette rederi og vedkommende søfarendes organisationer om afgørelser i medfør af loven.

Ad stk. 2. Såfremt direktøren ikke har fundet at kunne fastsætte besætningen ud fra de foreliggende oplysninger, foreslås det, at en afgørelse om afvisning af en forhåndsfastsættelse ikke kan indbringes for nævnet, idet det er en klar forudsætning for en sådan fastsættelse, at sagen foreligger tilstrækkeligt oplyst.

Ad stk. 3. For at undgå, at en forhåndsfastsættelse, der har været kendt tidligt i projektstadiet, først indbringes for besætningsnævnet på så sent et tidspunkt, at det får indflydelse på skibets kon-

struktion og bygning, foreslås det, at en afgørelse om forhåndsfastsættelse, der ikke har været indbragt for nævnet, heller ikke kan indbringes for nævnet, når den endelige fastsættelse sker, medmindre der er sket ændringer i de forudsætninger, der har foreligget på tidspunktet for forhåndsfastsættelsen.

Til § 19

Ad stk. 3. Det foreslås i overensstemmelse med betænkning nr. 996/1983 Ansvarsplacering og reaktionsmuligheder i kommunestyret, at det præciseres, at kommuner og kommunale fællesskaber er omfattet af bestemmelsen om bødeansvar for kollektive enheder.

TH § 22

Bestemmelsen er aftalt med Grønland hjemmestyre og optaget i et udkast til bekendtgørelse udfærdiget i medfør af gældende bemandingslovs §

40, stk. 4 (forslagets § 21).

Ikrafttrædelsen af bekendtgørelsen har afventet indførelsen af en mønstringsordning i Grønland, hvorved en egentlig bemandingskontrol kan gennemføres.

Til § 23

Bestemmelsen sikrer, at indehavere af søneringsbeviser udstedt i medfør søneringsloven af 26. juni 1975 som ændret ved lov nr. 587 af 19. december 1980, bevarer rettigheder som hidtil efter gældende bemandingslov. Der tildeles endvidere visse udvidelser af beføjelserne, jfr. bemærkningerne til § 6.

Til § 24

Det forudsættes, at direktøren snarest muligt og senest 12 måneder efter lovens ikrafttræden har fastsat besætningen i alle de i § 4, stk. 1, første punktum, nævnte skibe.

Bilag

*I dette bilag er (med mindre skrift)
indsat den gældende formulering af de bestemmelser,
der berøres af lovforslaget*

Lov om skibes besætning Lov om skibes bemanning

Kapitel 1

Definitioner m.v.

§ 1. Loven omfatter danske skibe bortset fra krigsskibe og troppetransportskibe.

§ 1. Denne lov omfatter ethvert dansk skib eller fartøj, krigsskibe dog undtagne.

§ 2. I denne lov forstås ved:

- 1) »Direktøren«: Direktøren for statens skibstilsyn.
- 2) »Handelsskib«: Ethvert skib med undtagelse af fiskeskibe og fritidsfartøjer.
- 3) »Passagerskib«: Et skib, der befordrer flere end 12 passagerer.
- 4) »Lastskib«: Et handelsskib, der ikke er et passagerskib.
- 5) »Fiskeskib«: Et skib, hvis nationalitetsbevis er forsynet med havnekendingsnummer.
- 6) »Fritidsfartøj«: Et skib, der ikke anvendes til erhvervsmæssige formål. I tvivlstilfælde afgør direktøren, om et skib kan anses for et fritidsfartøj.
- 7) »Maskinpasser«:
 - a) Befaren motormand, der har gennemgået erhvervsfagligt afslutningskursus for maskinmandskab, eller
 - b) befaren skibsassistent, eller
 - c) person med svendebrev som maskinarbejder eller uddannelsesbevis som maskinarbejder trin 2, eller
 - d) person med svendebrev eller uddannelsesbevis som skibsmontør, kleinsmed, landbrugsmaskinmekaniker,

personvognsmekaniker, traktormekaniker eller lastvognsmekaniker.

- 8) »Tons«: Registertons brutto, som til enhver tid i skibets målebrev angivet, idet eventuelle decimaler bortkastes. Indeholder målebrevet 2 bruttoregister tonnager, da den største af disse.
- 9) »Fremdrivningseffekt«: Den samlede maksimale ydelse i kilowatt (kW), idet eventuelle decimaler bortkastes, ved kontinuerlig drift af alt maskineri, som samtidigt kan fremdrive skibet. Ydelsen ansættes af statens skibstilsyn på basis af motorfabrikantens prøveplansskemaer og indføres i fartstilladelsen og/eller besætningsfastsættelsen.
- 10) »Kystfart«: Fart i Nordsøen øst for 3° Ø. længde og syd for 62° N. bredde, fart i Østersøen, samt fart langs Grønlands kyster i en afstand af ikke over 30 sømil fra kysten (basislinien).
- 11) »Nærfart«: Fart syd for 62° N. bredde; nord for 48° N. bredde og øst for 12° V. længde, fart i Østersøen, fart på Færøerne og Færø Banke, samt fart langs Grønlands kyster i en afstand af ikke over 200 sømil fra kysten (basislinien).
- 12) »International fart«: Fart mellem dansk og udenlandsk havn eller mellem to udenlandske havne samt fart mellem Danmark og Færøerne eller Grønland og fart mellem Færøerne og Grønland.
- 13) »Indenrigs fart«: Al fart, der ikke er international fart.

§ 2. I denne lov forstås ved:

1. »Handelsskib«: Ethvert af denne lov omfattet skib, med undtagelse af fiskeskibe og lystfartøjer.

2. »Passagerskib«: Skib, der befordrer eller er indrettet til at befordre flere end 12 passagerer.
3. »Fiskeskib«: Skib, der er forsynet med fiskericertifikat.
4. »Tons«: Registertons brutto som til enhver til i skibets målebrev angivet.
5. »Hestekraft« (HK): Den for fremdrivningsmaskineriets hovedmaskine eller hovedmaskiner officielt fastsatte hestekraft. Handelsministeren fastsætter de nærmere regler for ansættelsen af den officielle hestekraft.
6. »Fyr«: Fyrkanaler i ildrørskedler og brændere i vandrørskedler.
7. »Kystfart«: Fart øst for en linje fra Lindesnæs over Helgoland til Cuxhafen og syd for 58° n. br. i Østersøen.
8. »Indskrænket fart«: Kystfart samt fart i Østersøens nordlige del, Den botniske Bugt og Den finske Bugt samt i Nordsøen øst for 3° ø. lg. og syd for 61° n. br. samt fart langs Grønlands kyster.
9. »Nordeuropæisk fart«: Indskrænket fart samt fart i Den engelske Kanal, på De britiske Øer, Irland, Færøerne, Island og Norges kyst nord for 61° n. br.
10. »Europæisk fart«: Fart i europæiske farvande, Middelhavet, Sortehavet og Azovske Hav samt på Marokko, Azorerne, Madeira og Kanariske Øer.

§ 3. På ethvert skib skal der være en skibsfører, ligesom der herudover skal være den af hensyn til sikkerhed for menneskeliv på søen nødvendige besætning.

§ 3. 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.

Kapitel 2

Handelsskibe

§ 4. For passagerskibe uanset størrelse, for lastskibe på 20 tons og derover og for lastskibe under 20 tons uden for kystfart fastsættes besætningen af direktøren. For lastskibe under 20 tons i kystfart kan direktøren fastsætte besætningen, såfremt hensynet til sikkerheden for menneskeliv på søen gør det påkrævet.

Stk. 2. Besætningen fastsættes for hvert enkelt skib under hensyn til skibets type, indretning, udstyr, anvendelse og fartsområde,

således at besætningens størrelse og sammensætning gør det muligt at dække alle opgaver af betydning for skibets og de ombordværendes sikkerhed, herunder

- 1) opretholdelse af sikker bro- og maskinvagt,
- 2) betjening og vedligeholdelse af redningsmidler,
- 3) betjening og vedligeholdelse af havarikontrol-, brandsluknings- og kommunikationsudstyr,
- 4) anden vedligeholdelse og rengøring af sikkerhedsmæssig art,
- 5) fortøjningsopgaver,
- 6) kostforplejning og sundhedsforhold.

Stk. 3. Ved fastsættelsen af besætningen skal der endvidere tages hensyn til vagtordningen om bord, til holddrift, til de enkelte besætningsgruppers faktiske arbejdstid, til gældende hviletidsbestemmelser, til anvendelse af enhedsmandskab samt til behovet for uddannelsesstillinger.

Stk. 4. For lastskibe, der er indrettet og udstyret som nedenfor angivet, og som går uden for kystfart, fastsættes besætningens størrelse og sammensætning efter stk. 5 og 6.

Dæk:

1. Skibe på 150 tons og derover:

- a) selvstyrer og
- b) kommunikationsmuligheder mellem styrehus og kamre/opholdsrum.

2. Skibe på 500 tons og derover, endvidere:

- c) kommunikationsmuligheder til brug ved fortøjning og
- d) patentluger med enkel arbejdsgang for åbning og lukning.

3. Skibe på 5000 tons og derover, endvidere:

- e) fornødent antal fortøjningsspil med lagertrømler for og agter og
- f) let betjenelige laste- og lossemidler.

Maskine:

1. Alle maskiner:

- a) Maskinen kan reguleres og omstyres fra styrepladsen.

2. Maskiner på 750 kW og derover, endvidere:

- b) Maskinrummet er indrettet til periodevis tilsynsfri drift og
 c) maskinrummet er hensigtsmæssigt indrettet.

3. Maskiner på 5000 kW og derover, endvidere:

- d) Selvrensende centrifuger.

Stk. 5. Skemaer for besætningens størrelse og sammensætning:

Skibsfører og navigationsofficerer

Tons	20-499	500-1999	2000 og derover
Antal	2	3	4

Maskinofficerer

Fremdrivningseffekt (kW)	100-999	1000-2999	3000 og derover
Antal	1	2	3

Dæksmandskab

Tons	20-299	300-399	400-499	500-999	1000-1599	1600-1999	2000-4999	5000 og derover
Antal ubefarne matroser	2	3	3	1	-	1	-	-
Antal befarne matroser	-	-	1	3	4	4	5	6

Maskinmandskab

Fremdrivningseffekt (kW)	750 og derover
Antal befarne motormænd	1

Restaurationspersonale

Antal øvrige tjenestegørende	10-13	14-19	20 og derover
Hovmester/skibskok	1	1	1
Øvrigt kabyspersonale	-	-	1
Steward/stewardesse	-	1	1

Stk. 6. Ved fastsættelsen af besætningen kan direktøren ud fra en sikkerhedsmæssig vurdering, jfr. stk. 2, fastsætte en større eller mindre besætning end den, der er angivet i stk. 5.

Handelsskibe

I. Bemanding.

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 100 tons dog bedstemand	Sætteskipper af 2. grad Bedstemand	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	Sætteskipper af 2. grad	Sætteskipper af 1. 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			

F.t.l. om skibes besætning

Stk. 2. På lægtene 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 søneringsbevis 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
Europæisk fart
Uden for europæisk fart

Skibsmaskinmester af 2. grad
2 skibsmaskinmestre af 2. grad
3 skibsmaskinmestre 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		

Dampskibe med HK over 500, men ikke over 1.000, i kystfart og i europæisk fart samt dampskibe med HK over 500, men ikke over 2.000, uden for europæisk fart skal dog have samme bemanning med maskinofficerer som foreskrevet for dampskibe, hvis HK ikke overstiger 500.

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 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	Befarne matroser	Ubefarne matroser	I alt
Over 300, men ikke over 400	0	0	3	3
Over 400, men ikke over 500	0	1	3	4
Over 500, men ikke over 1400	0	2	4	6
Over 1400, men ikke over 2000	0	3	4	7
Over 2000, men ikke over 5000	1	3	4	8
Over 5000, men ikke over 10000	1	6	4	11
Over 10000	1	8	3	12

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

Stk. 3. Det kan tillades, at en befaren matros i skibe over 1.400 tons, men ikke over 10.000 tons, erstatter to ubefarne matroser.

Stk. 4. 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. Pumpemand i tankskibe kan ikke medregnes i det foreskrevne dæksmandskab.

Stk. 5. 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 befarne motormænd
Over 800, men ikke over 1200	1
Over 1200, men ikke over 2400	2
Over 2400	3

På skibe med maskine over 7000 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 befarne mo-

tormænd, 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.

§ 5. Dæks- og maskinmandskab skal opfylde de i sønæringsloven foreskrevne uddannelseskra­v for udmønstring som ubefaren matros eller befaren matros, henholdsvis ubefaren motormand eller befaren motormand.

Stk. 2. Enhedsmandskab skal opfylde de i sønæringsloven foreskrevne uddannelseskra­v for udmønstring som ubefaren skibsassistent eller befaren skibsassistent.

Stk. 3. I besætningsfastsættelsen kan indgå personer med anden uddannelse, der kan

ligestilles med de i sønæringsloven foreskrevne.

(Ingen tilsvarende bestemmelser)

§ 6. Skibsførere, navigations- og maskinof­ficere skal have sønæringsbevis eller uddan­nelse i overensstemmelse med nedenstående skemaer. Hvor flere kvalifikationsmuligheder er anført fastsætter direktøren kvalifikation­skravet.

Skibsførere og navigationsofficerer

Skibe under 200 tons i kystfart

Tons	Skibsfører	Styrmand
20–99	Kystskipper	Styrmand af 4. grad/duelighedsbevis i sejlads
100–199	Kystskipper	Styrmand af 4. grad/bedstemand

Skibe under 200 tons uden for kystfart samt skibe på 200 tons og derover, uanset fartsområde

Tons	Skibsfører	Overstyrmand	Øvrige styrmænd
20–799	Sætteskipper	Styrmand af 3. grad	
800–1599	Skibsfører	Styrmand af 2. grad	Styrmand af 2./3. grad
1600 og derover	Skibsfører	Styrmand af 1. grad	Styrmand af 2. grad

Maskinofficerer

Fremdrivningseffekt (kW)	Maskinchef/Enemaskinmester	1. maskinmester	Øvrige maskinmestre
100–599	Duelighedsbevis i motorpasning		
600–749	Duelighedsbevis i motorpasning/maskinpasser/skibsmaskinist		
750–1499	Skibsmaskinmester af 2. grad	Skibsmaskinmester af 3. grad/skibsmaskinist	
1500–2999	Skibsmaskinmester af 1. grad	Skibsmaskinmester af 2. grad	Skibsmaskinmester af 2./3. grad
3000 og derover	Skibsmaskinchef	Skibsmaskinmester af 1. grad	

Stk. 2. I tilfælde, hvor en person med duelighedsbevis i motorpassning foreskrives, kan denne samtidig være ansat til anden tjeneste om bord.

(Se paralleltekst til § 4)

§ 7. På skibe, der efter gældende forskrifter skal være udstyret med radiotelegraf- eller radiotelefonstation, skal der til betjening heraf være ansat henholdsvis skibradiotelegrafist eller skibradiotelefonist med foreskrevet bevis.

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

§ 8. En foreskreven kok eller hovmester skal have bevis som skibskok.

(Bestemmelsen er overført fra sønæringsloven, jfr. bemærkningerne til lovforslaget)

§ 9. For passagerskibe kan direktøren forøge eller formindske de i § 6 anførte kvalifikationskrav under hensyn til skibets indretning, udstyr, fartsområde og passagerantal.

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 søgørende 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.

§ 10. Skibe på 20 tons og derover samt skibe i international fart skal være forsynet med et af direktøren udstedt certifikat indeholdende besætningsfastsættelsen.

Stk. 2. For skibe under 20 tons i indenrigs fart kan besætningen fastsættes for grupper af skibe, og i stedet for udstedelse af certifikat, som omhandlet i stk. 1, kan meddelelse om fastsættelsen gives ved bekendtgørelse i »Skibstilsynets Meddelelser«.

(Ingen tilsvarende bestemmelser)

Kapitel 3

Fiskeskibe

§ 11. I fiskeskibe på 20 tons og derover, men under 500 tons, skal der være skibsfører og styrmand med sønæringsbevis i overensstemmelse med nedenstående skema:

Fartsområde	Skibsfører	Styrmand
Nærfart	Fiskeskipper af 3. grad	Fiskeskipper af 3. grad; i skibe under 100 tons dog duelighedsbevis i sejlads eller duelighedsbevis i sejlads for fiskere
Uden for nærfart	Fiskeskipper af 1. grad	Fiskeskipper af 3. grad med bestået fiskeskippereksamen af 1. grad

Stk. 2. For fiskeskibe på 500 tons og derover fastsættes besætningen af direktøren.

Stk. 3. Til betjening af maskinen i fiskeskibe på 20 tons og derover med fremdrivningsmaskineri på 100 kW og derover, men under 750 kW, i hvilke maskinen kan reguleres og skruemanøvrer foretages fra styrepladsen,

skal der være maskinpersonel med sønæringsbevis eller uddannelse i overensstemmelse med nedenstående skema. For øvrige fiskeskibe på 20 tons og derover med fremdrivningsmaskineri på 100 kW og derover fastsættes maskinbesætningen af direktøren.

Fremdrivningseffekt (kW)	Nærfart	Uden for nærfart
100-599	1 person med duelighedsbevis i motorpasning	2 personer med duelighedsbevis i motorpasning
600-749	2 personer med duelighedsbevis i motorpasning	2 personer med duelighedsbevis i motorpasning samt 1 maskinpasser

Stk. 4. De i stk. 3 foreskrevne personer kan være ansat til anden tjeneste om bord. Dog må en foreskreven maskinpasser ikke samtidig fungere som skibsfører eller styrmand.

Stk. 5. Når direktøren i henhold til stk. 2 og 3 fastsætter besætningen, skal § 4, stk. 2, iagttages.

Stk. 6. Industriministeren kan foreskrive sikkerhedskursrer for fiskere samt fastsætte kvalifikationskrav til skibsførere af fiskeskibe under 20 tons og krav til maskinbetjeningen i sådanne skibe.

Fiskeskibe

I. Bemanding.

§ 26. På fiskeskibe af 20 tons og derover skal der være fører og bedstemænd med sønæringsbevis i overensstemmelse med nedenstående skema:

§ 27. 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.

Skibets størrelse i tons	Fart øst for 4° v. lg. og syd for 61° n. br. samt fart på Færøerne og Færo Banke	Atlanterrhavet nord for 35° n. br.		Fart på alle have
		Øst for 30° v. lg. samt i den tilgrænsende del af Ishavet	Vest for 30° v. lg. samt den tilgrænsende del af Ishavet	
20 og derover, men ikke over 50	Fiskeskipper af 3. grad Bedstemand med duelighedsbevis i sejlads	Fiskeskipper af 2. grad Bedstemand med bestået fiskeskippereksamen af 3. grad	Fiskeskipper af 1. grad Bedstemand med bestået fiskeskippereksamen af 2. grad	Fiskeskipper af 1. grad Bedstemand med bestået fiskeskippereksamen af 1. grad
Over 50, men ikke over 500	Fiskeskipper af 3. grad Bedstemand med bestået fiskeskippereksamen af 3. grad	Fiskeskipper af 2. grad Bedstemand med bestået fiskeskippereksamen af 3. grad	Fiskeskipper af 1. grad Bedstemand med bestået fiskeskippereksamen af 2. grad	Fiskeskipper af 1. grad Bedstemand med bestået fiskeskippereksamen af 1. grad
Over 500	Fiskeskipper af 2. grad 2 bedstemænd med bestået fiskeskippereksamen af 3. grad		Fiskeskipper af 1. grad Bedstemand med bestået fiskeskippereksamen af 2. grad Bedstemand med bestået fiskeskippereksamen af 3. grad	Fiskeskipper af 1. grad Bedstemand med bestået fiskeskippereksamen af 1. grad Bedstemand med bestået fiskeskippereksamen af 2. grad

Kapitel 4

Fritidsfartøjer

§ 12. I fritidsfartøjer på 20 tons og der-

over, men under 100 tons, skal der være skibsfører og styrmand med sønæringsbevis i overensstemmelse med nedenstående skema:

Fartsområde	Skibsfører	Styrmænd
Fart øst for 7° Ø. længde i Nordsøen og Østersøen samt fart langs Grønlands kyster i en afstand af ikke over 30 sømil fra kysten (basislinien)	Yachtskipper af 3. grad	
Fart i Østersøen, de danske farvande, Nordsøen, Den engelske Kanal, De britiske Øer, Irland, Norge, Færøerne samt fart langs Grønlands kyster i en afstand af ikke over 30 sømil fra kysten (basislinien)	Yachtskipper af 3. grad	Duelighedsbevis i sejlads for fritidssejlere
Fart i europæiske farvande, Middelhavet, Sortehavet og Azovske Hav samt på Marokko, Azorerne, Madeira, Kanariske Øer og Island	Yachtskipper af 2. grad	Yachtskipper af 3. grad
Fart på alle have	Yachtskipper af 1. grad	Yachtskipper af 3. grad

Stk. 2. For fritidsfartøjer på 100 tons og derover fastsættes besætningen af direktøren.

Stk. 3. Til betjening af maskinen i fritidsfartøjer på 20 tons og derover med fremdrivningsmaskineri på 100 kW og derover, men under 600 kW, i hvilke maskinen kan reguleres, og skruemanøvrer foretages fra styrepladsen, skal der i fart øst for 7° Ø. længde i Nordsøen og Østersøen være 1 person med duelighedsbevis i motorpasning for fritidssejlere og uden for denne fart 2 personer med duelighedsbevis i motorpasning for fritidssejlere. For øvrige fritidsfartøjer på 20 tons og derover med fremdrivningsmaskineri på 100 kW og derover fastsættes maskinbetjeningen af direktøren.

Stk. 4. Når direktøren i henhold til stk. 2 og 3 fastsætter besætningen, skal § 4, stk. 2, iagttages.

Stk. 5. Industriministeren kan fastsætte kvalifikationskrav til skibsførere af fritidsfartøjer under 20 tons samt krav til maskinbetjeningen i sådanne skibe.

Lystfartøjer

I. Bemanding.

§ 31. På lystfartøjer af 20 tons og derover, men ikke over 100 tons, skal der være fører og bedstemand med sønæringsbevis i overensstemmelse med nedenstående skema.

Kystfart	Yachtskipper af 3. grad
Nordeuropæisk fart, dog ikke fart på Island	Yachtskipper af 3. grad Bedstemand med duelighedsbevis i sejlads
Europæisk fart	Yachtskipper af 2. grad Yachtskipper af 3. grad
Fart på alle have	Yachtskipper af 1. grad Yachtskipper af 3. grad

§ 32. Ved regler, der fastsættes af handelsministeren, kan det bestemmes, at retten til at føre lystfartøj under 20 tons betinges af, at vedkommende godtgør at have fornøden synsevne og kendskab til de internationale søvejsregler.

Stk. 2. For lystfartøj over 100 tons fastsætter direktøren for statens skibstilsyn bemandingen.

§ 33. For betjeningen af maskinen i lystfartøjer af 20 tons og derover gælder de i § 5 givne regler. For maskindrevne lystfartøjer under 20 tons kan direktøren for statens skibstilsyn, såfremt forholdene gør det påkrævet, fastsætte den fornødne maskinbetjening.

Kapitel 5

Almindelige bestemmelser

§ 13. Enhver, der ansættes om bord i en stilling, der er omfattet af denne lov, skal opfylde de uddannelseskra-
v, der er fastsat i eller i medfør af sønæringsloven. Endvidere skal krav, der er fastsat i eller i medfør af denne lov, være opfyldt.

Stk. 2. Direktøren kan ved en fastsættelse af besætningen foreskrive, at personer, der ansættes i stilling, for hvilken der ikke i sønæringsloven er fastsat særlige uddannelseskra-
v, skal have gennemgået et af direktøren for søfartsuddannelsen godkendt sikkerhedskursus, forinden tjenesten tiltrædes.

Stk. 3. En styrmand eller maskinmester, der ansættes ud over det fastsatte antal, må ikke benyttes til selvstændig vagt, medmindre den pågældende er i besiddelse af sønæringsbevis af mindst samme grad som fastsat for den laveste af de for skibet foreskrevne stillinger henholdsvis for styrmænd og maskinmestre.

§ 37. — — —

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 styrmænd og maskinmestre.

§ 14. Hvis et skib mister nogen del af den foreskrevne besætning som følge af sygdom, død, rømning eller andre skibsføreren eller rederiet utilregnelige årsager, skal krav fastsat i eller i medfør af denne lov ikke være til hinder for, at skibsføreren under fornøden hensyntagen til skibets sødygtighed kan fortsætte rejsen. Besætningen skal dog snarest muligt kompletteres. Skibsføreren skal om forholdet indføre fornøden bemærkning i skibsdagbogen eller, hvor skibsdagbog ikke føres, i tilsynsbogen.

§ 39. Hvis et skib uden for dansk havn mister nogen del af den foreskrevne besætning som følge af sygdom, død, rømning eller andre skibsføreren eller rederiet utilregnelig årsager, skal bestemmelserne i denne lov

ikke være til hinder for, at skibsføreren under fornøden hensyntagen til skibets sødygtighed kan fortsætte rejsen; besætningen skal dog snarest gørligt kompletteres. Skibsføreren skal om forholdet indføre fornøden bemærkning i skibsdagbogen eller, hvor skibsdagbog ikke føres, i tilsynsbogen.

§ 15. Industriministeren kan efter samråd med redernes og de søfarendes organisationer ændre de i loven indeholdte tonnagerænser anført i registertons brutto til grænser fastsat ved anden måleenhed. Det skal dog herved tilstræbes, at sådanne nye grænser så vidt muligt svarer til de skibsstørrelser, som de i loven anførte tonnagerænser er udtryk for.

Stk. 2. Indtil det tidspunkt, hvor nye grænser, som omhandlet i stk. 1, er indført, fastsættes besætningen i skibe, hvis bruttoregister-tonnage ikke er målt, på grundlag af skibets bruttotonnage målt i henhold til lov om skibsmåling, således at direktøren i de enkelte tilfælde afgør, i hvilket bruttoregister-tonnageområde skibet henhører, jfr. § 4 og § 6, stk. 1.

(Ingen tilsvarende bestemmelse)

§ 16. Direktøren kan under iagttagelse af § 4, stk. 2, forøge eller formindske lovens kvalifikationskrav og besætningsregler for skibe, hvor særlige forhold gør sig gældende, for specialskibe og skibe af særlig konstruktion eller med særligt udstyr samt for skibe, der anvendes i et geografisk begrænset fartsområde.

Stk. 2. Endvidere kan direktøren under særlige omstændigheder og under iagttagelse af bindende internationalt vedtagne bestemmelser 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.

§ 40. For skibe, der sejler i begrænset fart eller agtes bemandet ud fra andre principper for tjenestens tilrettelæggelse end hidtil, samt for skibe, i hvilke tekniske forbedringer eller rationaliseringsforanstaltninger kan begrunde det, kan direktøren for statens skibstilsyn med nødvendig hensyntagen til sikkerheden tillade afvigelser fra denne lovs bemandsregler. Det samme gælder for

skibe af særlig konstruktion og indretning samt for specialskibe.

Stk. 2. I øvrigt kan direktøren for en enkelt rejse eller for et bestemt tidsrum af ikke over 6 måneder under særlig omstændigheder tillade afgivelser 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.

§ 17. Direktøren fastsætter efter anmodning besætningen for et projekteret skib samt for et udenlandsk skib, der agtes overført til dansk flag (forhåndsfastsættelse).

Stk. 2. Finder direktøren, at en forhåndsfastsættelse ikke med fornøden sikkerhed kan foretages, afvises anmodningen med fornøden begrundelse.

Stk. 3. En forhåndsfastsættelse – eventuelt ændret ved indbringelse for besætningsnævnet – har bindende virkning, med mindre der er sket ændringer i de forudsætninger, der har været afgørende for fastsættelsen.

(Ingen tilsvarende bestemmelse)

§ 18. Afgørelser truffet af direktøren i henhold til denne lov kan af vedkommende rederi eller søfarendes organisation indbringes for besætningsnævnet, der træffer den endelige administrative afgørelse.

Stk. 2. En afgørelse, der går ud på afvisning af en forhåndsfastsættelse, kan dog ikke indbringes for nævnet.

Stk. 3. Når en af direktøren foretaget forhåndsfastsættelse ikke inden 1 måned har været indbragt for nævnet, kan en afgørelse om den endelige besætningsfastsættelse i overensstemmelse med forhåndsfastsættelsen kun indbringes for nævnet, når der er sket ændringer i de forudsætninger, der har været afgørende for fastsættelsen.

Stk. 4. Besætningsnævnet består af en af industriministeren udepeget formand, der skal opfylde de almindelige betingelser for at blive udnævnt til landsdommer, samt en repræsentant for hver af de søfarendes organisationer og et tilsvarende antal repræsentanter for redernes organisationer, der alle udnævnes af ministeren efter indstilling fra de pågælden-

des organisationer. For hvert af medlemmerne udnævnes stedfortrædere.

Stk. 5. Industriministeren fastsætter nævnets forretningsorden.

Stk. 6. I nævnets behandling af en sag deltager formanden og repræsentanter for de søfarendes organisationer og redernes organisationer, således at disse er ligeligt repræsenteret.

Stk. 7. Indbringelse af en sag for nævnet har ikke opsættende virkning.

§ 41. De af direktøren for statens skibstilsyn i henhold til denne lov truffne afgørelser kan af vedkommende rederi eller mand-skabsorganisation indbringes for et bemandingsnævnet.

Stk. 2. Nævnets afgørelser kan ikke indbringes for anden administrativ myndighed.

Stk. 3. 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. 4. Til behandling af de enkelte sager indkalder nævnets formand repræsentanterne for de af de søfarendes organisationer, inden for vis 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. 5. Ministeren fastsætter reglerne for nævnets forretningsgang.

§ 19. Med bøde straffes den, der overtræder § 3, § 5, stk. 1 og 2, § 6, stk. 1, § 7, § 8, § 10, stk. 1, § 11, stk. 1, 3 og 4, § 12, stk. 1 og 3, § 13, stk. 1 og 3 og § 14, 2. og 3. punktum, eller overtræder de i medfør af loven foretagne besætningsfastsættelser.

Stk. 2. I forskrifter, der fastsættes i medfør af § 11, stk. 6, og § 12, stk. 5, kan der fastsættes straf af bøde for overtrædelse af bestemmelserne i forskrifterne.

Stk. 3. For overtrædelser, der begås af aktieselskaber, andelsselskaber, anpartsselskaber eller lignende, kan der pålægges selskabet som sådant bødeansvar. Er overtrædelsen begået af en kommune eller på tilsvarende

måde af et kommunalt fællesskab, der er omfattet af § 60 i lov om kommunernes styrelse, kan der pålægges kommunen eller det kommunale fællesskab bødeansvar..

§ 44. — — —

Stk. 2. Overtrædelse af denne lov eller de i dens medfør udstedte forskrifter straffes med bøde.

Kapitel 6

Ikrafttrædelses- og overgangsbestemmelser

§ 20. Loven træder i kraft den 1. juli 1985.

Stk. 2. Lov nr. 208 af 7. juni 1958 om skibes bemanning, som ændret ved lov nr. 158 af 27. maj 1964, lov nr. 151 af 10. maj 1967 og lov nr. 316 af 26. juni 1975 ophæves. Loven med ændringer forbliver dog i kraft for Grønland.

§ 45. Denne lov træder i kraft den 1. august 1958, dog således, at de i loven indeholdte bemanningsbestemmelser først finder anvendelse på det enkelte skib fra det tidspunkt, da det første gang efter lovens ikrafttræden afgår fra dansk havn eller red, dog senest 6 måneder efter lovens ikrafttræden. I tiden, indtil lovens bestemmelser kan træde i kraft for det enkelte skib, gælder de hidtidige bestemmelser.

Stk. 2. Samtidig ophæves lov nr. 50 af 28. februar 1916, lov nr. 201 af 1. april 1919, lov nr. 73 af 31. marts 1928, lov nr. 476 af 11. december 1950 samt § 7, sidste stk., i lov nr. 231 af 7. juni 1952 om sømandsuddannelse.

§ 21. Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland, men kan ved kongelig anordning sættes i kraft for Grønland med de afvigelser, som de særlige grønlandske forhold tillader.

§ 46. Denne lov gælder ikke for Færøerne.

§ 40. — — —

Stk. 5. Ministeren kan efter samråd med ministeren for Grønland fastsætte lempelser i de i denne lov indeholdte bemanningsbestemmelser, for så vidt angår skibe, der udelukkende anvendes i fart langs Grønlands kyster eller til fiskeri ud fra Grønland, hvorhos ministeren for Grønland er bemyndiget til efter samråd med handelsministeren at tillemppe de i loven indeholdte administrative og processuelle forskrifter efter de i Grønland på disse områder gældende regler.

§ 22. Direktøren kan tillade personer, der ved lovens ikrafttræden har ført eget last- eller passagerskib over 15 tons i mindst 5 år i fart langs Grønlands kyster, at føre ikke-passagerskib mellem 20 og 50 tons i kystfart ved Grønland, forudsat sådanne personer er i besiddelse af duelighedsbevis i sejlads. (Ingen tilsvarende bestemmelse)

§ 23. Sønæringsbeviser erhvervet før lovens ikrafttræden hjemler deres indehavere samme ret som hidtil og tillægges de yderligere sønæringsrettigheder, der følger af nedenstående skema:

Tons	Fartsområde	Skibsfører	Over/enestyrmand	Styrmand
20-299	Kystfart	Sætteskipper af 2. grad	Kystskipper	
	Uden for kystfart		Sætteskipper af 2. grad	
300-499	Kystfart	Skibsfører af 2. grad		Sætteskipper af 2. grad
	Uden for kystfart			
500-1599	Kystfart			
	Uden for kystfart			

(Ingen tilsvarende bestemmelse)

§ 24. Skibe, der er i fart på det tidspunkt, hvor loven træder i kraft, og hvis besætning ikke er fastsat i loven, skal have besætning i overensstemmelse med hidtil gældende bemandingsregler og bemandingsfastsættelser, indtil ny besætning er fastsat.

Stk. 2: Medfører besætningsfastsættelsen som omhandlet i stk. 1 formindskede krav,

må reduktion af besætningen inden for de første 6 måneder fra fastsættelsen kun foretages ved naturlig afgang eller ved ankomst til dansk havn. Færøsk eller grønlandsk havn anses kun for dansk havn, såfremt vedkommende søfarende har bopæl på Færøerne eller i Grønland.

(Ingen tilsvarende bestemmelse)