

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.