

Betænkning

over

- I. forslag til lov om ændring i lov om skibes bemanning,
- II. forslag til lov om ændring i sømandsloven,
- III. forslag til lov om ændring i lov om velfærdsforanstaltninger for søfarende,
- IV. forslag til lov om ændring i lov om tilsyn med skibe,
- V. forslag til folketingsbeslutning om Danmarks ratifikation af den internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen, 1960, og
- VI. forslag til lov om ændringer i søloven. (Begrænsning af rederansvaret).

(Afgivet af udvalget den 12. maj 1964).

Udvalget har holdt 9 møder og har herunder haft flere samråd med handelsministeren. Udvalget har modtaget skriftlige og/eller mundtlige henvendelser fra Danmarks Rederiforening, Danmarks Skibsførerforening, Dansk Fiskeriforening, Dansk Styrmandsforening, kaptajn Axel H. Nielsen, Radiotelegrafistforeningen af 1917, Rederiforeningen af 1895, Rederiforeningen for mindre Skibe, Søfyrbødernes Forbund og Arbejdsløshedskasse i Danmark, Sømændenes Forbund i Danmark og Vestjysk Fiskeriforening.

Ad I. forslag til lov om ændring i lov om skibes bemanning.

Over for udvalget har der været rejst spørgsmål om begrænsning af redernes adgang til antagelse af *udenlandske søfolk*. Handelsministeren har i denne anledning oplyst, at spørgsmålet for nylig har været genstand for behandling i Søfartens Fællesråd, der består af repræsentanter for samtlige søfartsorganisationer, og at rådet over for handelsministeriet enstemmigt har udtalt, at ved antagelse i udlandet af søfolk til danske skibe vil det være rimeligt at

antage ledige danske søfolk, som findes på stedet, og som er egnet til at beklæde de pågældende stillinger.

Udvalget har fundet anledning til at anmode handelsministeren om at foranledige, at det ved enhver ansættelse af skibsmandskab nøje påses, at lovens krav om kvalifikationer er overholdt. Handelsministeren har over for udvalget oplyst, at det i henhold til gældende lovbestemmelser påhviler skibsføreren ved ansættelse af skibsmandskab, uanset nationalitet og påmønstringssted, at påse, at det antagne mandskabs kvalifikationer er i overensstemmelse med bemandingslovens krav.

Under udvalgsbehandlingen har man været opmærksom på, at udeladelsen af den nugældende bemandingslovs bestemmelse om bl. a. bruttotonnagen som kriterium for et skibs bemanning med *maskinmandskab* kan medføre skærpelse af bemandingsreglerne for et begrænset antal skibe, nemlig sådanne skibe, hvis bruttotonnage er under 500 tons, men hvis HK overstiger 800. Heroverfor har handelsministeren anført, at de nævnte uheldige virkninger vil kunne afbødes ved anvendelse af lovforslagets § 3,

stk. 2, eller eventuelt den almindelige dispensationsbestemmelse i lovforslagets § 1, nr. 12 (lovens § 40, stk. 2). Ministeren har yderligere oplyst, at ganske vist medfører den foreslåede bestemmelse en skærpelse for nogle få skibe, men på den anden side vil bestemmelsen betyde en lempelse for et omtrent tilsvarende antal skibe, nemlig sådanne skibe, hvis bruttotonnage overstiger 500 tons, men hvis HK er under 800.

Handelsministeren har over for udvalget fundet anledning til at fremhæve, at det nye system med individuel fastsættelse af bemanningen for *passagerskibe* ikke må tages som udtryk for, at handelsministeriet er af den opfattelse, at danske passagerskibe i almindelighed skulle være underbemandet, og at det ikke har været hensigten med den i den foreslåede affattelse af lovens § 8 (lovforslagets § 1, nr. 3) indførte nydannelse med hensyn til passagerskibe generelt at tilstræbe en skærpelse over for skibe, som hidtil er fundet forsvarligt bemandede.

Med hensyn til de under lovforslagets § 1, nr. 4 og 5, foreslåede nye bestemmelser i lovens §§ 24, stk. 2, og 25, stk. 2, jfr. de nedenstående ændringsforslag nr. 10 og 11, har handelsministeren over for udvalget oplyst, at det er hensigten at lade de omhandlede *uddannelser* for matroser og maskinmandskab afslutte med prøver og udstedelse af certifikat eller påtegning i søfartsbog. Personer, der inden ordningens ikrafttræden har forrettet tjeneste som matros, resp. motormand/fyrbøder, bør kunne få udstedt det nævnte certifikat eller få påtegning i søfartsbog uden aflæggelse af prøve.

På givne foranledning har handelsministeren over for udvalget fundet anledning til at udtale, at den omstændighed, at dispensation fra bemandingsreglerne fortsat kan meddeles i medfør af lovens § 40 (lovforslagets § 1, nr. 11 og 12, jfr. det nedenstående ændringsforslag nr. 12), samt at den gældende lovs § 39 ikke foreslås ændret, viser, at der ikke er tilsigtet nogen principiel ændring med hensyn til spørgsmålet om, hvornår lovgivningens krav til et skibs bemanning kan siges at være opfyldt.

Udvalget har med handelsministeren drøftet spørgsmålet om, hvorvidt der i lovforslaget bør indføres en bestemmelse, der gør det muligt administrativt at fastsætte en

kvantitativt eller kvalitativt højere bemanning for skibe, der sejler i isfyldte og lidet trafikerede farvande, f. eks. i fart på Grønland. Handelsministeren har over for udvalget udtrykt forståelse for problemet, men har oplyst, at der ikke under behandlingen i handelsministeriet af søulykkessager og heller ikke i det af Grønlandsministeren i 1959 nedsatte udvalg vedrørende besejlingen af Grønland er fremkommet oplysninger, der tilstrækkelig klart har kunnet motivere en skærpet bemanning ved sejlads i disse farvande. Handelsministeren har gjort opmærksom på, at en sådan bestemmelse vil frembyde store administrative vanskeligheder, og udvalget er herefter af den opfattelse, at spørgsmålet bedst løses ved aftale mellem Grønlandsministeren, søfartsorganisationerne og de rederier, hvis skibe chartres af Grønlandsministeriet.

Handelsministeren har stillet de nedenstående ændringsforslag nr. 1, 3, 5, 7 og 9-15, der er tiltrådt af udvalget eller et flertal i udvalget. Om ændringerne henvises til de vedføjede bemærkninger.

Herefter indstiller et *flertal* (socialdemokratiets og det radikale venstres medlemmer af udvalget) lovforslaget til *vedtagelse* med de af ministeren foreslåede ændringer.

Et *mindretal* (venstres og det konservative folkepartis medlemmer af udvalget) har stillet de nedenstående ændringsforslag nr. 2, 4, 6 og 8 og indstiller lovforslaget til *vedtagelse* med disse ændringer og med de af handelsministeren under nr. 1 og 9-15 foreslåede ændringer, der er tiltrådt af hele udvalget.

Mindretallet bemærker, at det derudover vil kunne tiltræde det af ministeren under nr. 3 stillede ændringsforslag, hvis mindretallets ændringsforslag nr. 2 forkastes.

Et *andet mindretal* (socialistisk folkepartis medlem af udvalget) kan ikke tiltræde lovforslaget.

Det påstås fra rederside, at den nuværende bemandingslov gør det vanskeligt for dansk skibsfart at konkurrere med udlandet. Da rederne imidlertid har nægtet folketingsudvalget at få kendskab til blot et enkelt skibs driftsregnskab, går mindretallet ud fra, at rederens påstand er uholdbar. Mindretallet

mener herefter, at den gældende bemanningslov bør bibeholdes, idet mindretallet dog kan gå med til, at der nedsættes et permanent bemannings- og dispensationsnævn ligeligt sammensat af de interesserede reder- og søfolksorganisationer samt embedsmænd fra handelsministeriet. Nævnet skal efter derom indgivet begæring kunne meddele dispensationer fra de gældende regler for skibes bemanning i de tilfælde, hvor der er indrettet sådanne foranstaltninger, at en fravigelse fra reglerne må anses for forsvarlig.

Den af handelsministeren foreslåede generelle nedsættelse af bemanningen kan efter mindretallets opfattelse ikke anses for rimeligt begrundet og vil bringe sikkerheden i fare. De af handelsministeren stillede ændringsforslag ændrer såre lidt i dette billede, men da de dog betyder en forbedring af lovforslaget, kan de tiltrædes af mindretallet.

Ad II. forslag til lov om ændring i sømandsloven

Handelsministeren har stillet de nedenstående ændringsforslag nr. 7-9, hvorom henvises til de vedføjede bemærkninger. Ændringsforslagene er tiltrådt af udvalget.

Herefter indstiller et flertal (udvalget med undtagelse af socialistisk folkepartis med-

lem) lovforslaget til *vedtagelse* med de af ministeren foreslåede ændringer.

Et *mindretal* (socialistisk folkepartis medlem af udvalget) har yderligere stillet de nedenstående ændringsforslag nr. 1-6, hvorom henvises til de vedføjede bemærkninger, og mindretallet indstiller lovforslaget til *vedtagelse* med samtlige foreslåede ændringer.

Ad III. forslag til lov om ændring i lov om velfærdsforanstaltninger for søfarende, V. forslag til folketingsbeslutning om Danmarks ratifikation af den internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen, 1960, og

VI. forslag til lov om ændringer i søloven. (Begrænsning af rederansvaret).

Udvalget indstiller lovforslagene og forslaget til folketingsbeslutning til *vedtagelse uændret*.

Ad IV. forslag til lov om ændring i lov om tilsyn med skibe.

Handelsministeren har stillet det nedenstående ændringsforslag. Ændringsforslaget er tiltrådt af udvalget, der herefter indstiller lovforslaget til *vedtagelse* med den foreslåede ændring.

Ændringsforslag

til

I. forslag til lov om ændring i lov om skibes bemanning.

Af handelsministeren, tiltrådt af udvalget:

Til § 1.

1) I den under nr. 3 foreslåede affattelse af lovens § 4, stk. 1, ændres i skemaet i rubrikken vedrørende skibe på 20 tons og derover, men ikke over 150 tons, i kystfart ordene „i skibe over 50 tons dog bedstemand“ til: „i skibe over 100 tons dog bedstemand“.

Bemærkninger.

Til nr. 1.

Ændringen af tonnagegrænsen for skibe, hvori bedstemand foreskrives, skyldes, at en undersøgelse har vist, at behovet for bedstemænd vanskeligt vil kunne dækkes med den i lovforslaget nævnte tonnagegrænse på 50 tons, hvortil kommer, at handelsministeriet må anse den hidtidige bemanning af skibe mellem 50 og 100 tons i kystfart, nemlig med en kystskipper og en person med duelighedsbevis i sejlads, for forsvarlig.

Af et *mindretal* (Viggo Hauch, Dalsgaard, Damsgaard, Conrad Kofoed, Weikop, Baagø og Knud Thomsen):

2) I den under nr. 3 foreslåede affattelse af lovens § 5, stk. 1, ændres i afsnittet vedrørende skibe, hvis HK ikke overstiger 500, de 3 linjer vedrørende dampskibe til:

„Kystfart.....	Skibsmaskinmester af 2. grad
Europæisk fart.....	Skibsmaskinmester af 2. grad Skibsmaskinist
Uden for europæisk fart.....	Skibsmaskinmester af 2. grad 2 skibsmaskinister.“

Af *handelsministeren*, tiltrådt af et *flertal* (Peter Nielsen, Jørgen Peder Hansen, Qvist Hansen, H. Larsen (Bjerre), Waldemar Laursen, Helge Nielsen, Johan Nielsen, Robert Sørensen, Aage Fogh og Vivike):

3) I den under nr. 3 foreslåede affattelse af lovens § 5, stk. 1, indsættes efter skemaet vedrørende skibe, hvis HK overstiger 500:

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

Af *mindretallet* under nr. 2:

4) I den under nr. 3 foreslåede affattelse af lovens § 6, stk. 1, ændres i skemaet ordene „over 1.400, men ikke over 2.000“ til: „over 1.400, men ikke over 3.000“, og „over 2.000, men ikke over 5.000“ til: „over 3.000, men ikke over 5.000“.

Af *handelsministeren*, tiltrådt af *flertallet* under nr. 3:

5) I den under nr. 3 foreslåede affattelse af lovens § 6, stk. 1, ændres i skemaet linjen „over 10.000 1 7 1 2 1 12“ til: „over 10.000 1 8 1 1 1 12“.

Til nr. 2.

Ændringsforslaget følger i hovedsagen de i den gældende lov fastsatte bemanningsregler. Intet tyder efter mindretallets opfattelse på, at disse ikke har virket tilfredsstillende, hvorfor den i lovforslaget foreslåede skærpende af reglerne synes ufornöden.

Til nr. 3.

Dette ændringsforslag tilsigter at skabe overensstemmelse mellem reglerne for bemanning af dampskibe over og under 500 HK.

Til nr. 4.

Den udvikling, der i de senere år er sket inden for gruppen af skibe mellem 1.400 tons og 5.000 tons, gør det efter mindretallets opfattelse naturligt og forsvarligt at nedsætte kravet til dæksmandskabets størrelse også for skibe mellem 2.000 tons og 3.000 tons.

Til nr. 5.

Forslaget om at erstatte en ungmand med en matros i skibe over 10.000 tons indebærer en kvalitetsmæssig forbedring af dæksmandskabet i store skibe, uden at antallet af dæksfolk derved forøges.

Af *mindretallet* under nr. 2:

6) I den under nr. 3 foreslåede affattelse af lovens § 6 indsættes efter stk. 2 som nyt stykke:

„Stk. 0. Det kan tillades, at en matros i skibe over 1.400 tons erstatter to ungmænd.“

Af *handelsministeren*, tiltrådt af *flertallet* under nr. 3:

7) I den under nr. 3 foreslåede affattelse af lovens § 6 indsættes efter stk. 2 som nyt stykke:

„Stk. 0. Det kan tillades, at en matros i skibe over 1.400 tons, men ikke over 10.000 tons, erstatter to ungmænd.“

Af *mindretallet* under nr. 2:

8) I den under nr. 3 foreslåede affattelse af lovens § 7 ændres i stk. 1, litra c, linjen

„Over 800, men ikke over 1200	1	“ til:
„Over 1000, men ikke over 1200	1	“

Af *handelsministeren*, tiltrådt af *udvalget*:

9) I den under nr. 3 foreslåede affattelse af lovens § 7 ændres i stk. 1, litra c, „3.600 HK“ til: „7.000 HK“.

10) Det under nr. 4 foreslåede nye stk. 2 i lovens § 24 affattes således:

„Stk. 2. Det påhviler handelsministeren efter forhandling med de interesserede søfartsorganisationer at fastsætte nærmere regler for uddannelse af matroser.“

11) Det under nr. 5 foreslåede stk. 2 i lovens § 25 affattes således:

„Stk. 2. Det påhviler handelsministeren efter forhandling med de interesserede søfartsorganisationer at fastsætte nærmere regler for uddannelse af maskinmandskab.“

Til nr. 6.

Som konsekvens af, at mindretallet ikke kan tiltræde ændringsforslag nr. 5, foreslås denne formulering af den i øvrigt under nr. 7 af handelsministeren foreslåede ændring.

Til nr. 7.

Denne ombytningsregel tilsigter at tilvejebringe en ønskelig flexibilitet i dæksmandskabets sammensætning for at imødegå den situation, at det ikke skulle være muligt at tilvejebringe det fornødne antal ungmænd.

Til nr. 8.

For at afbøde uheldige virkninger af, at bruttotonnagen efter lovforslaget ikke lænere skal være kriterium for et skibs bemanning med maskinmandskab, anser mindretallet det for mest rimeligt kun at kræve motormand påmønstreret i skibe med over 1.000 HK.

Til nr. 9.

Den foreslåede forhøjelse af HK-grænsen for skibe, der skal være bemandedet med en ubefaren motormand, tilgodeser bedre behovet for uddannelse af det nødvendige antal motormænd.

Til nr. 10 og 11.

Når det er foreslået, at „Søfartens Fællesråd“ erstattes med „de interesserede søfartsorganisationer“, skyldes det, at spørgsmålet ikke har interesse for alle de i Søfartens Fællesråd repræsenterede søfartsorganisationer. Ændringsforslagene i øvrigt skyldes et ønske om ikke at foregribe det resultat, som de af handelsministeren nedsatte arbejdsgrupper vedrørende matrosers og maskinmandskabs uddannelse måtte komme til.

12) Nr. 11 affattes således:

„11. § 40, stk. 1, affattes således:

„Stk. 1. For skibe, der sejler i begrænset fart eller agtes bemanded ud fra andre principper for tjenestens tilrettelæggelse end hidtil, samt for skibe, i hvilke tekniske forbedringer eller rationaliseringsforanstaltninger kan begrunde det, kan direktøren for statens skibstilsyn med nødvendig hensyn tagen til sikkerheden tillade afvigelser fra denne lovs bemandingsregler. Det samme gælder for skibe af særlig konstruktion og indretning samt for specialskibe.““

13) I den under nr. 14 foreslåede affattelse af lovens § 41 udgår i stk. 1 sidste punktum, og efter stk. 1 indsættes som nyt stykke:

„Stk. 0. Nævnets afgørelser kan ikke indbringes for anden administrativ myndighed.“

Til § 2.

14) I stk. 1 ændres „1. april 1964“ til: „1. juni 1964“.

15) Stk. 2 affattes således:

„Stk. 2. For lastskibe og for passager-skibe på 20 tons og derover, der er endeligt optaget i skibsregistret før 1. april 1964, træder de ved loven ændrede regler i §§ 4-8 i lov om skibes bemanning i kraft den 1. marts 1965. Fra dette tidspunkt og til den 1. marts 1967 kan den reduktion af dæksmandskabet, der følger af de ved loven ændrede regler i § 6, stk. 1, i lov om skibes bemanning dog kun ske etapevis efter regler, der udfærdiges af handelsministeren efter indhentet udtalelse fra et af ministeren nedsat særligt udvalg med repræsentanter for de interesserede søfartsorganisationer.“

II. forslag til lov om ændring i sømandsloven.

Af et mindretal (Vivike):

Til § 1.

1) Foran nr. 1 indsættes som nyt punkt: „0. Til § 9, stk. 1, føjes som nyt 2. punktum:

„Danske arbejdsløshedsforsikrede søfolk — og efter dem andre skandinaviske arbejdsløshedsforsikrede søfolk — der opfylder de for stillingen krævede kvalifikationer, skal herved nyde fortrin.““

Til nr. 12.

Ved ændringen tilsigtes en tydeliggørelse af bestemmelsen.

Til nr. 13.

Ændringsforslaget tilsigter at tilvejebringe en forenkling af den administrative sagsbehandling af bemanningsspørgsmål.

Til nr. 15.

Ændringsforslaget er af redaktionel karakter.

Til nr. 1.

Efter mindretallets opfattelse er det uden rimelig mening at beslutte en for samfundet bekostelig uddannelse af danske søfolk, hvis man ikke gør noget for at sikre dem fortrinsret til danske skibe.

2) Efter nr. 1 indsættes som nyt punkt:

„0. I § 18, stk. 2, indsættes i 1. punktum efter ordet „afmønstringsdagen“: „, jfr. dog § 26, stk. 1, sidste punktum.““

3) Efter nr. 1 indsættes som nyt punkt:

„0. I § 18, stk. 2, udgår i 2. punktum ordene „hvis han er styrmand, maskinmester, hovmester eller radiotelegrafist, eller en måned, hvis han hører til det øvrige mandskab“.“

4) Efter nr. 1 indsættes som nyt punkt:

„0. I § 24, stk. 2, 1. punktum, ændres „en måned“ til: „to måneder“.“

5) Efter nr. 2 indsættes som nyt punkt:

„0. I § 26, stk. 1, indsættes efter sidste punktum som nyt punktum:

„Sømandens ret til hyre ophører først, når hjemrejsen er afsluttet.““

6) Efter nr. 2 indsættes som nyt punkt:

„0. Til § 26 føjes som nyt stk. 3:

„Stk. 3. Den skibsfører, rederirepræsentant eller konsulatsmedsmand, der arrangerer hjemrejsen, skal drage omsorg for, at den pågældende sømands personlige papirer og personlige garderobegenstande (herunder arbejdstøj) afsendes til hjemstedet samtidig med sømanden, og på en sådan måde, at sømanden efter hjemkomsten straks har mulighed for atter at kunne tage hyre.““

Af handelsministeren, tiltrådt af udvalget:

7) Nr. 3 affattes således:

„3. § 41 affattes således:

„§ 41. Går skibet tabt ved søulykke, eller bliver det efter søulykke erklæret for uistandsætteligt, ophører en sømands tjenesteforhold, hvis ikke andet følger af aftalen. Mod hyre og underhold er han dog pligtig at tage del i bjærgningen og blive til stede til afgivelse af søforklaring.

Stk. 2. For den tid, en sømand er arbejdsløs som følge af forliset, skal rederen betale ham hyre, dog højst for to måneder ud over den tid, for hvilken han får hyre efter stk. 1. Uanset nævnte begrænsning har han altid ret til hyre under den eventuelle hjemrejse.

Til nr. 2.

Ændringen er en følge af ændringen under nr. 5.

Til nr. 3.

Ved ændringen foreslås samme sygehyre for alle søfolk uanset rang, som det er tilfældet i Norge og Sverige.

Til nr. 4.

Ændringen er en konsekvens af ændringen under nr. 3.

Til nr. 5.

Ved ændringen sikres der de pågældende søfolk hyre under hjemrejsen. Ændringen vil animere rederne til at sørge for hurtig hjemrejse.

Til nr. 6.

Ændringen sikrer hurtig hjemsendelse af sømandens papirer og ejendele.

Til nr. 7.

Den i lovforslagets § 1, nr. 3, foreslåede ændring i lovens § 41 har af systematiske grunde gjort en omredigering af paragraffen ønskelig. Ved ændringsforslaget er denne omredigering foretaget, og paragraffens systematik er herefter i overensstemmelse med den tilsvarende bestemmelse i den svenske sømandslov. Der tilsigtes ikke realitetsforandringer med ændringen.

Stk. 3. Den danske sømand, hvis tjenesteforhold ophører i medfør af reglen i stk. 1, og som har hjemsted her i riget, har ret til fri rejse med underhold til hjemstedet samt nødvendig beklædning for statens regning. Reglerne i § 26, stk. 2, om pligt til at overtage en stilling på et andet skib får tilsvarende anvendelse.““

8) Efter nr. 3 indføjes som nyt punkt:
„0. I § 42, 2. punktum, ændres „§ 41, stk. 2“ til: „§ 41, stk. 3“.“

Til § 2.

9) Paragraffen affattes således:

„§ 2.

Stk. 1. Denne lov træder i kraft den 1. august 1964, jfr. dog stk. 2.

Stk. 2. Retten til fri hjemrejse i henhold til de ved § 1, nr. 2, ændrede regler i sømandslovens § 26, stk. 1, indtræder for en sømand, hvis tjeneste overstiger

21 måneder:	den 1. august	1964
18 — :	den 1. september	1964
15 — :	den 1. oktober	1964
12 — :	den 1. november	1964.“

IV. forslag til lov om ændring i lov om tilsyn med skibe.

Af handelsministeren, tiltrådt af udvalget:

Til § 2.

Paragraffen affattes således:

„§ 2.

Denne lov træder i kraft den 1. oktober 1964.“

Til nr. 8.

Ændringen er en konsekvens af ændringen under nr. 7.

Til nr. 9.

Ved ændringen fastsættes tidspunktet for lovens ikrafttræden til 1. august 1964, og tidspunktet for indtrædelsen af retten til fri hjemrejse i henhold til de ændrede regler i sømandslovens § 26, stk. 1, udskydes 4 måneder.

Peter Nielsen.

Jørgen Peder Hansen.

Qvist Hansen.

H. Larsen (Bjerre).

Waldemar Laursen.

Helge Nielsen,
formand.

Johan Nielsen.

Robert Sørensen.

Aage Fogh,
næstformand.

Viggo Hauch.

Dalsgaard.

Damsgaard.

Conrad Kofoed.

Weikop.

Baagø.

Knud Thomsen.

Vivike.