

Lovforslag nr. L 111. Fremsat den 2. december 1987 af industriministeren (Nils Wilhjelms)

## Forslag

til

### Lov om ændring af lov om skibes besætning

#### § 1

I lov nr. 239 af 6. juni 1985 om skibes besætning foretages følgende ændringer:

1. I § 2 indsættes efter nr. 5 som nyt nr.:

»»6) STCW-konventionspåtegning«: Påtegning på sønæringsbevis udfærdiget i overensstemmelse med bestemmelserne i artikel VI i den internationale konvention om uddannelse af søfarende, om sønæring og om vagthold, 1978 (STCW-konventionen).«

Nr. 6 ophæves.

2. § 2, nr. 7, affattes således:

»»Tons«: Den til enhver tid i skibets målebrev angivne bruttotonnage (BT) eller bruttore-

gistertonnage (BRT), idet eventuelle decimaler bortkastes. Indeholder målebrevet 2 bruttoregistertonnager, da den største af disse.

Er såvel et skibs bruttotonnage (BT) som dets bruttoregistertonnage (BRT) målt, forstås ved »tons« den mindste af disse tonnager.«

3. I § 4, stk. 3, udgår ordene: »samt til behovet for uddannelsesstillinger«.

4. § 4, stk. 4, 5 og 6 ophæves.

5. § 6, stk. 1, affattes således:

»Skibsførere, navigations- og maskinofficerer skal have sønæringsbevis med STCW-konventionspåtegning i overensstemmelse med nedenstående skemaer.

#### Skibsførere og Navigationsofficerer

Skibe under 200 tons i kystfart

Tons	Skibsfører	Styrmand
20-99	Kystskipper (STCW-regl. II/3 as Master)	Duelighedsbevis i sejlads (STCW-regl. II/3 as watchkeeping officer)
100-199		Bedstemand (STCW-regl. II/3 as watchkeeping officer)

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

Tons	Skibsfører	Overstyrmand	Øvrige styrmænd
20-1599	Sætteskipper (STCW-regl. II/2 as Master)	Styrmand af 3. grad (STCW-regl. II/2 as Chief Mate)	Styrmand af 3. grad (STCW-regl. II/4 as Watchkeeping Officer)
1600 og derover	Skibsfører (STCW-regl. II/2 as Master)	Styrmand af 1. grad STCW-regl. II/2 as Chief Mate)	

### Maskinofficerer

Fremdrivnings- effekt (kW)	Maskinchef /Enemaskinmester	1. maskinmester	Øvrige maskinmestre
100-749	Duelighedsbevis i motorpasning		
750-2999	Skibsmaskinist af 1. grad (STCW-regl. III/3 as Chief Engineer)	Skibsmaskinist af 2. grad (STCW-regl. III/3 as 2nd Engineer)	Skibsmaskinist af 2. grad (STCW-regl. III/4 as Watchkeeping Officer)
3000 og derover	Skibsmaskinchef (STCW-regl. III/2 as Chief Engineer)	Skibsmaskinmester af 1. grad (STCW-regl. III/2 as 2nd Engineer)	

**6. I § 6 indsættes efter stk. 1 som nyt stk.:**

»Stk. 2. I skibe registreret i Dansk Internationalt Skibsregister kræves ikke danske beviser, men gyldigt sønæringsbevis med den i skemaet i stk. 1 anførte konventionspåtegning. Skibsførere skal dog have dansk indfødsret eller have adgang til lønnet beskæftigelse her i landet på samme vilkår som danske statsborgere, jfr. sønæringslovens § 41.«

Stk. 2 bliver herefter stk. 3.

**7. I § 8 indsættes som stk. 2:**

»Stk. 2. I skibe registreret i Dansk Internationalt Skibsregister kan bevis som skibskok erstattes af en læretid i kokkefaget på 48 måneder, heraf mindst 24 måneder i søgående skibe.«

**8. § 11, stk. 3, 1. punktum, affattes således:**

»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 i nærfart være 1 person med duelighedsbevis i motorpasning og uden for nærfart 2 personer med duelighedsbevis i motorpasning«.

Skemaet udgår.

**9. § 11, stk. 4, sidste punktum ophæves.**

**10. I § 12, stk. 3, ændres »600« til: »750«.**

**11. § 15 affattes således:**

»§ 15. Industriministeren kan efter samråd med redernes og de søfarendes organisationer ændre de i loven indeholdte tonnagegrænser til grænser fastsat i bruttotons eller anden måleenhed, samt ændre de i loven indeholdte grænser for fremdrivningseffekt.«

12. I § 16, stk. 1, indsættes efter »besætningsregler«: »samt fastsætte særlige uddannelseskrav«.

13. I § 19, stk. 1, ændres »§ 6, stk. 1,« til »§ 6,

stk. 1 og 2« og »§ 11, stk. 1, 3 og 4« til § 11, stk. 1 og 3.«.

## § 2

Loven træder i kraft ved bekendtgørelsen i Lovtidende.

## § 3

Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland, men kan ved kgl. anordning sættes i kraft for Grønland med de afvigelser, som de særlige grønlandske forhold tilsiger.

## Bemærkninger til lovforslaget

### Almindelige bemærkninger

Nærværende lovforslag fremsættes med henblik på:

1. at skabe mulighed for, at den i det samtidigt hermed fremsatte forslag til lov om uddannelse af maskinmestre omhandlede person, der har bestået 1. årsprøve til maskinmestereksamen, kan gøre tjeneste som maskinofficer i skibe med fremdrivningsmaskineri under 3000 kW, jfr. det samtidigt hermed fremsatte forslag til lov om ændring af sønæringsloven,
2. at tilvejebringe bedre muligheder for på et sikkerhedsmæssigt forsvarligt grundlag og under hensyn til internationalt gældende konventioner at tilpasse danske skibes besætning, såvel kvantitativt som kvalitativt, til den udvikling, der finder sted inden for skibsfartserhvervet, og til forholdene i de lande, som dansk skibsfart konkurrerer med,
3. at skabe mulighed for, at loven kan finde anvendelse på skibe registreret i Dansk Internationalt Skibsregister, samt
4. at foretage sådanne ændringer, som erfaringerne ved lovens administration og lovens virke har vist ønskelige.

#### Ad 1.

Den internationale konvention om uddannelse af søfarende, om sønæring og om vagthold, 1978 (STCW-konventionen), fastsætter bl.a. obligatoriske minimumskrav til skibsofficerers teoretiske og praktiske uddannelse. Den eksisterende maskinisteksamen opfylder ikke fuldt ud konventionens krav til en maskinofficer i skibe med fremdrivningseffekt over 750 kW. Ved besætningslovens ikrafttræden ophævedes adgangen til at nedbremse skibes maskineri med henblik på at komme under visse effektgrænser, der havde relation til den tidligere bemandingslov, hvorved mange mindre skibes maskineri blev fastsat til mere end 750 kW. Endelig har det vist sig mindre tillokkende for personer med maskinmestereksamen at søge ansættelse i de mindre skibe.

Der er herved opstået et stort behov for en skibsmaskinist, der opfylder konventionens krav til en maskinofficer i skibe med begrænset fremdrivningseffekt. Bestået 1. årsprøve til den i forslag til lov om uddannelse af maskinmestre omhandlede maskinmestereksamen vil opfylde de teoretiske krav, som konventionen stiller for udførelse af sådan tjeneste i skibe med fremdrivningsmaskineri under 3000 kW.

På grundlag af bestået 1. årsprøve til maskinmestereksamen og fartstid i overensstemmelse med STCW-konventionen vil der kunne erhverves bevis som skibsmaskinist af 2. og 1. grad, jfr. herved kvalifikationskravene i skemaet til det foreslåede nye § 6, stk. 1.

#### Ad 2.

Uanset at de danske søfartsuddannelser fuldt ud opfylder kravene i STCW-konventionen, er de til de enkelte sønæringsbeviser knyttede sønæringsrettigheder i flere tilfælde begrænset i forhold til konventionsrettighederne.

Disse begrænsninger foreslås ophævet, således at alle sønæringsbeviser tillægges fulde konventionsrettigheder.

Sønæringsbeviser for skibsførere og officerer udstedt i overensstemmelse med konventionen skal af den udstedende administration i en i konventionen foreskrevet form påtegnes om konventionsrettighederne. Sådant påtegningsmateriale danner endvidere grundlaget for udenlandske myndigheders kontrol af bemanningen om bord i danske skibe (Port State Control), og den krævede påtegningsmateriale bør derfor anføres ved det enkelte sønæringsbevis i lovens skemaer over kvalifikationskrav.

Bemandingsskalaerne i lovens § 4, stk. 5, afspejlede med enkelte undtagelser den faktiske bemanning i skibe, der var udstyret som anført i stk. 4, ved lovens forelæggelse i 1985 og skulle tjene som udgangspunkt ved besætningsfastsættelsen.

Disse skalaer foreslås ophævet. - De har udført deres mission, og dels afspejle de - efter mange besætningsfastsættelser og mange afgørelser i Besætnings-

nævnet - ikke længere den faktiske bemanning, dels virker de hindrende med hensyn til at følge den teknologiske udvikling på området. F.eks. kræves i norske skibe kun 2 styrmænd i skibe op til 4000 bruttoregister tons (BRT), medens lovens vejledende skala anfører 3 styrmænd i skibe over 2000 BRT.

*Ad 3.*

Der henvises til bemærkningerne til det samtidigt hermed fremsatte forslag til lov om Dansk Internationalt Skibsregister.

*Ad 4.*

Ved at indføre fulde konventionsrettigheder undgås en række dispensationer, som belaster såvel rederierhvervet som administrationen, ligesom sådanne dispensationer kan give anledning til problemer i forbindelse med bemandskontrol i udenlandsk havn.

Endvidere bliver det i lovens § 10 omhandlede certifikat (Safe Manning Document), stærkt forenklet, idet det for almindelige lastskibe ikke længere vil være nødvendigt at påføre kvalifikationskrav på certifikatet. Kvalifikationskravene bliver de internationale vedtagne krav, således som foreskrevet i STCW-konventionen, hvilket også skulle lette bemandskontrol af danske skibe i udenlandsk havn.

Lovforslaget får hverken statsfinansielle eller statsadministrative konsekvenser.

*Bemærkninger til de enkelte bestemmelser*

*Til § 1*

Forslagets nr. 1 og 2 tager hensyn til lovforslag nr. L 84 om ændring af skibsregistreringsloven m.fl. love (overførsel af beføjelser til Søfartsstyrelsen), jf. sidstnævnte forslags § 2, nr. 2.

*Ad nr. 1.*

Definitionen er indført under hensyn til de i § 6 anførte konventionsreglementer.

Den tidligere definition under dette punkt af en »maskinpasser« foreslås ophævet, da en sådan efter forslaget udgår af loven.

*Ad nr. 2.*

Bruttoregister tonnagen (BRT), vil principielt være afskaffet i 1994 og flere og flere skibe er alene målt i bruttotons (BT) i henhold til de nye måleregler.

Ved sidste punktum er retten til at fastsætte bemanningen på grundlag af et skibs bruttoregister tonnage, hvis denne tonnage er den mindste, opretholdt, jf.

Industriministeriets cirkulære af 15. maj 1984 om måling af skibe.

*Ad nr. 3.*

Ved lovens forelæggelse i 1985 havde udviklingen medført, at antallet af uddannelsesstillinger, især for så vidt angik ubefarne matroser, var begrænset til de mindre skibe. Det anførtes derfor i bemærkningerne til loven, at det ved fastsættelse af en besætning, der afveg fra skemaerne i stk. 5, skulle tilstræbes, at der også blev uddannelsesstillinger i større skibe, hvor dette ud fra en sikkerhedsmæssig betragtning ansås for forsvarligt.

Eftersom skemaerne foreslås ophævet og under hensyn til, at besætningen ikke skal fastsættes højere, end hensynet til sikkerheden tilsiger, foreslås det, at dette hensyn udgår af loven.

Det tilføjes, at der i den forløbne tid er fastsat en række stillinger som ubefaren matros i større skibe.

*Ad nr. 4.*

Der henvises til de almindelige bemærkninger.

*Ad nr. 5.*

Som anført i de generelle bemærkninger er de enkelte sønæringsbeviser i skemaerne over kvalifikationskrav til skibsførere og officerer tillagt fulde konventionsrettigheder.

Dette medfører, at personer med bevis som sætteskipper og bevis som styrmand af 3. grad får ret til at gøre tjeneste som henholdsvis fører og overstyrmand i skibe op til 1600 tons. I den gældende lov er disse rettigheder begrænset til 800 tons.

Det bemærkes, at de tilføjede konventionsreglementer er ens for f.eks. skibsfører og sætteskipper, men bevis som sætteskipper er påtegnet om, at det kun giver rettigheder som fører og overstyrmand i skibe under 1600 tons.

I skemaet over kvalifikationskrav til maskinofficerer er den foreslåede skibsmaskinist af 1. og 2. grad tillagt sønæringsrettigheder, der giver ret til at gøre tjeneste i skibe med fremdrivningseffekt under 3000 kW. Samtidig er den mulighed, der er indeholdt i den gældende lov, for at foreskrive en maskinpasser eller en skibsmaskinist i skibe med fremdrivningsmaskineri mellem 600 og 750 kW foreslået ophævet, således at maskineri med fremdrivningseffekt under 750 kW i alle tilfælde kan betjenes af 1 person med duelighedsbevis i motorpasning.

I det samtidigt hermed fremsatte forslag til ændring af sønæringsloven er det foreslået, at bevis som skibsmaskinmester af 3. grad udgår, eftersom udvik-

lingen har medført, at det er overflødig og uhensigtsmæssigt med 4 maskinmesterbeviser. Bevis som skibsmaskinmester af 2. grad og bevis som styrmand af 2. grad er herefter de laveste beviser for personer, der har bestået henholdsvis maskinmestereksamen og skibsførereksamen.

Som følge af overgangen til fulde konventionsretigheder er ingen af de 2 ovennævnte beviser anført i skemaerne over kvalifikationskrav til skibsofficerer, idet personer med henholdsvis bevis som skibsmaskinist af 2. grad og bevis som styrmand af 3. grad opfylder betingelserne for at gøre tjeneste i samme stillinger som de 2 førstnævnte beviser giver ret til.

Uanset at de 2 sønæringsbeviser ikke er foreskrevet som kvalifikationskrav i loven, må det forventes, at personer med disse kvalifikationer fortsat vil bestride de under »øvrige maskinmestre« og »øvrige styrmand« omhandlede stillinger i større skibe, hvorved bemærkes, at en skibsmaskinmester og en styrmand af 1. grad i henhold til gældende fartskrav og til kravene i STCW-konventionen skal have gjort tjeneste i 12 måneder i stilling, hvor bevis af lavere grad er foreskrevet, for at kunne erhverve 1. gradsbeviset. Det overlades således til erhvervet at sikre den nødvendige rekruttering til de øverste stillinger om bord i større skibe.

Det skal tilføjes, at skemaerne over kvalifikationskrav har givet anledning til misforståelser, idet de af og til har været opfattet som bemandsingsskemaer. Det skal derfor præciseres, at der alene er tale om kvalifikationskrav. Således kan man f.eks. ikke af skemaet over kvalifikationskrav til maskinofficerer se, om et skib med fremdrivningseffekt over 3000 kW skal have 1, 2 eller 3 maskinofficerer om bord til betjening af skibets maskineri.

Derimod kan man på grundlag af skibets tonnage og fremdrivningseffekt – når besætningsfastsættelsen er foretaget ud fra kriterierne i lovens § 4 - i skemaerne se, hvilke kvalifikationskrav skibsføreren og de foreskrevne navigations- og maskinofficerer skal opfylde for at bestride de omhandlede stillinger.

#### *Ad nr. 6.*

Det foreslås, at udenlandske skibsofficerer med samme konventionspåtegning som danske officerer kan gøre tjeneste i skibe i Dansk Internationalt Skibsregister. Skibsføreren skal dog have dansk indfødsret eller eventuelt i overensstemmelse med gældende regler være EF-borger.

#### *Ad nr. 7.*

I skibe i Dansk Internationalt Skibsregister kræves ikke nødvendigvis dansk bevis som skibskok, men tilsvarende uddannelse.

#### *Ad nr. 8.*

Som en konsekvens af den foreslåede ændring i lovens § 6, stk. 1, foreslås det, at også maskineri i fiske-skibe med fremdrivningseffekt under 750 kW skal kunne betjenes af personer med duelighedsbevis i motorpassing, og at maskinpasseren derfor udgår.

Det bemærkes herved, at duelighedsprøve i motorpassing er indeholdt i pensumkravene til alle nautiske eksaminer.

#### *Ad nr. 9.*

Ændringen er en følge af, at det foreslås, at maskinpasseren udgår af loven.

#### *Ad nr. 10.*

Også for fritidsfartøjer foreslås, at en person med duelighedsbevis i motorpassing må betjene maskineri med fremdrivningseffekt under 750 kW.

#### *Ad nr. 11.*

Den gældende lovs tonnagegrænser er alene baseret på bruttoregister tonnagen med en hjemmel for ministeren til efter samråd med erhvervets parter at ændre disse grænser under hensyn til ændringer i internationale konventioner, som Danmark har ratificeret.

Ved forelæggelse af besætningsloven i 1985 var der i Den Internationale Maritime Organisation (IMO) igangsat drøftelser vedr. det problem, der for visse skibes vedkommende opstår ved indførelse af bruttotonnagen, jfr. bestemmelserne i lov nr. 203 af 18. maj 1977 om skibsmåling. Disse drøftelser har ikke ført til ændrede måleregler, men det kan ikke udelukkes, at visse justeringer i internationalt fastsatte regler vil blive gennemført.

Endvidere indeholder Den Internationale Konvention om sikkerhed for fiskeskibe (Torremolinos-konventionen), grænser baseret på fiskeskibes længde i meter, og de af IMO udfærdigede rekommandationer om minimumskrav til fiskeskipperes kvalifikationer er baseret på Torremolinos-konventionens længdegrænser.

Det må derfor fortsat anses for hensigtsmæssigt, at ministeren har hjemmel til at justere eller ændre lovens grænser for tonnage og effekt under hensyn til internationalt vedtagne regler.

#### *Ad nr. 12.*

Tilføjelse skal tydeliggøre, at der - som det sker i dag - kan stilles særlige uddannelseskrav i forbindelse med besætningsfastsættelsen for f.eks. flyvebåde og luftpuddefartøjer m.fl.

*Ad nr. 13.*

Ændringerne er en følge af de øvrige foreslåede ændringer i loven.

## Bilag

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

1. I § 2 indsættes efter nr. 5 som nyt nr.:

»»6) STCW-konventionspåtegning«: Påtegning på sønæringsbevis udfærdiget i overensstemmelse med bestemmelserne i artikel VI i den internationale konvention om uddannelse af søfarende, om sønæring og om vagthold, 1978 (STCW-konventionen).«

Nr. 6 ophæves.

§ 2, nr. 6) »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, klejnsmed, landbrugsmaskinmekaniker, personvognsmekaniker, traktormekaniker eller lastvognsmekaniker.

2. § 2, nr. 7, affattes således:

»»Tons«: Den til enhver tid i skibets målebrev angivne bruttotonnage (BT) eller bruttoregister-tonnage (BRT), idet eventuelle decimaler bortkastes. Indeholder målebrevet 2 bruttoregister-tonnage, da den største af disse.

Er såvel et skibs bruttotonnage (BT) som dets bruttoregister-tonnage (BRT) målt, forstås ved »tons« den mindste af disse tonnager.«

§ 2, nr. 7) »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.

3. I § 4, stk. 3, udgår ordene: »samt til behovet for uddannelsesstillinger«.

§ 4, 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.

4. § 4, stk. 4, 5 og 6 ophæves.

§ 4, 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:



## Bilag til f. t. 1. vedr. skibes besætning

a) maskinen kan reguleres og omstyres fra styrepladsen.

c) maskinrummet er hensigtsmæssigt indrettet.

## 2. Maskiner på 750 kW og derover endvidere:

b) maskinrummet er indrettet til periodevis tilsynsfri drift og

## 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.

5. § 6, stk. 1, affattes således:

»Skibsførere, navigations- og maskinofficerer skal have sønæringsbevis med STCW-konventionspåtegning i overensstemmelse med nedenstående skemaer.

### Skibsførere og Navigationsofficerer

Skibe under 200 tons i kystfart

Tons	Skibsfører	Styrmænd
20-99	Kystskipper (STCW-regl. II/3 as Master)	Duelighedsbevis i sejlads (STCW-regl. II/3 as watchkeeping officer)
100-199		Bedstemand (STCW-regl. II/3 as watchkeeping officer)

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

Tons	Skibsfører	Overstyrmænd	Øvrige styrmænd
20-1599	Sætteskipper (STCW-regl. II/2 as Master)	Styrmænd af 3. grad (STCW-regl. II/2 as Chief Mate)	Styrmænd af 3. grad (STCW-regl. II/4 as Watchkeeping Officer)
1600 og derover	Skibsfører (STCW-regl. II/2 as Master)	Styrmænd af 1. grad STCW-regl. II/2 as Chief Mate)	

### Maskinofficerer

Fremdrivnings-effekt (kW)	Maskinchef /Enemaskinmester	1. maskinmester	Øvrige maskinmestre
100-749	Duelighedsbevis i motorpasning		
750-2999	Skibsmaskinist af 1. grad (STCW-regl. III/3 as Chief Engineer)	Skibsmaskinist af 2. grad (STCW-regl. III/3 as 2nd Engineer)	Skibsmaskinist af 2. grad (STCW-regl. III/4 as Watchkeeping Officer)
3000 og derover	Skibsmaskinchef (STCW-regl. III/2 as Chief Engineer)	Skibsmaskinmester af 1. grad (STCW-regl. III/2 as 2nd Engineer)	

§ 6, stk. 1, Skibsførere, navigations- og maskinofficerer skal have sønæringsbevis eller uddannelse i overensstemmelse med neden-

stående 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	

6. I § 6 indsættes efter stk. 1 som nyt stk.:

»Stk. 2. I skibe registreret i Dansk Internationalt Skibsregister kræves ikke danske beviser, men gyldigt sønæringsbevis med den i skemaet i stk. 1 anførte konventionspåtegning. Skibsførere skal dog have dansk indfødsret eller have adgang til lønnet beskæftigelse her i landet på samme vilkår som danske statsborgere, jf. sønæringslovens § 41.«

Stk. 2 bliver herefter stk. 3.

(ingen tilsvarende bestemmelse)

7. I § 8 indsættes som stk. 2:

»Stk. 2. I skibe registreret i Dansk Internationalt Skibsregister kan bevis som skibskok erstattes af en læretid i kokkefaget på 48 måneder, heraf mindst 24 måneder i søgående skibe.«

(ingen tilsvarende bestemmelse)

8. § 11, stk. 3, 1. punktum, affattes således:

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

9. § 11, stk. 4, sidste punktum ophæves.

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

10. I § 12, stk. 3, ændres »600« til: »750«.

§ 12, stk. 3. Til betjening af maskinen i fritidsfartøjer på 20 tons og derover med fremdrivningsmaskineri på 100 kW og derover, man under 600 kW, i hvilke maskinen kan re-

»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 i nærfart være 1 person med duelighedsbevis i motorpasning og uden for nærfart 2 personer med duelighedsbevis i motorpasning«.

Skemaet udgår.

§ 11, 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.

guleres 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.

11. § 15 affattes således:

»§ 15. Industriministeren kan efter samråd med redernes og de søfarendes organisationer ændre de i loven indeholdte tonnagegrænser til

grænser fastsat i bruttotons eller anden måleenhed, samt ændre de i loven indeholdte grænser for fremdrivningseffekt.«

§ 15. Industriministeren kan efter samråd med redernes og de søfarendes organisationer ændre de i loven indeholdte tonnagegrænser 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 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 måling, således at direktøren i de enkelte tilfælde afgør, i hvilket bruttoregister-tonnageområde skibet henhører, jfr. § 4 og § 6, stk. 1.

12. I § 16, stk. 1, indsættes efter »besætnings-

regler«: »samt fastsætte særlige uddannelseskrav«.

§ 16, stk. 1. 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.

13. I § 19 stk. 1, ændres »§ 6, stk. 1,« til »§ 6, stk. 1 og 2« og »§ 11«, stk. 1, 3 og 4« til »§ 11, stk. 1 og 3«.

§ 19, stk. 1. Med bøde straffes den, der overtræder § 3, § 5, stk. 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.