

Til lovforslag nr. L 128-131. Betænkning afgivet af erhvervsudvalget den 21. maj 1985

## Betænkning

over

### I. Forslag til lov om skibes besætning

### II. Forslag til sønæringslov

### III. Forslag til lov om ændring af lov om søfartsuddannelse

### IV. Forslag til lov om ændring af sømandsloven

Udvalget har behandlet lovforslagene i en række møder og har herunder stillet spørgsmål til industriministeren, som denne har besvaret skriftligt.

Udvalget har endvidere modtaget mundtlige og/eller skriftlige henvendelser fra:

Danmarks Rederiforening,  
 Danmarks Skibsførerforening,  
 Dansk Styrmandsforening,  
 Dansk Sø-Restaurations Forening,  
 Foreningen af Jernskibs- og Maskinbyggerier i Danmark,  
 Maskinmestrenes Forening,  
 Rederiforeningen af 1895,  
 Rederiforeningen for mindre skibe,  
 Samarbejdet mellem arbejdere og akademikere i Århus, Sømandsgruppen,  
 Sømændenes Arbejdsløshedsudvalg,  
 Sømændenes faglige klub, Fælleskursklubben, FKK, og  
 Sømændenes Forbund i Danmark.

Der er af industriministeren og af et mindretal stillet en række ændringsforslag, hvorom henvises til de ledsagende bemærkninger.

Herefter indstiller et *flertal* (det konservative folkepartis, venstres, det radikale venstres, centrum-demokraternes og kristeligt folkepartis medlemmer af udvalget) lovforslagene til *vedtagelse* med de af industriministeren stillede ændringsforslag.

En gennemførelse af lovforslagene er en nødvendig modernisering af søfartslovgivningen, som tager sigte på at forene hensynet til

sikkerheden til søs med bevarelsen af dansk søfarts konkurrenceevne.

Flertallet finder, at det er påkrævet at undgå at indføre lovbestemmelser, som griber ind i en indarbejdet praksis, og som kan virke u hensigtsmæssige. Flertallet finder endvidere, at der nødvendigvis skal tages hensyn ikke mindst til den mindre skibsfart, og kan derfor ikke medvirke til at lægge flere økonomiske byrder på handelsflåden.

Flertallet gør industriministeren opmærksom på, at etablering af flere uddannelsespladser skal modsvares af en rimelig forventning om et lignende antal varige arbejdspladser.

Et *mindretal* (socialdemokratiets medlemmer af udvalget) indstiller lovforslagene til *forkastelse* ved 3. behandling.

Mindretallet ønsker at udtale følgende:

Ved 1. behandling af lovforslagene (L 128-131) tilkendegav mindretallet, at man ville medvirke til ændringer i søfartslovene, hvis man havde mulighed for indflydelse på lovgivningen. Mindretallet påpegede adskillige områder, hvor man fandt ændringer nødvendige, bl.a. arbejdsmiljø, hviletidsbestemmelser, udmønstring og ændringer med henblik på at skabe forbedrede ordninger for fiskeskibe.

Undervejs i udvalgsarbejdet og under forhandlinger har det vist sig overordentlig svært at bevæge regeringspartierne. Flertallet

er åbenbart på plads og i orden, som det hedder i farvandssprøget.

Det er f.eks. helt utilfredsstillende, at bemanningen af eksisterende skibe kan ændres i henhold til den foreslåede lov (L 128). Disse skibe er bemanded i overensstemmelse med det enkelte skibs opgaver og tekniske udstyr. I en række tilfælde er bemanningen endog fastsat efter kendelse fra bemandingsnævnet, dvs. den højeste sagkundskab.

Mindretallet nærer alvorlig frygt for, at der i visse tilfælde vil kunne ske reduktioner i besætningsstørrelse i en sådan grad, at hverken skibenes sikkerhed eller miljøet om bord vil blive tilgodeset. I den forbindelse henvises til, at de søfarende allerede med den eksisterende lov præsterer et væsentligt antal overtimer, jfr. lønstatistik for søfartserhvervet fra Danmarks Statistik.

På denne baggrund er det mindretallets opfattelse, at de søfarende af miljømæssige grunde, og hvor den traditionelle arbejdsdeling (søvagter) om bord i skibene ikke er til hinder herfor, bør omfattes af de bestemmelser, der er indeholdt i arbejdsmiljøloven i land. I øvrigt er det mindretallets opfattelse, at der ikke skal særlov gives for søfarten, når dette ikke er direkte påkrævet.

Mindretallet har undervejs i denne sags behandling overvejet at stille ændringsforslag, men må – med de meldinger, der er modtaget fra regeringspartierne – undlade dette.

Mindretallet ønsker ikke at få lod og del i en lovgivning, hvor mindretallet ikke har haft nogen form for medindflydelse.

Derfor må mindretallet stemme imod samtlige 4 lovforslag ved 3. behandling og undlade at stemme ved afstemningerne om ændringsforslagene.

Mindretallet kan dog stemme for de af industriministeren stillede redaktionelle ændringsforslag under nr. 1 og 10 til forslag til sønæringslov (L 129).

Et andet mindretal (socialistisk folkepartis medlemmer af udvalget) finder det forkasteligt, at denne lovpakke presses igennem uden grundig forudgående udredning af såvel søfartens som de søfarendes forhold. Mindretallet henleder opmærksomheden på de graverende oplysninger, som udvalget har modtaget, om sygeligheden og dødeligheden blandt søfolk sammenlignet med andre er-

hvervsgrupper. Fortsatte nedskæringer af besætningsstørrelserne kan ikke undgå yderligere at forøge såvel det fysiske som psykiske pres på søfolkene med yderligere nedslidning til følge. De foreslåede forbedringer af hviletidsbestemmelserne i sømandsloven er helt utilstrækkelige til at opveje disse negative konsekvenser.

Mindretallet indstiller derfor forslag til lov om skibes besætning (L 128) til forkastelse ved 3. behandling, men ønsker dog at stille de under nr. 1–10 nævnte ændringsforslag.

For så vidt angår forslag til sønæringslov (L 129) og forslag til lov om ændring af lov om søfartsuddannelse (L 130) kan mindretallet stemme for disse, hvis mindretallets ændringsforslag vedtages. Mindretallet indstiller derfor disse 2 lovforslag til vedtagelse med de af mindretallet stillede ændringsforslag.

Mindretallet kan endvidere stemme for de af industriministeren stillede redaktionelle ændringsforslag til forslag til sønæringslov (L 129).

Forslag til lov om ændring af sømandsloven (L 131) indstilles ligeledes til vedtagelse med de af mindretallet stillede ændringsforslag.

## Ændringsforslag

til

### I. Forslag til lov om skibes besætning (L 128)

Af et mindretal (SF):

Til § 4

1) I stk. 2, nr. 1), indsættes efter ordet »maskinvagt« ordene: »samt opretholdelse af obligatorisk søvagt for skibe under sejlads«.

2) Stk. 2, nr. 4), affattes således:  
»4) anden vedligeholdelse og rengøring af sikkerheds-, hygiejne- og sundhedsmæssig art.«.

3) Stk. 2, nr. 5), affattes således:  
»5) fortøjnings- og afsejlingsopgaver, herunder laste-, losse- og surringsopgaver samt skibsarbejde ved laste- og losseklargøring.«.

4) I stk. 2 tilføjes efter nr. 6 som nyt nummer:

## Bet. o. lovf. om skibes besætning m.m.

»7) forebyggelse og bekæmpelse af forurening.«

5) I *stk. 3* udgår ordene », til anvendelse af enhedsmandskab.«

6) *Stk. 4, 1. pkt.*, affattes således:

»For lastskibe, der er indrettet og udstyret som nedenfor angivet, og som er bygget og konstrueret efter 1984, fastsættes besætningens størrelse og sammensætning efter *stk. 5* og 6.«

## Til § 5

7) *Stk. 2* udgår.

8) *Stk. 3*, der bliver *stk. 2*, affattes således:

»*Stk. 3*. Personer, der som lærlinge eller aspiranter er antaget til uddannelse til styrmand, og personer, der som lærlinge eller aspiranter er antaget til uddannelse til maskinmestre, kan kun undtagelsesvis medregnes til den foreskrevne besætning.«

## Til § 16

9) I *stk. 2* udgår in fine ordene »eller for et bestemt tidsrum af ikke over 6 måneder«.

## Til § 18

10) *Stk. 6* affattes således:

»*Stk. 6*. I nævnets behandling af en sag deltager formanden og repræsentanter for de i sagen berørte søfolks organisationer og rederes organisationer, således at disse er lige- ligt repræsenteret.«

## Bemærkninger

## Til nr. 1

Søvagter for skibe under sejlads er allerede nu obligatorisk i henhold til industriministerens bekendtgørelse om vagthold på skibe (bekendtgørelse nr. 163 af 10. april 1984) samt i henhold til STCW-konventionen om vagthold.

Forslagsstillerne ønsker imidlertid bestemmelsen fastsat i loven for at sikre, at besætningsstørrelsen fastsættes på en sådan måde, at der kan opretholdes en sikker vagt til behørigt udgik.

103 Udvalgenes betænkninger m.m. (undt. finans- og tillægsbev.lovforslag)

## Til nr. 2

Hensigten med den foreslåede ændring af affattelsen af nr. 4) er at sikre overholdelse af industriministerens bekendtgørelse om opholdsrum for skibsmandskab, hvori det fastslås, at opholdsrum såsom soverum, spiserum, toiletter, baderum m.v. rengøres dagligt. I svaret på udvalgets spørgsmål nr. 28 har industriministeren nævnt, at rengøring af aptering, herunder egne lukafer, er indeholdt i § 4, *stk. 2*. Den foreslåede ændring præciserer, at dette er tilfældet.

## Til nr. 3

Dette ændringsforslag skal ses på baggrund af den betydning, som arbejdsopgaverne i forbindelse med ankomst og afsejling har. I dag ankommer og afsejler mange skibe inden for en periode på 24 til 48 timer. Her er der tale om mange og store arbejdsopgaver for hele besætningen. De forskellige opgaver i forbindelse med fortøjning, losse- og/eller lasteklargøring, vagt og afsejling fra havn skal udføres af skibenes besætning. En stor del af dette arbejde bliver udført, inden skibet kommer i havn, og efter at skibet er afsejlet, for på denne måde at sikre den minimale tid under land.

Dertil kommer, at de her nævnte opgaver er forskellige, afhængigt af skibenes anvendelse, fartområde og driftsform m.v. Da udgangspunktet i lovforslaget er, at der for hvert enkelt skib fastsættes en besætning under hensyntagen til de i denne paragraf nævnte forhold, må de nævnte arbejdsopgaver derfor nævnes i lovtæksten.

## Til nr. 4

Dette ændringsforslag er af stor betydning såvel for hensynet til menneskeliv på søen og i land som for hensynet til skibet og havet.

I dag sejler en stor mængde specialskibe med forskellige former for farlig last. Dette gælder ikke mindst for tankskibsflåden. Det er vigtigt, at besætningen er i stand til at forebygge og bekæmpe forureningsulykker om bord. Den første opgave er selvfølgelig at forebygge disse. Men sker der ulykke, er det vigtigt, at besætningen er i stand til at bekæmpe forureningen om bord i skibet, herunder at isolere omfanget af en sådan ulykke. Der skal i sådanne situationer også være

folk til brug af redningsudstyr og til bjærgning af eventuelle skadede besætningsmedlemmer.

Kravene afhænger naturligvis stærkt af skibets art og anvendelse og er eksempelvis større for et tankskibs end for et container-skibs vedkommende. Derfor bør disse elementer med, når besætningsstørrelsen for et skib fastsættes.

Til nr. 5 og 7

Det foreslås, at enhedsmandskab ikke indføres, før overenskomstforholdene for en sådan besætningstype er klarlagte.

Til nr. 6

For eksisterende skibe har statens skibstilsyn på baggrund af undersøgelser fastsat en besætning ud fra sikkerhedsmæssige vurderinger. Derfor bør loven kun omfatte nye skibe. Til gengæld er der ingen grund til, at loven ikke omfatter skibe i kystfart. Disse skibe har oftest flest havneanløb og dermed flest ankomst- og afgangsdage med deraf følgende arbejdsbelastning.

Til nr. 8

Med den foreslåede ændring fastholdes den nugældende lovs bestemmelser, hvorefter styrmands- og maskinmesteraspiranter kun undtagelsesvis kan medregnes ved fastlæggelse af besætningen.

Til nr. 9

Ved den foreslåede ændring begrænses muligheden for at dispensere fra såvel denne som fra andre lovs bestemmelser. Under hensyntagen til de moderne samfærdselsmidler og dermed mulighederne for hurtigt at sende et nyt besætningsmedlem ud synes den foreslåede dispensationsbestemmelse unødigt rummelig.

Til nr. 10

Den foreslåede paritet mellem de søfarendes og redernes repræsentanter er ofte mere formel end reel, idet eksempelvis skibsførere og dæksmandskab ikke nødvendigvis har identiske interesser, og i tilfælde af uenighed mellem de søfarendes organisationer vil redernes organisationer automatisk kunne op-

nå majoritet. Det foreslås derfor, at kun de i sagen berørte organisationer deltager i sagsbehandlingen.

## Ændringsforslag til

### II. Forslag til sønæringslov (L 129)

Af industriministeren, tiltrådt af udvalget:

Til § 13

1) I nr. 2) ændres »litra b og c« til: »nr. 2) og 3)«.

Af et mindretal (SF):

Til § 19

2) Stk. 1, 1. pkt., (indledningen) affattes således:

»For at kunne påmønstres som ubefaren matros eller ubefaren motormand skal vedkommende opfylde en af nedenstående betingelser:«.

3) Stk. 2 udgår.

Stk. 3 bliver herefter stk. 2.

Til § 20

4) I stk. 1 udgår ordene »når påmønstring sker i de i § 19, stk. 1, nævnte havne, eller når ansættelse er sket her i landet,«.

5) Stk. 2 udgår.

Stk. 3 bliver herefter stk. 2.

Til § 22

6) Stk. 1 affattes således:

»For at kunne påmønstres som befaren motormand skal vedkommende efter at have opfyldt betingelserne i § 19, stk. 1 eller 2, have udført maskintjeneste i søgående skibe i 12 måneder og enten have gennemgået et erhvervsfagligt afslutningskursus for maskinmandskab eller have erhvervet svendebrev eller uddannelsesbevis som omhandlet i § 19, stk. 2.«

7) Stk. 3 udgår.

Til § 23

8) I *stk. 1* udgår ordene », når påmønstring sker i de i § 19, *stk. 1*, nævnte havne, eller når ansættelse er sket her i landet,«.

9) *Stk. 2* udgår.

*Stk. 3* bliver herefter *stk. 2*.

Af *industriministeren*, tiltrådt af *udvalget*:

Til § 33

10) I *stk. 4* ændres »§§ 12–15« til: »§§ 2–15«.

Af et *mindretal* (SF):

Til § 36

11) *Stk. 4* udgår.

Til kapitel 6 (overskriften)

12) Kapiteloverskriften affattes således:

»Ikrafttrædelses-, overgangs- og straffebestemmelser«

Ny paragraf

13) Efter § 52 indsættes som ny paragraf:

»§ 01. Overtrædelse af loven straffes med bøde og i gentagelsestilfælde med hæfte.«

Bemærkninger

Til nr. 1

Der er alene tale om redaktionelle ændringer.

Til nr. 2

Det foreslås, at enhedsmandskab ikke indføres, før overenskomstforholdene for en sådan besætningstype er klarlagte.

Til nr. 3

Det er ikke i overensstemmelse med moderne transportforhold kun at stille uddannelseskraft, når påmønstring sker i Nordvesteuropa. Det foreslås derfor at fjerne denne begrænsning.

Til nr. 4, 5, 6, 7, 8, 9 og 11

Der henvises til det under nr. 3 stillede ændringsforslag.

Til nr. 10

Der er tale om en trykfejl. Bestemmelsen svarer til gældende lov.

Til nr. 12

Den foreslåede ændring er en konsekvens af den under nr. 13 foreslåede ændring.

Til nr. 13

Det har vist sig, at der sker mange overtrædelser af lovens bestemmelser, uden at disse overtrædelser kan retsforfølges på grund af manglende straffebestemmelser. Det foreslås derfor at indføre sådanne.

Ændringsforslag

til

III. Forslag til lov om ændring af lov om søfartsuddannelse (L 130)

Af et *mindretal* (SF):

Til § 1

1) *Nr. 1* udgår.

2) *Nr. 4* affattes således:

»4. I § 5, *stk. 3*, 2. *pkt.*, udgår ordene »§ 6, *stk. 2*, eller«.«

3) *Nr. 11* udgår.

4) *Nr. 12* udgår.

Bemærkninger

Til nr. 1–4

Det foreslås, at uddannelse af enhedsmandskab ikke påbegyndes, før overenskomstforholdene for en sådan besætningstype er klarlagte.

Ændringsforslag

til

IV. Forslag til lov om ændring af sømandsloven (L 131)

Til § 1

Af et *mindretal* (SF):

## Bemærkninger

1) Efter nr. 2 indsættes som nyt nummer:

»01. I § 7, stk. 1, ændres »6 måneder« til: »4 måneder«, og i § 7, stk. 2, ændres »9 måneder« til: »4 måneder«.

2) Efter nr. 2 indsættes som nyt nummer:

»02. I § 8, stk. 1, 1. pkt., udgår ordene »der har bopæl i Danmark, og«, efter ordene »fri rejse til sin bopæl« indsættes ordene: »eller forhyringssted«, og »6 måneder« ændres til: »4 måneder«.

3) I den under nr. 3 foreslåede affattelse af § 12 indsættes i stk. 1 efter nr. 2) som nyt nummer:

»3) om bord i skibet er last, som det ifølge dansk lovgivning er ulovligt at transportere, eller skibet med last overtræder dansk lovgivning ved denne transport.«

4) I den under nr. 3 foreslåede affattelse af § 12, stk. 3, 3. pkt., udgår ordene », såfremt der opstår mulighed for at landsætte den pågældende«.

5) Det under nr. 3 foreslåede § 12, stk. 4, affattes således:

»Stk. 4. Fratræder sømanden efter stk. 1 eller 2, betaler rederen udgifterne til rejse med underhold til hjemstedet eller efter rederens bestemmelse til forhyringsstedet.«

6) I den under nr. 4 foreslåede affattelse af § 57, stk. 1, affattes 4. og sidste punktum således:

»For sømænd, der ikke deltager i vagttjenesten, skal arbejdstiden dog tilrettelægges således, at der i hvert døgn gives den pågældende en sammenhængende hvileperiode på mindst 11 timer.«

Af *industriministeren*, tiltrådt af et *flertal* (KF, V, RV, CD og KrF):

7) I den under nr. 4 foreslåede affattelse af § 57, stk. 1, affattes 4. og sidste punktum således:

»Såfremt skibsføreren finder det sikkerhedsmæssigt forsvarligt, kan bestemmelsen dog fraviges ved ankomst til eller afgang fra havn.«

Til nr. 1 og 2

Hensigten med ændringsforslagene under nr. 1 og 2 er at give alle søfarende ret til hjemrejse, uanset om de har bopæl i Danmark eller ikke. Det er urimeligt, at folk, der på grund af manglende familie ikke oprettholder en bopæl, helt skal miste muligheden for at bevare en tilknytning til Danmark.

Desuden foreslås den periode, der giver ret til fri hjemrejse, nedsat fra 6 til 4 måneder. Det er nu over 10 år siden, bestemmelserne om hjemrejse efter 6 måneder blev indført. I denne periode har skibsfarten udviklet sig enormt. Skibene ligger kun ganske kort tid under land, og der er kun få muligheder for at få fri.

Men den væsentligste faktor er, at søfolk som andre mennesker må have retten til et familieliv. Det er svært at have familie og skulle være væk i 6 til 7 måneder hvert år. Alene skilsmissetallene for søfolk taler deres tydelige sprog. Den stadig mere forcerede fart og den mindre besætning betyder øget fysisk og psykisk belastning. Det hjælper kun lidt, at der er bedre fysiske rammer i skibene, når det sociale liv og de menneskelige relationer mangler.

Alene den kendsgerning, at 11 pct. af samtlige søfarende, der gennemgik den obligatoriske lægeundersøgelse i 1984, fik udmønstringstilladelse med begrænsning eller forbud mod udmønstring, viser, at der er tale om store fysiske og psykiske belastninger.

Forslagsstillerne er opmærksomme på, at nogle af de søfarendes organisationer finder den foreslåede nedsættelse til 4 måneder utilstrækkelig og ønsker en større nedsættelse. Det drejer sig om organisationer, der i deres overenskomster allerede har sikret sig hjemrejse efter en kortere periode end 6 måneder og derfor vil få ringe eller ingen glæde af den foreslåede nedsættelse. Forslagsstillerne har imidlertid lagt vægt på især at tilgodese de grupper, der skal være væk længst, før de får ret til hjemrejse.

Til nr. 3

Hensigten med den foreslåede ændring er at give den søfarende ret til at afmønstre, hvis det viser sig, at skibet deltager i ulovlig-

heder enten ved at føre ulovlig last (f.eks. narkotika) eller ved, at selve transporten er ulovlig (f.eks. våbensmugling til Sydafrika).

Til nr. 4

Den søfarende bør altid have mulighed for at afmønstre i de tilfælde, der er omhandlet i den under nr. 3 foreslåede affattelse af § 12, stk. 1. I givet fald må skibet anløbe havn eller red, hvis det ikke på anden måde er muligt at landsætte den pågældende på et sted, hvorfra der er transportmuligheder.

Til nr. 5

Det foreslås, at den søfarende fritages for at betale nogen andel af hjemrejseomkostningerne i de tilfælde, som der er henvist til i bemærkningerne til ændringsforslagene nr. 3 og 4.

Til nr. 6

Det foreslås, at hviletidsbestemmelserne også skal gælde ved ankomst til havn. Forslagsstillerne finder det ikke betryggende, at industriministeren ikke har kunnet sige noget generelt om, hvor lang arbejdstid suspensionen af hviletidsreglerne kan medføre, men at han dog ikke mener, at en arbejdstid på 23 timer i træk er sandsynlig.

Der er en lang række skibe, som afgår inden for de første døgn efter ankomst. I forbindelse med ankomst er der arbejdsopgaver såsom laste/losse-klargøring. Dette sker ofte, mens skibet er på vej mod havn. Under haveophold er der forskellige arbejdsopgaver

såsom åbning og lukning af luger, vagttjeneste i lasten m.v.

Dertil kommer, at for at sejle til visse havne er der flere timers sejlads med lods. Ved passage af Panamakanalen, St. Lawrence Seaway, Suezkanalen, Kielerkanalen og lignende steder kan der være op til et døgn arbejde med fortøjning, afgang fra og til sluser, fortøjning ved og afgang fra ventekaj m.v.

Yderligere skal nævnes, at under dårlige vejrforhold såsom isslag kan det ligeledes tage mange timer, inden skibet ankommer. Det samme er tilfældet i havne med store tidevandsforskelle. Her skal der mange gange passeres en eller flere sluser med mange timers ventetid i hver.

Efter et sådant arbejde kan besætningen stadig holdes ved ankomst, og der er mere arbejde med lastning eller losning. Måske samme døgn eller det efterfølgende er der afgang, og besætningen har ikke krav på hvile.

Til nr. 7

Ligesom ved ankomst til havn vil der også ved afgang fra havn kunne opstå særlige situationer, hvor det vil kunne være vanskeligt at overholde hviletidsbestemmelserne, f.eks. forsinkelse af uvedkommende årsager, manglende mulighed for tilladelse til at forblive ved kaj etc.

Det påhviler herved skibsføreren at påse, at eventuel overskridelse af hviletidsbestemmelser er nødvendig og forsvarlig, og at vagtgående personale har fået fornøden hvile med henblik på bestridelse af vagttjenesten.

*Henning Andersen (KF) nfm. Flemming Hansen (KF) Jette Thomsen (KF)*

*Aagaard (KF) Svend Heiselberg (V) Jens Peter Jensen (V) Brusvang (CD)*

*Inger Stilling Pedersen (KrF) Svend Andersen (S) Arne Jensen (S)*

*Erling Jensen (S) fmd. Kelm-Hansen (S) Tove Lindbo Larsen (S) Lissa Mathiasen (S)*

*Jes Lunde (SF) Rahbæk Møller (SF) Aase Olesen (RV)*

Partierne VS, FP og FD havde ikke medlemmer i udvalget.