

Lovforslag nr. L 49. Fremsat den 30. oktober 1996 af erhvervsministeren (Mimi Jakobsen)

Forslag

til

Lov om skibes besætning

Kapitel 1

Anvendelsesområde mv.

§ 1. Loven omfatter danske skibe bortset fra krigsskibe og troppe transportskibe.

§ 2. I denne lov forstås ved:

- 1) »Handelsskib«: Ethvert skib med undtagelse af fiskeskibe og fritidsfartøjer.
- 2) »Passagerskib«: Et skib, der befordrer flere end 12 passagerer.
- 3) »Lastskib«: Et handelsskib, der ikke er et passagerskib.
- 4) »Fiskeskib«: Et skib, hvis nationalitetsbevis er forsynet med havnekendingsnummer.
- 5) »Fritidsfartøj«: Et skib, der ikke anvendes til erhvervsmæssige formål. I tvivlstilfælde afgør Søfartsstyrelsen, om et skib kan anses for et fritidsfartøj.
- 6) »Søgående skib«: Et skib, der anvendes i fart uden for havne, åer, søer eller lignende beskyttede farvande.
- 7) »STCW-konventionspåtegning«: Søneringsbevis eller anerkendelsesbevis udfærdiget i overensstemmelse med bestemmelserne i den internationale konvention om uddannelse af søfarende, om sønæring og om vagthold, 1978, med senere ændringer (STCW-konventionen).
- 8) »STCW-F-konventionspåtegning«: Søneringsbevis eller anerkendelsesbevis udfærdiget i overensstemmelse med bestemmelserne i den internationale konvention om uddannelse, om sønæring og om vagthold for personel i fiskeskibe, 1995 (STCW-F-konventionen).
- 9) »Bruttotonnage«: Den til enhver tid i skibets målebrev angivne bruttotonnage (BT), nedrundet uden decimaler.
- 10) »Længde«: Skibets længde målt i henhold til lov om skibsmåling og som angivet i meter i skibets målebrev.
- 11) »Fremdrivningseffekt«: Den samlede maksimale ydelse i kilowatt (kW), nedrundet uden decimaler, ved kontinuerlig drift af alt maskineri, som samtidig kan fremdrive skibet. Ydelsen ansættes af Søfartsstyrelsen på basis af motorfabrikantens prøveplansskemaer og indføres i fartstilladelsen og/eller besætningsfastsættelsen.
- 12) »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).
- 13) »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).
- 14) »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.
- 15) »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. Passagerskibe uanset størrelse, lastskibe med en bruttotonnage på 20 og derover, samt lastskibe med en bruttotonnage under 20 i international fart skal være forsynet med et af Søfartsstyrelsen udstedt certifikat indeholdende besætningsfastsættelsen.

Stk. 2. For skibe med en bruttotonnage under 20 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 »Meddelelser fra Søfartsstyrelsen«.

§ 5. For passagerskibe uanset størrelse, for lastskibe med en bruttotonnage på 20 og derover og for lastskibe med en bruttotonnage under 20 i international fart fastsættes besætningen af Søfartsstyrelsen. For lastskibe med en bruttotonnage under 20 i indenrigs fart kan Søfartsstyrelsen 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 samt til anvendelse af enhedsmandskab.

Stk. 4. I besætningsfastsættelsen kan indgå personer med anden uddannelse, som kan ligestilles med uddannelse, der er foreskrevet i eller i medfør af loven.

§ 6. Skibsførere, navigations- og maskinofficerer skal have dansk sønæringsbevis.

Stk. 2. Beviserne skal forefindes om bord i original og have STCW-konventionspåtegning enten i overensstemmelse med STCW-konventionens reglement VII som anført i skibets besætningsfastsættelse eller i overensstemmelse med nedenstående skemaer:

Skibsførere og navigationsofficerer

Skibe med en bruttotonnage under 500 i kystfart

Bruttotonnage	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)
200-499		Styrmand af 4. grad (STCW-regl. II/3 as Watchkeeping Officer)

Øvrige skibe

Bruttotonnage	Skibsfører	Overstyrmand	Øvrige styrmænd
20–2999	Sætteskipper (STCW-regl. II/2 as Master)	Styrmand af 3. grad (STCW-regl. II/2 as Chief Mate)	Styrmand af 3. grad eller vagthavende styrmand (STCW-regl. II/1 as Watchkeeping Officer)
3000 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 eller vagthavende maskinofficer (STCW-regl. III/1 as Watchkeeping Officer)
3000 og derover	Skibsmaskinchef (STCW-regl. III/2 as Chief Engineer)	Skibsmaskin- mester af 1. grad (STCW-regl. III/2 as 2nd Engineer)	

Stk. 3. For passagerskibe og tankskibe kan Søfartsstyrelsen forøge eller formindske de i stk. 2 anførte kvalifikationskrav under hensyn til skibets indretning, udstyr, fartsområde og passagerantal.

Stk. 4. I skibe registreret i Dansk Internationalt Skibsregister kræves ikke danske beviser, men gyldigt sønæringsbevis ledsaget af en af Søfartsstyrelsen udfærdiget STCW-konventionspåtegning i overensstemmelse med bestemmelserne fastsat i stk. 2. Skibsføreren skal dog have dansk indfødsret.

Stk. 5. I tilfælde, hvor en person med duelighedsbevis i motorpasning foreskrives, kan denne samtidig være ansat til anden tjeneste om bord.

§ 7. Radiooperatører i skibe, der efter gældende forskrifter skal være udstyret med radioanlæg til brug i det globale maritime nød- og sikkerhedssystem (GMDSS), skal have dansk sønæringsbevis med en af Søfartsstyrelsen ud-

færdiget STCW-konventionspåtegning til tjeneste som radiooperatør.

Stk. 2. I skibe registreret i Dansk Internationalt Skibsregister kræves ikke danske beviser, men gyldigt sønæringsbevis ledsaget af en af Søfartsstyrelsen udfærdiget STCW-konventionspåtegning til tjeneste som radiooperatør.

§ 8. En foreskrevet kok skal have sønæringsbevis som skibskok.

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.

Kapitel 3

Fiskeskibe

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

Fartsområde	Skibsfører	Styrmand
Nærfart	Fiskeskipper af 3. grad	Styrmand af 3. grad i fiskeskibe. I skibe under 24 meter i længde dog bedstemand i fiskeskibe.
Uden for nærfart	Fiskeskipper af 1. grad	Styrmand af 1. grad i fiskeskibe.

Stk. 2. For fiskeskibe med en bruttotonnage på 500 og derover fastsættes besætningen af Søfartsstyrelsen.

Stk. 3. Til betjening af maskinen i fiskeskibe med en bruttotonnage på 20 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. For øvrige fiskeskibe med en bruttotonnage på 20 og derover med fremdrivningsmaskineri på 100 kW og derover fastsættes maskinbesætningen af Søfartsstyrelsen.

Stk. 4. De i stk. 3 foreskrevne personer kan være ansat til anden tjeneste om bord.

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

Stk. 6. Søfartsstyrelsen kan foreskrive, at skibsførere og styrmænd i fiskeskibe skal have sønæringsbevis med en af Søfartsstyrelsen udfærdiget STCW-F-konventionspåtegning, og at maskinmestre og radiooperatører i fiskeskibe skal have sønæringsbevis med en af Søfartsstyrelsen udfærdiget STCW- eller STCW-F-konventionspåtegning.

Kapitel 4

Fritidsfartøjer

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

Fartsområde	Skibsfører	Styrmand
Fart i Østersøen, i Nordsøen øst for 7° Ø. længde samt fart langs Grønlands kyster i en afstand af ikke over 30 sømil fra kysten (basislinien)	Yachtskipper af 3. grad	
Fart i Nordsøen og Den engelske Kanal, samt fart på de Britiske øer, Irland, Norge og Færøerne	Yachtskipper af 3. grad	Duelighedsbevis i sejladslads for fritidssejlere
Fart på alle have	Yachtskipper af 1. grad	Yachtskipper af 3. grad

Stk. 2. For fritidsfartøjer med en bruttotonnage på 100 og derover fastsættes besætningen af Søfartsstyrelsen.

Stk. 3. Til betjening af maskinen i fritidsfartøjer med en bruttotonnage på 20 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 fart i Østersøen og i Nordsøen øst for 7° Ø. længde 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 med en bruttotonnage på 20 og derover med fremdrivningsmaskineri på 100 kW og derover fastsættes maskinbesætningen af Søfartsstyrelsen.

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

Kapitel 5

Forskellige bestemmelser vedrørende besætningsfastsættelsen

§ 11. 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.

§ 12. Søfartsstyrelsen kan 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.

§ 13. De i § 6, stk. 1, § 7, stk. 1, § 8, stk. 1, § 9 og § 10 anførte krav om danske uddannelser og sønæringsbeviser finder ikke anvendelse på personer, der opfylder betingelserne i De Europæiske Fællesskabers direktiver om indførelse af generelle ordninger for gensidig anerkendelse af eksamensbeviser for erhvervskompetencegivende uddannelser, jf. lov nr. 291 af 8. maj 1991 om adgang til udøvelse af visse erhverv i Danmark for statsborgere i De Europæiske Fællesskaber og de nordiske lande. Skibsførere i handels- og fiskeskibe skal dog have dansk indfødsret.

Stk. 2. Ansøgning om adgang til erhvervsudøvelse indsendes til Erhvervs- og Selskabsstyrelsen.

Stk. 3. Søfartsstyrelsen træffer afgørelse om, hvorvidt betingelserne for erhvervsudøvelsen her i landet er opfyldt og underretter ansøgeren herom.

Ændring af tonnagrænser

§ 14. Søfartsstyrelsen kan efter samråd med redernes og de søfarendes organisationer fastsætte regler, der ændrer de i loven indeholdte tonnagrænser til grænser fastsat i anden må-

leenhed, samt ændrer de i loven indeholdte grænser for fremdrivningseffekt.

Forhåndsfastsættelse

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

Stk. 2. Finder Søfartsstyrelsen, 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.

Besætningsnævnet

§ 16. Afgørelser truffet af Søfartsstyrelsen i henhold til § 4, stk. 2, § 5, § 6, stk. 3, § 9, stk. 2 og 3, § 10, stk. 2 og 3, § 12, § 18, stk. 2, 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 Søfartsstyrelsen 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 erhvervsministeren 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. Erhvervsministeren fastsætter nævnets forretningsorden.

Stk. 6. I nævnets behandling af en sag deltager formanden og repræsentanter for de søfa-

rendes organisationer og redernes organisationer, således at disse er ligeligt repræsenteret.

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

Kapitel 6

Uddannelseskrav

§ 17. Ingen må benyttes til selvstændig vagt som styrmand eller maskinmester, 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.

§ 18. Søfartsstyrelsen fastsætter under iagttagelse af bindende internationalt vedtagne bestemmelser og efter samråd med redernes og de søfarendes organisationer uddannelses-, kvalifikations- og beviskrav for

- 1) dæks-, maskin- og enhedsmandskab,
- 2) sygdomsbehandlere i handels- og fiskeskibe,
- 3) besætninger i passagerskibe og
- 4) officerer og mandskab i olie-, kemikalie- og gastankskibe.

Stk. 2. Søfartsstyrelsen kan endvidere fastsætte særlige uddannelses-, kvalifikations- og beviskrav, herunder forøge eller formindske lovens kvalifikationskrav og besætningsregler for

- 1) personer, der gør tjeneste i stilling, for hvilken der ikke i medfør af loven er fastsat særlige uddannelseskrav, og
- 2) officerer og mandskab i
 - a) skibe med særlige manøvreegenskaber,
 - b) skibe med særlig udrustning eller særligt udstyr,
 - c) specialskibe og skibe af særlig konstruktion,
 - d) skibe, der anvendes i et geografisk begrænset område.

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

Kapitel 7

Sønæringsbeviser

§ 19. Søfartsstyrelsen fastsætter under iagttagelse af bindende internationalt vedtagne bestemmelser og efter samråd med redernes og de søfarendes organisationer betingelserne for

erhvervelse af de i denne lov omhandlede sønæringsbeviser, herunder krav om

- 1) uddannelse,
- 2) fartstid,
- 3) sundhed,
- 4) syns- og hørevne,
- 5) alder og
- 6) at den pågældende er myndig og ikke er under værgemål efter værgemålslovens § 5 eller under samværgemål efter værgemålslovens § 7.

Stk. 2. Til erhvervelse af sønæringsbevis med førerrettigheder til handels- og fiskeskibe skal vedkommende have dansk indfødsret. Søfartsstyrelsen kan dog efter forud indhentet erklæring fra de berørte organisationer under særlige omstændigheder fravige kravet om indfødsret.

§ 20. Sønæringsbeviser udstedes uden betaling.

Stk. 2. Beviserne udstedes og udformes af Søfartsstyrelsen.

Stk. 3. Søfartsstyrelsen kan fastsætte regler om betaling for afholdelse af duelighedsprøver.

Stk. 4. Sønæringsbeviser til handels- og fiskeskibe er gyldige i fem år fra udstedelsesdatoen. Søfartsstyrelsen fastsætter regler om fornyelse af sønæringsbeviser, om generhvervelse af sønæringsrettigheder samt om udstedelse af første sønæringsbevis til personer, der har bestået den for erhvervelse af beviset krævede eksamen mere end fem år forud for datoen for udstedelsen.

Stk. 5. Søfartsstyrelsen fastsætter under iagttagelse af bindende internationalt vedtagne bestemmelser de nærmere regler for påtegning af udenlandske sønæringsbeviser og godkendelse af udenlandske certifikater.

§ 21. Søfartsstyrelsen kan inddrage et sønæringsbevis, hvis indehaveren ved sin sejlads eller anden tjeneste om bord har udgjort en direkte trussel mod liv, ejendom eller miljøet eller det på grund af indehaverens sjælelige eller legemlige tilstand skønnes uforsvarligt fortsat at lade den pågældende udøve den virksomhed, beviset giver ret til.

Stk. 2. Indehaveren af et sønæringsbevis skal lade sig underkaste sådanne lægeundersøgelser, som er nødvendige til afgørelse af det i stk. 1 nævnte spørgsmål. Udgifterne ved undersøgelserne afholdes af staten. Undlader in-

dehaveren at lade sig underkaste en påbudt undersøgelse, kan sønæringsbeviset inddrages.

§ 22. Inddragelsen af et sønæringsbevis kan af den, afgørelsen vedrører, forlanges indbragt for domstolene. Anmodning herom skal fremsættes over for Søfartsstyrelsen inden 4 uger efter, at afgørelsen er meddelt den pågældende.

Stk. 2. Søfartsstyrelsens afgørelse skal indeholde oplysning om retten til at begære domstolsprøvelse og om fristen herfor.

Stk. 3. Når inddragelse af et sønæringsbevis forlanges indbragt for domstolene, anlægger Søfartsstyrelsen sag imod den pågældende i den borgerlige retsplejes former. Sagen hører under Sø- og Handelsretten i København og uden for dennes område under søretten.

Stk. 4. Anmodning om indbringelse for domstolene har opsættende virkning. Søfartsstyrelsen kan dog bestemme, at en anmodning ikke har opsættende virkning. Denne afgørelse kan ved kendelse ophæves af retten inden afgørelse af spørgsmålet om inddragelsens lovlighed.

§ 23. Et sønæringsbevis, der er inddraget, skal afleveres til Søfartsstyrelsen.

Stk. 2. Søfartsstyrelsen kan til enhver tid tilbagegive et inddraget sønæringsbevis, når de omstændigheder, der har begrundet inddragelsen, ikke længere findes at være til stede. Afslås en ansøgning om tilbagegivelse, kan ansøgeren forlange spørgsmålet indbragt for domstolene. Såfremt sagen tidligere har været indbragt for domstolene, kan indbringelse dog kun ske, såfremt der er forløbet mindst et år efter, at inddragelsen senest er stadfæstet ved dom. § 22, stk. 2 og 3, finder tilsvarende anvendelse.

§ 24. Den til sønæringsbeviser knyttede ret til at være fører af handels- og fiskeskibe fortabes, når indehaveren mister dansk indfødsret. Søfartsstyrelsen kan dog under særlige omstændigheder gøre undtagelse fra denne bestemmelse. Opnår den pågældende på ny dansk indfødsret, skal retten til at føre skib dermed anses for generhvervet, jf. dog § 20, stk. 4.

Kapitel 8

Rederens og skibsførerens ansvar

§ 25. Rederen og skibsføreren skal sikre:

- 1) at ansatte søfarende opfylder alle de for den pågældende stilling foreskrevne uddannelses- og beviskrav, og at foreskrevne originalbeviser findes om bord,
- 2) at der opretholdes en opdateret og let tilgængelig fortegnelse over alle ansatte søfarende, deres stilling om bord, deres helbredstilstand samt dokumentation for deres kvalifikationer,
- 3) at alle nymønstrede søfarende, før tjeneste påbegyndes, orienteres behørigt om deres særlige opgaver, herunder om udstyr, installationer og beredskabsplaner samt om særlige forhold af betydning for såvel deres rutinemæssige opgaver som deres opgaver i en nødsituation,
- 4) at skibets besætning effektivt kan koordinere deres opgaver i nødsituationer og i tilfælde af fare for forurening, og
- 5) at besætningsmedlemmer kan kommunikere indbyrdes om sikkerhedsspørgsmål og forstå sikkerhedsinformation, herunder symboler, tegn og alarmsignaler.

Stk. 2. Søfartsstyrelsen kan udfærdige nærmere forskrifter om de i stk. 1 omhandlede bestemmelser og herunder foreskrive særlige kommunikations- og sprogkrav.

Kapitel 9

Henlæggelse af beføjelser

§ 26. Henlægger erhvervsministeren sine beføjelser efter loven til Søfartsstyrelsen, kan ministeren fastsætte regler om klageadgangen, herunder at klager ikke kan indbringes for højere administrativ myndighed.

Kapitel 10

Straffebestemmelser

§ 27. Med bøde straffes den, der overtræder § 3, § 4, stk. 1, § 6, stk. 1, 2 eller 4, § 7, § 8, § 9, stk. 1 eller 3, § 10, stk. 1 eller 3, § 11, 2. eller 3. punktum, § 17 eller § 25, stk. 1, nr. 1 eller 2, eller overtræder de i medfør af loven foretagne besætningsfastsættelser.

Stk. 2. I forskrifter, der udstedes i medfør af loven kan der fastsættes straf af bøde, jf. dog § 28, stk. 4.

§ 28. Med bøde, hæfte eller fængsel indtil 1 år straffes den, der overtræder § 25, stk. 1, nr. 3, 4 eller 5.

Stk. 2. Straffen kan stige til hæfte eller fængsel i indtil 2 år, hvis overtrædelsen er begået forsætligt eller ved grov uagtsomhed, og hvis der ved overtrædelsen er

- 1) voldt skade på unge mennesker under 18 år eller fremkaldt fare herfor eller
- 2) opnået eller tilsigtet en økonomisk fordel for den pågældende selv eller andre, herunder ved besparelse.

Stk. 3. Sker der ikke konfiskation af udbytte, som er opnået ved overtrædelsen, skal der ved udmåling af bøde, herunder tillægsbøde, tages særligt hensyn til størrelsen af en opnået eller tilsigtet økonomisk fordel, jf. stk. 2, nr. 2.

Stk. 4. I forskrifter, der udstedes i medfør af § 25, stk. 2, i henhold til § 25, stk. 1, nr. 3-5, kan der fastsættes straf af bøde, hæfte eller fængsel i indtil 1 år. Det kan endvidere bestemmes, at straffen kan stige til hæfte eller fængsel i indtil 2 år under tilsvarende omstændigheder som anført under stk. 2.

§ 29. Der kan pålægges selskaber m.v. (juridiske personer) strafansvar efter reglerne i straffelovens 5. kapitel.

Kapitel 11

Ikrafttræden og overgangsbestemmelser mv.

§ 30. Loven træder i kraft den 1. februar 1997.

Stk. 2. Lov om skibes besætning, jf. lovbekendtgørelse nr. 105 af 7. februar 1994, og sønæringslov, jf. lovbekendtgørelse nr. 372 af 31. maj 1990, ophæves.

Stk. 3. De i medfør af lov om skibes besætning, jf. lovbekendtgørelse nr. 105 af 7. februar 1994, og sønæringsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 372 af 31. maj 1990, udstedte regler forbliver i kraft, indtil de ophæves eller afløses af regler udstedt i medfør af denne lov.

§ 31. Sønæringsbeviser erhvervet før den 1. februar 1997 giver deres indehavere samme ret som hidtil. Beviser, der giver ret til tjeneste som navigatør, maskinmester eller radiooperatør i handelsskibe er dog kun gyldige indtil den 1. februar 2002.

Stk. 2. Personer, der ikke er i besiddelse af sønæringsbevis, og som ved lovens ikrafttræden har gjort tjeneste som fører eller styrmand i skibe, der er målt under 20 bruttoregister tons, kan fortsat gøre sådan tjeneste, jf. dog § 18, stk. 2.

Stk. 3. For skibe med en længde under 24 meter, der alene er målt i henhold til de tidligere gældende målingsregler, finder den på skibets målebrev angivne bruttoregister tonnage (BRT), nedrundet uden decimaler, fortsat anvendelse i stedet for en i denne lov angivet bruttotonnage (BT).

§ 32. Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland, men kan ved kongelig anordning sættes i kraft for Grønland med de ændringer, der følger af de særlige grønlandske forhold.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

1. Den foreslåede lov om skibes besætning afløser såvel lov om skibes besætning, jf. lovbekendtgørelse nr. 105 af 7. februar 1994, som sønæringsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 372 af 31. maj 1990, som ændret ved lov nr. 386 af 22. maj 1996.

Lovforslaget har til formål, at gøre det muligt at gennemføre de i 1995 vedtagne ændringer til den internationale konvention om uddannelse af søfarende, om sønæring og om vagthold (STCW konventionen), at skabe lovgrundlaget for, at Danmark kan ratificere den ved samme lejlighed i 1995 vedtagne internationale konvention om uddannelse, om sønæring og om vagthold for personel i fiskeskibe (STCW-F konventionen) og samtidigt at tilgodese ønskerne om regelforenklning.

2. STCW konventionen er fra 1978 og indeholder krav til søfarendes uddannelse, til sønæringsbeviser og til vagthold. Uddannelseskravene i konventionen er imidlertid ikke særligt specifikke, hvilket har bevirket, at uddannelsesniveaet i mange lande - ikke mindst i de arbejdskraftsupplerende lande - har ligget under den tilsigtede standard.

I 1995 vedtoges derfor på en regeringskonference afholdt i den internationale søfartsorganisation, IMO, væsentlige ændringer til STCW-konventionen. Ændringerne træder i kraft 1. februar 1997 med visse overgangsbestemmelser dækkende perioden indtil 1. februar 2002. Siget med revisionen er at højne sikkerheden til søs gennem mere detaljerede uddannelseskrav til de søfarende, skærpede krav til certificering, skærpet kontrol af søfarende fra andre lande end flagstatens og bedre kontrol med, at de kontraherende lande faktisk lever op til konventionen.

Endvidere indføres pligt til gensidig assistance deltagerlandene imellem i tilfælde af retsforfølgning af redere og søfarende, der måtte have overtrådt konventionsbestemmelserne, hviletidsbestemmelser for vagtgående personel, og udvidet adgang til havnestatskontrol, herunder til operationelle forhold om bord.

Sideløbende med denne konference afholdtes en konference, der vedtog ovennævnte STCW-F kon-

vention om uddannelseskrav m.v. til personel om bord i fiskeskibe. Der har ikke tidligere været fastsat internationalt gældende uddannelseskrav m.v. for personel i fiskeskibe.

De ændringer i STCW konventionen, som har betydning for lovforslaget, indebærer bl.a.:

a. Søfarende med certifikater udstedt i et deltagerland kan kun opnå tilladelse til at gøre tjeneste i et andet lands skibe, når det bevisudstedende land af IMO's Søsikkerhedskomite er accepteret som levende op til konventionens krav. Det er endvidere en forudsætning, at flagstaten selvstændigt og ved eventuel inspektion har vurderet uddannelsen i dette land til at opfylde konventionskravene og har udfærdiget et anerkendelsesbevis til den pågældende søfarende.

b. Sønæringsbeviser skal udfærdiges med angivelse af fortløbende numre, med foto og vedkommendes underskrift og med højst 5 års gyldighed. Der skal opretholdes et register over udstedte, tabte og annullerede beviser, så deltagerlande kan indhente oplysninger fra.

c. Der indføres særlige uddannelseskrav til personer, der virker som sygdomsbehandlere om bord, og til søfarende, der gør tjeneste i passagerskibe.

d. De grænser for navigatører, som anvendes i konventionen, ændres fra bruttoregistertons (BRT) til bruttotonnage (BT).

e. Der stilles særlige krav til en reders ansvar for, at et skibs besætning opfylder foreskrevne kvalifikationer, for behørig introduktion af nyansatte søfarende til deres tjeneste, såvel til daglige opgaver om bord som til opgaver i nødsituationer, samt for at besætningsmedlemmer kan kommunikere indbyrdes, specielt vedrørende sikkerhedsspørgsmål.

f. Der åbnes adgang til alternativ certificering, hvorved en person, der er fuldt kvalificeret til en stilling i enten dæks- eller maskinafdelingen, tillige kan være uddannet til at varetage én eller flere funktioner i den anden afdeling.

STCW-F konventionen omfatter fiskeskibe med en længde på 24 meter og derover. Den træder i kraft 12 måneder efter at mindst 15 lande har ratificeret den. Konventionen indebærer bl.a., at sønæringsbe-

viser for fiskere - ligesom krævet i STCW konventionen - udstedes med højst 5 års gyldighed, at fiske-skipperne og styrmænd skal være i besiddelse af sundhedsbevis, at alle fiskere skal modtage sikkerhedsopklæring, og at fiskeskibe underkastes havne-statskonkontrol.

3. De væsentligste forskelle mellem de ændrede konventionskrav og nugældende besætningslov og sønæringslov er, at kravene til anerkendelse af udenlandske søfarende strammes op, og at der fremover skal ske genudstedelse eller fornyelsespåtegning af sønæringsbeviser hvert 5. år. De skærpede krav for udenlandske søfarendes ret til at gøre tjeneste i danske skibe vil betyde et mindre rekrutteringsgrundlag for rederier, der ønsker at anvende udenlandske søfarende.

Besætningsloven og sønæringsloven regulerer nært beslægtede områder vedrørende kvantitative og kvalitative krav til skibsbesætninger og indeholder som følge heraf mange fællesbestemmelser og kryds-henvisninger.

Det er derfor fundet hensigtsmæssigt at sammen-skrive disse to love og udforme bestemmelserne såle-des, at de detaljerede forskrifter for erhvervelse af sønæringsbeviser - efter forhandling med søfartens organisationer - fastsættes administrativt. Herved kan gældende bestemmelser i sønæringsloven og fartstidsbekendtgørelsen samles, ligesom det i fremtiden vil lette tilpasning til fremtidige internationale forpligtelser.

Høring

Forslaget har været sendt til høring hos Dansk Arbejdsgiverforening, Danmarks Rederiforening, Bil-færgernes Rederiforening, Rederiforeningen af 1895, Rederiforeningen for Mindre Skibe, DSB Rederi A/S, Hotel-, Restaurant- & Fritidserhvervenes Arbejdsgiverforening, Amtsrådsforeningen i Danmark, Kommunernes Landsforening, Danmarks Fiskeri-forening, Skibsværftsforeningen, Landsorganisationen i Danmark, Dansk Navigatørforening, Radiotelegrafistforeningen af 1917, Maskinmestrenes Forening, Specialarbejderforbundet i Danmark, Sø-mændenes Forbund i Danmark, Metal Søfart, Dansk Sø-Restaurations Forening, Restaurations- og Bryggeri-arbejderforbundet, Specialarbejderforbundet i Danmark (Hanstholm Afdeling), Fiskernes Forbund, Sø-sportens Brancheforening, Dansk Sejlunion, Finans-rådet, Statsministeriet, Finansministeriet, Udenrigsministeriet, Justitsministeriet, Miljø- og Energiministeriet, Undervisningsministeriet, Indenrigsministeriet, Skatteministeriet, Forsvarsministeriet, Trafikministeriet og Landbrugs- og Fiskeriministeriet.

Erhvervsøkonomiske, miljømæssige, statsfinansielle og administrative konsekvenser

Forslaget har ingen væsentlige erhvervsøkonomiske konsekvenser.

Et af hovedformålene ved såvel STCW som STCW-F konventionerne er netop gennem sikring af de søfarendes kvalifikationer internationalt at forøge sikkerheden til søs og dermed bl.a. at undgå forurening af havmiljøet.

Kravet om udfærdigelse af tidsbegrænsede sønæringsbeviser, der er vanskeligere at forfalske, etablering af de nødvendige registre, hvorfra andre lande og redere skal kunne trække oplysninger, og den krævede anerkendelsesprocedure vil indebære visse merudgifter i Søfartsstyrelsen.

Til bevisudstedelsen er der behov for en engangs-investering på 0,5 mio. kr. til indkøb af tidssvarende og nødvendigt udstyr til udstedelse af certifikater.

Til sags- og registerbehandling samt opfyldelse af anerkendelsesproceduren, der bl.a. omfatter vurdering af andre landes søfartsuddannelser, er der behov for et årsværk, svarende til en udgift på 0,4 mio. kr.. Dertil kommer rejseudgifter på 0,2 mio. kr.

De samlede merudgifter beløber sig således til 1,1 mio. kr. det første år og 0,6 mio. kr. de efterfølgende år. Merudgifterne finansieres inden for Erhvervsministeriets rammer.

Forholdet til EU retten

De på området gældende direktiver er gennemført bl.a. gennem lov om skibes besætning. Der er tale om to direktiver vedrørende indførelsen af generelle ordninger for gensidig anerkendelse af eksamensbeviser for erhvervskompetencegivende uddannelser (89/48/EØF og 92/54/EØF) samt om Rådets direktiv 94/58/EF om minimumsuddannelsesniveaue for søfarterhverv. Det forventes, at Europa-Kommissionen i nær fremtid forelægger Rådet dels et forslag til supplerende direktiv til 94/58/EF, for at indføre anerkendelsesprocedure for certifikater udstedt af myndigheder fra tredjelande, dels et ændringsforslag til selve direktivet 94/58/EF for at gøre de nyligt vedtagne ændringer af STCW-konventionen til EU krav. Lovforslaget gør det muligt, at sådanne fremtidige direktiver kan gennemføres her i landet ved administrative forskrifter, jf. forslaget § 20, stk. 5.

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Lovens område er uændret i forhold til gældende besætningslov.

Til § 2

Bortset fra nr. 7-9 og 10 svarer de foreslåede definitioner til de nugældende.

Ad nr. 7. Definitionen omfatter de påtegninger, som sønæringsbeviser skal være forsynet med i henhold til STCW konventionen.

Ad nr. 8. Definitionen er indført med henblik på dansk ratifikation af STCW-F konventionen.

Ad nr. 9. Definitionen er bragt i overensstemmelserne med lov om skibsmåling.

Ad nr. 10. Definitionen er indført med henblik på dansk ratifikation af STCW-F konventionen.

Til § 3

Bestemmelsen svarer til gældende besætningslovs § 3.

Til § 4

Bestemmelsen svarer til gældende besætningslovs § 10. Det er dog præciseret, at passagerskibe med en bruttotonnage under 20 i indenrigsfart nu også skal være forsynet med certifikatet (besætningsfastsættelsen).

Til § 5

Ad stk. 1 til 3. Bestemmelsen svarer med enkelte redaktionelle ændringer til gældende besætningslovs § 4, stk. 1 til 3.

Ad stk. 4. Bestemmelsen svarer med enkelte redaktionelle ændringer til gældende besætningslovs § 5, stk. 3.

Til § 6

Ad stk. 1 og 2. Bestemmelsen svarer til gældende besætningslovs § 6, stk. 1, dog er henvisningen til arbejdskraftens frie bevægelighed inden for Den Europæiske Union udgået, se bemærkninger til § 13. For skibsførere opretholdes kravet om dansk indfødsret, jfr. § 13. Kravet om, at sønæringsbeviser skal forefindes i original om bord, er en konsekvens af den ændrede STCW-konvention.

Udformningen af skemaerne er tilpasset ændringerne i STCW-konventionen. Der er herudover medtaget nye beviser som henholdsvis vagthavende styrmand og vagthavende maskinmester. Disse beviser er indført med henblik på at kunne opfylde anbefalinger i betænkning nr. 1312 af marts 1996 (»Funder-udvalgets« betænkning) »En fremtid for dansk skibsfart« om en fælles grunduddannelse som redriansat officersaspirant. Endvidere er der skabt mulighed for anvendelse af bevis påtegnet i henhold til

STCW-konventionens relement VII. Der er tale om den såkaldte alternative certificering, hvorved en person, der er fuldt kvalificeret til en stilling i enten dæks- eller maskinafdelingen, tillige kan være uddannet til at varetage én eller flere funktioner i den anden afdeling.

Ad stk. 3. Bestemmelsen svarer til gældende besætningslovs § 9 med den tilføjelse, at tankskibe nu også er omfattet. Man har i forbindelse med vedtagelsen af ændringerne til STCW-konventionen bestemt, at de tidligere grænser på henholdsvis 200 og 1600 bruttoregister tons (BRT) ændres til en bruttotonnage (BT) på henholdsvis 500 og 3000. Hensigten med tilføjelsen er, at man ved fastsættelsen af besætningen for tankskibe kan sikre, at navigatører med certifikater begrænset til 1600 BRT ikke automatisk tillægges væsentligt højere sønæringsrettigheder på grund af de ændrede målingsregler.

Ad stk. 4. Bestemmelsen svarer til gældende besætningslovs § 6, stk. 2, med den tilføjelse, at udenlandske sønæringsbeviser nu skal være ledsaget af en påtegning eller et anerkendelsesbevis fra Søfartsstyrelsen, før indehaveren kan tiltræde tjenesten i skibe registreret i DIS. Bestemmelsen vedrører »nye certifikater« udstedt i henhold til den ændrede konvention, jfr. overgangsbestemmelserne i lovforslagets § 31.

Ad stk. 5. Bestemmelsen svarer til gældende besætningslovs § 6, stk. 3.

Til § 7

Bestemmelsen er en følge af overgangen til det globale maritime nød- og sikkerhedssystem (GMDSS), der skal være fuldt gennemført inden 1. februar 1999.

Til § 8

Bestemmelsen svarer til gældende besætningslovs § 8, dog er stillingsbetegnelsen »hovmester« udeladt, da der ikke mere foreskrives sådanne i danske skibe.

Til § 9

Ad stk. 1. I STCW-F konventionen er indført krav om 12 måneders tjeneste som styrmand/bedstemand som betingelse for at erhverve førerrettigheder som fiskeskipper af 3. grad. For at tilgodese dette sikkerhedsmæssige krav, og for at kunne tydeliggøre kvalifikationskravene ved besætningsfastsættelsen, indføres nye beviser som henholdsvis bedstemand samt styrmand af 1. og 3. grad i fiskeskibe. STCW-F konventionen er alene gældende for fiskeskibe med en længde på 24 meter og derover, hvorfor den tidligere

F. t. l. om skibes besætning

grænse på »100 tons« i skemaet nu er ændret til »24 meter i længde«. Ændringen gør det muligt for Danmark at kunne ratificere denne konvention.

Ad stk. 2 til 5. Bestemmelserne svarer til gældende besætningslovs § 11, stk. 2 til 5.

Ad stk. 6. Bestemmelserne i STCW-F-konventionen indebærer - i lighed med STCW-konventionen - krav om, at sønæringsbeviser skal være forsynet med en konventionspåtegning. Bestemmelsen giver hjemmel til at gennemføre dette krav administrativt, når konventionen træder i kraft.

Til § 10

Bestemmelserne svarer stort set til gældende besætningslovs § 12. Bevis som yachtskipper af 2. grad er udgået af skemaet som en konsekvens af, at eksamen og bevis som yachtskipper af 2. grad blev afskaffet i foråret 1995. For personer, der har erhvervet bevis som yachtskipper af 2. grad finder overgangsbestemmelserne i § 31 anvendelse.

Til § 11

Bestemmelsen svarer til gældende besætningslovs § 14.

Til § 12

Bestemmelsen svarer til gældende besætningslovs § 16, stk. 2.

Til § 13

Bestemmelsen svarer til gældende besætningslovs § 13 a, hvorefter personer, der opfylder bestemmelserne i de generelle direktiver om gensidig anerkendelse af eksamensbeviser for uddannelse, kan gøre tjeneste på danske skibe. Samtlige søfartsuddannelser er omfattet heraf. Det betyder blandt andet, at det er muligt at gøre tjeneste på skibe, der sejler i dansk indenrigsfart uden en dansk søfartsuddannelse, men med en uddannelse fra et andet EU-land. Der er dog i direktiverne åbnet mulighed for, at Søfartsstyrelsen i tilfælde, hvor den udenlandske uddannelse adskiller sig væsentligt fra den danske uddannelse, kan stille særlige krav i form af prøver eller prøvetid. I øvrigt er direktiverne ikke til hinder for, at de hidtidige særlige sprogkrav for besætningsmedlemmer på passagerskibe i regelmæssig fart mellem danske havne opretholdes.

Ved bekendtgørelse nr. 839 af 29. september 1994 blev anvendelsesområdet udvidet til også at omfatte EFTA-landene, der i medfør af EØS-aftalen er tillagt de samme rettigheder som EU-borgerne. Bestem-

melsen omfatter herefter statsborgere i de 15 EU-lande samt statsborgere i Norge, Island og Lichtenstein.

Kravet om dansk indfødsret for skibsførere i handels- og fiskeskibe er indarbejdet i bestemmelsen. Denne stilling antages at falde ind under artikel 48, stk. 4, i Traktaten om Den Europæiske Union og er således ikke omfattet af de almindelige bestemmelser om arbejdskraftens frie bevægelighed.

Til § 14

Bestemmelsen svarer til gældende besætningslovs § 15, dog er henvisningen til »bruttotons« udgået, da bruttotonnagen nu er indført som måleenhed i loven. Bestemmelsen vil stadig kunne blive aktuel, f.eks. hvis det måtte vise sig nødvendigt at ændre måleenhed for fiskeskibe og mindre skibe fra bruttotonnage til længde i meter.

Til § 15

Bestemmelsen svarer til gældende besætningslovs § 17, idet det dog nu er præciseret, at forhåndsfastsættelser også kan foretages i forbindelse med ombygningsprojekter.

Til § 16

Bestemmelsen svarer til gældende besætningslovs § 18, dog er det fundet nødvendigt at indsætte paragrafhenvisninger, der præciserer hvilke afgørelser, der kan indbringes for Besætningsnævnet, idet de i lovforslaget indeholdte sønæringskrav som hidtil ikke skal kunne indbringes for nævnet.

Til § 17

Bestemmelsen svarer til gældende besætningslovs § 13, stk. 3. Der er alene tale om redaktionelle ændringer.

Til § 18

Ad stk. 1. Som følge af udviklingen i dansk skibsfart er der i de senere år sket hyppige ændringer i kravene til meniges uddannelse. Det er derfor fundet hensigtsmæssigt at kunne fastsætte disse uddannelseskrav administrativt i samråd med erhvervets parter i lighed med kravene til erhvervelse af sønæringsbeviser, jf. forslaget § 19. Den gældende mulighed for at opnå rettigheder som befaren skibsassistent på baggrund af en godkendt uddannelse inden for jern- og metalområdet suppleret med et specielt tilrettelagt uddannelsesprogram tænkes opretholdt. Endvidere skal bestemmelserne sikre, at særlige uddannel-

seskrav for såvel menige som officerer – herunder krav indeholdt i såvel STCW-konventionen som i EF-direktiver – kan foreskrives. Nr. 4 svarer til gældende sønæringslovs § 34, 1. punktum.

Ad stk. 2. Bestemmelserne er en sammenskrivning af gældende sønæringslovs § 24 og § 34, 2. punktum, samt § 11, stk. 6, § 12, stk. 5, § 13, stk. 2 og § 16, stk. 1, i gældende lov om skibes besætning. I medfør af disse bestemmelser kan Søfartsstyrelsen bl.a. foreskrive kvalifikationskrav til førere af fiskeskibe og fritidsfartøjer med en bruttotonnage under 20 samt krav til maskinbetjeningen i sådanne skibe. Endvidere kan der foreskrives krav om sikkerhedskurser for personer, der gør tjeneste om bord uden at have gennemgået en maritim uddannelse. Obligatoriske sikkerhedskurser for fiskere blev således indført i 1994 i samråd med erhvervets parter.

Til § 19

Ad stk. 1. Kravene for erhvervelse af sønæringsbeviser har hidtil været spredt i sønæringsloven og bekendtgørelser. Ændringen medfører, at bestemmelserne om krav til erhvervelse af beviser i gældende sønæringslovs §§ 2-7, 9-12, 16-18, 21, 25-29, 31 og 32 kan samles med bestemmelserne i bekendtgørelse om den for erhvervelse af sønæringsbeviser krævede fartstid. Hermed tilgodeses et ønske om større brugervenlighed. Samtidig er det fundet hensigtsmæssigt, at de detaljerede forskrifter for erhvervelse af sønæringsbeviser efter samråd med rederens og de søfarendes organisationer fastsættes administrativt. Derved lettes adgangen til justering af sønæringskravene efter skibsfartserhvervets behov, herunder f.eks. gennemførelse af de uddannelsesmæssige forslag indeholdt i betænkning nr. 1312 af marts 1996 (»Funder-udvalgets« betænkning). »En fremtid for dansk skibsfart«.

På baggrund af de nye bestemmelser i sønæringsloven om ændringer som følge af værgemålsloven, jf. lov nr. 386 af 22. maj 1996, er der i nr. 6 indsat regler herom.

Ad stk. 2. Bestemmelsen svarer til gældende sønæringslovs §§ 4, 6, 9, 26 og 36, stk. 1, vedrørende førerrettigheder.

Til § 20

Ad stk. 1 til 3. Bestemmelserne svarer til gældende sønæringslovs § 33, stk. 1 til 4, dog med den ændring, at duelighedsbeviser alene kan udstedes af Søfartsstyrelsen. Duelighedsbevis i sejlads for handelskibe er et styrmandsbevis omfattet af STCW-konventionen, hvorfor den tidligere bestemmelse om, at disse kunne udstedes af den person eller skole, for

hvem prøven er aflagt, ikke længere kan finde anvendelse.

Ad stk. 4. Bestemmelsen indeholder nye krav i såvel STCW som STCW-F konventionen med hensyn til sønæringsbevisers gyldighed m.v.

Ad stk. 5. Bestemmelsen sikrer hjemmel til at fastsætte regler om påtegning af udenlandske sønæringsbeviser og certifikater i overensstemmelse med bestemmelserne herom i den ændrede STCW-konvention. For så vidt angår godkendelse af udenlandske certifikater udstedt i medfør af den nugældende STCW-konvention, har EU-Kommissionen med henvisningen til bestemmelserne i Rådets direktiv 94/58/EF om minimumsuddannelsesniveaue for søfartserhverv meddelt, at der inden længe vil foreligge et forslag til direktiv herom. Bestemmelsen skal tillige sikre gennemførelse af et sådant direktiv administrativt.

Til § 21

Bestemmelsen svarer til gældende sønæringslovs § 38, dog er grundlaget for inddragelse af et sønæringsbevis udvidet til også at omfatte hændelser, hvor bevisindehaveren ved sin tjeneste har udgjort en direkte trussel mod liv, ejendom eller miljøet. Der behøver således ikke at være indtruffet en ulykke. Tilføjelsen er en konsekvens af den ændrede STCW-konventions bestemmelser om inkompetence. Ved at indføre tilføjelsen i lovforslagets § 21 vil retsbeskyttelsen i lovforslagets § 22 tillige finde anvendelse i sager om inkompetence.

Til § 22 og 23

Bestemmelserne svarer til gældende sønæringslovs §§ 39 og 40.

Til § 24

Bestemmelsen svarer til gældende sønæringslovs § 41, stk. 2.

Til § 25

Bestemmelserne, der må anses for en vigtig del af den reviderede STCW-konvention, angiver en række forpligtelser for rederiet af især sikkerhedsmæssig karakter. Der åbnes i stk. 2 mulighed for, at der kan fastsættes mere detaljerede regler herom. Det bemærkes herved, at bl.a. konventionens kommunikationskrav er mere omfattende for passagerskibe end for lastskibe.

Rederens forpligtelser vil i en række tilfælde udmøntes i nogle instrukser rettet til skibets fører. Det

er derfor fundet hensigtsmæssigt at lade skibsføreren være omfattet af disse ansvarsbestemmelser, selvom konventionen alene nævner rederiet som ansvarlig.

Flere af kravene i stk. 1 har ikke hidtil været optaget i søfartslovgivningen, men kun delvist i administrative forskrifter. Der er således i medfør af lov om skibes sikkerhed administrativt fastsat forskrifter om bl.a. arbejdets udførelse og om besætningens sprogfærdigheder i passager- og lastskibe.

For at tydeliggøre rederens og skibsføreren ansvar for besætningens kvalifikationer og kompetence findes det rigtigt at foreskrive disse krav i sammenhæng med de øvrige bestemmelser om besætningens forhold.

Forslaget indeholder ingen definition af en reder. Ved bestemmelsen af, hvem der må betragtes som reder, må der i første række lægges vægt på ejerforholdet, men der vil kunne tænkes en række situationer, hvor også andre forhold såsom dispositionsretten over skibet vil få betydning. Således vil en korresponderende reder samt en bare-boat charterer, der selv ansætter mandskabet, kunne betragtes som en reder.

Til § 26

Bestemmelsen svarer til gældende besætningslovs § 15 a og en tilsvarende bestemmelse i gældende sønæringslovs § 43.

Til § 27

Strafferammen i § 27 er bødestraf, ligesom i den gældende besætningslovs § 19.

Til § 28

Da bestemmelsen i forslaget § 25 nu indgår i den ændrede STCW-konvention er det fundet nødvendigt at optage straffebestemmelsen i denne lov. Bestemmelsen bringer strafferammen i overensstemmelse med tilsvarende straffebestemmelser i lov om skibes sikkerhed m.v.

Ændringen i lov om skibes sikkerhed m.v. var en opfølgning af folketingsbeslutning nr. B 76 af 5. maj

1992 om ansvar for redere af færger, handelsskibe og fiskerfartøjer og var begrundet i et ønske om at skærpe straffen for rederes overtrædelser af tilsvarende sikkerhedsbestemmelser, som her er foreslået i § 25, stk. 1, nr. 3-5. Endvidere var det ønsket at fjerne enhver incitament til at overtræde lovgivningen med det formål at opnå besparelser på bekostning af sikkerhedskrav.

Til § 29

Straffebestemmelsen er udformet i overensstemmelse med intentionerne i lov nr. 474 af 12. juni 1996 om ændring af straffeloven (strafansvar for juridiske personer).

Til § 30

Loven foreslås at træde i kraft den 1. februar 1997 samtidigt med konventionsændringerne. Alle nye beviser skal efter denne dato udstedes i henhold til de nye konventionsbestemmelser.

Til § 31

Ad stk. 1. Den ændrede STCW-konvention foreskriver, at alle søførende skal være uddannet i overensstemmelse med den ændrede konvention senest den 1. februar 2002. Regler om fornyelse af sønæringsbeviser vil blive udfærdiget i medfør af bestemmelserne i lovforslagets § 20, stk. 4.

Ad stk. 2. Bestemmelsen skal sikre, at de ændrede målingsregler ikke automatisk medfører krav om sønæringsbevis til personer, der hidtil har gjort tjeneste i skibe under 20 bruttoregister tons uden at være i besiddelse af sådant bevis.

Bestemmelsen gør det således muligt for skippere i fiskeskibe under 20 BRT, som hidtil lovligt har været førere af sådanne skibe uden at være omfattet af kravet om sønæringsbevis, at fortsætte denne tjeneste, selvom skibets bruttotonnage på grund af nye målingsregler bliver målt til en bruttotonnage over 20.

Ad stk. 3. Bestemmelsen retter sig mod et begrænset antal ældre skibe, der alene er målt i bruttoregister tons.

Skriftlig fremsættelse (30. oktober 1996)

Erhvervsministeren (Mimi Jakobsen):

Herved har jeg den ære for det høje Ting at fremsætte:

Forslag til lov om skibes besætning.
(Lovforslag nr. L 49).

Forslag til lov om skibes besætning skaber grundlag for at opfylde de internationale forpligtelser, der følger af ændringerne til den internationale konvention om uddannelse af søfarende, om sønæring og om vagthold, den såkaldte STCW-konvention.

Konventionen har siden 1984 fastlagt de internationale betingelser for at være vagthavende officerer og menige i handelsskibe, herunder uddannelseskraft.

Som følge af udviklingen inden for søfartssområdet blev denne konvention ændret væsentligt i 1995. Ændringerne træder internationalt i kraft den 1. februar 1997.

Konventionsændringerne nødvendiggør ikke omlægning af de danske søfartsuddannelser. Dog skal de danske regler tilpasses, blandt andet som følge af nye krav til certifikaternes gyldighed og regler om godkendelse af udenlandske certifikater.

I 1995 vedtog IMO også en konvention på fiskeriområdet. Denne konvention, der i det daglige kaldes STCW-F konventionen, er i sto-

re træk opbygget som STCW-konventionen. Forslag til lov om skibes besætning skaber lovgrundlaget for, at Danmark kan ratificere denne konvention. STCW-F konventionen træder i kraft, når femten lande har ratificeret den.

Forslag til lov om skibes besætning er herudover led i regeringens regelforenklingsplan, idet det erstatter to gældende love, nemlig besætningsloven og sønæringsloven. Loven er i højere grad udformet som rammelov, således at Søfartsstyrelsen bemyndiges til at udforme en række regler, der i dag findes i sønæringsloven. Dette vil gøre det lettere at tilpasse de detaljerede regler til nye internationale krav eller til udviklingen inden for erhvervet. De regler, som Søfartsstyrelsen bemyndiges til at fastsætte, vil i overensstemmelse med den praksis, der er på området, blive gennemført i tæt samarbejde med erhvervets parter.

Forslaget fremsættes sammen med forslag til ændring af sømandsloven og søloven, som gennemfører STCW-konventionens hviletidsbestemmelser, og sammen med forslag til lov om søfartsuddannelse, der er en modernisering af loven.

Idet jeg i øvrigt henviser til bemærkningerne til lovforslaget, skal jeg hermed anbefale lovforslaget til Folketingets velvillige og hurtige behandling.