

Sømandsloven – kønssygdomme, kostreglementer og konstant udvikling

Af cand.jur. Peter Albert Huggler

1. Indledning – generelle tilløb

1.1 En præsentation af motivet til at skrive om sømandsloven

Der er rigeligt med shanties, anekdoter og påtagede sømandssange, som får søfarende til at rynke på næsen af jurister, når vi forsøger at gøre os folkelige i deres selskab. Noget der derimod vækker genklang, er at kunne citere Balling-filmen ”*Martha*” eller en anden accepteret kulturel klassiker. Dette bidrag søger at rette op på den gensidige respekt – eller mangel på samme – der er tydelig for enhver, der har arbejdet i forholdet mellem sø-jurister og de søfarende.

Ved at fokusere på praksis vedrørende lov om søfarendes ansættelsesforhold mv., de søfartssociale forhold og harmoniseringen med internationale standarder søges der at give en introduktion til den historiske udvikling for søfarendes vilkår, såvel som en forståelse for kompleksiteten i praksis.

1.2 Terminologi og undersøgelsesmetode

Artiklen tager udgangspunkt i en analyse af begrebernes anvendelse, de retlige forskelle mellem den danske søfarende-forståelse og ILO’s forståelse af en søfarende.

Hvad der for maritimt uddannede vil fremstå som vigtigst af alt, vil være, at ”Høkerens” påstand fra folkekomedien *Een pige og 39 sømænd*: ”Ifølge cirkulære nummer 12 af 1927 skal i overhovedet ingen smør ha’. I skal kun ha’ 20 gram kød om dagen, det halve af en stor kartoffel, 15 gram brune bønner og én skive brød med margarine.” endelig bliver undersøgt.

Gennem kostreglementer, kønssygdomsregler og alkoholpolitik belyses både praktiske og retsdogmatiske implikationer for det maritime arbejdsmarked, samt den hidtidige udvikling gennem den juridiske litteratur.

1.3 Struktur

De internationale, regionale og nationale regler vil blive ridset op, og hjemmelgrundlaget vil blive præsenteret i punkt 2.

I punkt 3. fokuseres på 'søfarende'-begrebet, og hvad der gøres for at tilnærme dansk og international ret. Dette gøres gennem perspektivering til andre nordiske lande.

Punkt 4. redegør for de praktiske forhold ved regulering af regler, og hvordan arbejdsgiver og arbejdstagere direkte har påvirket reguleringen af retsområder.

Punkt 5. går i dybden med de mere emblematiske regler der vedrører søfarendes ansættelsesforhold. Ved at se på hhv. kostregler, kønssygdomsregler og alkoholreglers udvikling, retshistoriske og aktuelle status, kan der undersøges for tendenser, inden der i punkt 6. sluttet af med konklusioner og retspolitiske overvejelser om fremtidige reguleringer.

1.4 Metode

Dette bidrag kombinerer en retsdogmatisk analyse med en retshistorisk og retspolitisk belysning af centrale dele af lov om søfarendes ansættelsesforhold mv. (Sømandsloven). Fremgangsmåden er primært deskriptiv og fortolkende med fokus på gældende ret, men inddrager også relevante komparative og politiske perspektiver, hvor de bidrager til forståelsen af den maritime særret og dens udvikling.

Analysen baserer sig på:

- Lov om Søfarendes Ansættelsesforhold mv. og dens forarbejder (særligt hvad angår bestemmelser om disciplin og sygdom),
- relevante bekendtgørelser (især om minimumsbeskyttelse og kost),
- folkeretlige forpligtelser (MLC-konventionen, Havretskonventionens art. 94),
- samt udvalgte fortolkningsbidrag fra administrativ praksis og juridisk litteratur, herunder ældre såsom Kjeld Rosenmeyer og nutidige som Falkanger & Bull.

Begrebet "søfartssociale forhold" anvendes her som samlebetegnelse for de rettigheder og pligter, der knytter sig til den særlige sociale og juridiske kontekst,

hvori søfarende udfører deres arbejde – og som adskiller sig fra det landbaserede arbejdsmarked. Det omfatter både traditionelle arbejdsretlige elementer (løn, hviletid, barsel) og særlige søfartsmæssige forhold (repatriering, medical, kost, sygdomshåndtering til søs).

Der sondres mellem:

- Retsdogmatisk analyse (*De lege lata* – fx vedr. kønssygdomme, hyre, sygdom),
- Retspolitisk diskussion (*De lege ferenda* – fx vedr. reguleringsbehov og retssikkerhed),
- Retshistoriske nedslag, hvor ret og praksis spejles i populærkultur og historisk særpræg.

Denne tredeling anvendes ikke formelt i tekstens struktur, men er analytisk styrende og danner baggrund for udvælgelse og vurdering af de retsområder, der inddrages.

2. Lov om søfarendes ansættelsesforhold mv. som en del af søretten.

Sømandsloven, som lov om søfarendes ansættelsesforhold mv. hed indtil 15. januar 2013 (og som oprindeligt var integreret i søloven af 1892 som kapitel 4 *Om Skibsmandskabet*), er ikke den lovgivning, de fleste juridisk uddannede er på fornavn med i dagens Danmark. Men på den anden side, så er de, der beskæftiger sig med søret, ligeledes *Primus Inter Pares*, for nu at genopfriske skolelatin – navnlig for de ældre generationer af jurister.¹

Dette skyldes, at vi beskæftiger os med parallel-lovgivning, der ofte giver bedre mening og kræver en mere dybdegående forståelse. Som alle andre vil jeg naturligvis påstå, at kun få ting forklarer bedre, hvorfor netop søretten har en særstatus end netop det område, jeg beskæftiger mig med: Sømandsloven.

Søretten er en større disciplin, der dog er en vis enighed om afgrænsningen af, også historisk.

1) For matematiske studenter oversættes det i Den Danske Ordbog på følgende vis: person der i praksis rangerer højere end personer som vedkommende formelt er ligestillet med.

Holberg skrev om landlovsret², Bodmerie³ og Assurance mv. i Natur- og Folkeret som særegne for det maritime, og i fortalen til Frederik den II's sølov⁴, fremhæves ligeledes, at der forefindes særegne forhold.

Det er altså ikke uden grund, at det særegne for søfarten er hvad, der definerer Søretten. De moderne definitioner af Søret skiller sig ikke ud fra denne historiske lære.

Falkanger og Bulls afgrænsning af søretten (efter hhv. Brautaset og Rosenberg Overby's oversættelser af de forskellige udgaver) forekommer snæver, og det er bemærkelsesværdigt, at de i deres præsentation af søret overhovedet ikke inddrager søfarendes arbejdsforhold. Dette nok kunne tilgives, hvis den ikke beskrev afgrænsningen som *vilkårlig*⁵ eller *somewhat arbitrary*⁶, og den reelle pointe i de efterfølgende linjer om, at søret er en juridisk traditionel disciplin, der dækker over de regler, der er særegne for søfarten, dermed udvandedes. ”*Med søret menes i almindelighed de retsregler, som kommer til anvendelse i søfartsforhold. (...) Denne ramme er så vid, at man kunne inddrage f.eks. de almindelige regler om, hvorledes aftaler indgås og fortolkes. For at undgå dette siger man gerne, at sørettens regler er de, som er særegne for søfarten.*”⁷

Denne indledende præsentation, ekskluderer dog ikke besætning og skibsføreres særlige ansættelsesforhold. I såvel Rosenberg Overbys som Brautaset's oversættelser indgår disse som kapitel 12 omhandlende besætningens retsforhold⁸. Det bemærkes ligeledes hos begge, at søfarendes ansættelsesforhold traditionelt adskiller sig betydeligt fra den almindelige arbejdsret.

En mere detaljeret afgrænsning af hvad udgør Søretten, findes hos Kjeld

2) Holberg, Ludvig, *Natur og Folkeret*, Danmark, Rosenkilde og Bagger, 1969 – oprindeligt 1716, (Holberg 1716) s. 122

3) Holberg 1716, s. 219-221

4) Grandjean, Louis E., *Frederik II's Søret – et erhvervshistorisk billede fra 1561*, København, Christian Eriksens forlag, 1946, s. 13-15

5) Falkanger, Thor; Bull, Hans Jacob; Overby, Lars Rosenberg, *Søret*, København, Karnov Group Denmark A/S, 5. Udgave, 1. oplag, 2019, (Falkanger, Bull & Overby 2019), s. 21

6) Falkanger, Thor; Bull, Hans Jacob; Brautaset, Lasse, *Scandinavian Maritime Law*, Oslo, Universitetsforlaget, 3. edition, 2011, side 23.

7) Falkanger, Bull og Overby 2019, s. 21.

8) Falkanger, Bull og Overby 2019, s. 248-258

9) Falkanger, Bull og Brautaset 2011, s. 242-254

Rosenmeyer, der afgrænser i søretten i sin ikoniske bog *Søret*¹⁰ fra 1975 således: ”Retsreglerne må angå søfarten (...) Ikke alt, som har med søen at gøre, er søfart, og ikke alle de retsregler, som på en eller anden måde har tilknytning til søen eller vandløb behandles i søretten, således f.eks. ikke reglerne om ejendomsrettens grænser mod sø eller ferskvand, reglerne om fiskeri, reglerne om inddæmning eller anden regulering i vandløb.”

og

”reglerne må være særegne for søfarten (...) Kriteriet ”særegne for søfarten” giver imidlertid ikke nogen skarp afgrænsning af søretten. En række af de retsregler som angår søfarten, har paralleller i landjordens ret. Dette gælder f.eks. reglerne om sammenstød mellem skibe. Disse er forskellige fra reglerne om sammenstød mellem motorkøretøjer og kan nærmest ses som en speciel anvendelse af almindelige erstatningsretlige principper. På samme måde er der nært slægtskab mellem reglerne om hyrekontrakten og reglerne om andre arbejdsaftaler(...)”¹¹

Der forekommer at være fælles forståelse for, at retsregler skal være særegne for søfarten og generelt finde anvendelse på søfarten.

Der kunne henvises til Havretskonventionen¹² artikel 94, stk. 1 og 3, hvilke pålægger flagstaten effektivt at ”... udøve sin jurisdiktion og kontrol i administrative, tekniske og sociale anliggender over skibe, som fører dens flag.”, og at træffe de foranstaltninger, der er nødvendige for *inter alia* at sikre ”(...) bemanningen af skibe, arbejdsforhold og uddannelse af besætninger (...)”, til at understøtte, at arbejdsforhold ombord på skibe er centrale for reguleringen af søfarten, uanset at visse regler ikke måtte være særegne i juridisk forstand. Der må dog sondres mellem spørgsmålet om jurisdiktion og spørgsmålet om, hvilke regler der er søret i klassisk forstand, som defineret af fx Rosenmeyer.

10) Rosenmeyer, Kjeld *Søret*, København, Akademisk Forlag, 1. udg. 1975 (Rosenmeyer 1975) s. 1

11) Rosenmeyer 1975 s. 2

12) *De Forenede Nationers Havretskonvention af 10. december 1982 tillige med den dertil knyttede aftale af 28. juli 1994 om anvendelse af konventionens kapitel XI*, som inkorporeret i dansk ret ved bekendtgørelse nr. 17 af 21/07/2005.

3. Tilværelsen til søs reguleret som særegne forhold for søfarten

Blandt de særegne forhold finder vi det der på land vil blive betegnet som arbejdsretten. Dette ganske omfattende landbaserede retsområde er til søs erstattet af et endnu bredere retsområde.

En egentlig ”maritim arbejdsret” dækker næppe det område, som flagstater skal sikre, da der i det maritime erhverv skal tages højde for de midlertidige ’hjem’ på søen. For at tage højde for at arbejdsret ikke vil være dækkende i en profession, hvor de fleste ikke kan gå hjem efter arbejdsdagen, anvender staten samlebetegnelsen søfartssociale forhold¹³. Dette lader ligeledes til at være i bedre overensstemmelse med ordlyden i havretskonventionens artikel 94 stk. 1 og stk. 3.

Søfartssociale forhold dækker over flere bestemmelser, end der udtømmende kan oplistes heri, men blandt de områder, der er værd at fremhæve, er den særskilte sygedagpengeordning for søfarende¹⁴; den særlige sygesikringsordning for søfarende¹⁵; barselsrettigheder til søfarende¹⁶; landlovsrettigheder¹⁷; frihedsrettigheder; plejere rettigheder¹⁸; hviletidsregler¹⁹; repatrieringsregler²⁰; den obligatoriske lægeundersøgelse (der resulterer i sundhedsbeviset – den såkaldte ’blå bog’ eller ’medical’)²¹; rettigheder som efterladt søfarende²² og de regler, der vedrører kosten^{23,24}. Derfor vil samletermen søfartssociale forhold blive anvendt

13) Søfartsstyrelsens hjemmeside, 30. marts 2025, Regler og bekendtgørelser | sfs.dk ”(...) *maritim arbejds- og socialret (søfartssociale forhold)*”

14) *Bekendtgørelse om sygedagpenge til søfarende* nr. 1704 af 11. december 2023.

15) *Bekendtgørelse om den særlige sygesikringsordning til søfarende m.fl.* nr. 1331 af 5. december 2006.

16) *Bekendtgørelse om barseldagpenge til søfarende* nr. 1680 af 11. december 2023.

17) *Lov om søfarendes ansættelsesforhold mv.* § 58 nr. 335 af 9. april 2024.

18) *Bekendtgørelse om søfarendes ret til pleje* nr. 286 af 14. marts 2013.

19) *Bekendtgørelse om søfarendes hviletid* nr. 1436 af 30. november 2023.

20) *Lov om søfarendes ansættelsesforhold mv.* §§ 6 stk. 5 og 8.

21) *Bekendtgørelse om lægeundersøgelse af søfarende og fiskere* nr. 1463 af 5. december 2023.

22) *Lov om søfarendes ansættelsesforhold mv.* § 10 a.

23) lb. §§ 55 og 70 stk. 1

24) De to bekendtgørelser vedrørende Kost og Drikkevand i hhv. handelsskibe og fiskeskibe; nr. 1519 af 13 december 2019 og nr. 1115 af 11. november 2019.

som overordnet begreb med reference til såvel de rettigheder, der opnås for de, der er underlagt et ansættelsesforhold ombord på et skib, såvel som de rettigheder som de, der defineres som søfarende – eller i en anden beskyttet kategori – opnår.

3.1. Minimumsbeskyttelse som udsondring fra søfarende i dansk og international ret

De ”beskyttede kategorier” er et nyere koncept, der kom med minimumsbeskyttelsesbekendtgørelsen²⁵, der har til formål at øge harmoniseringen af danske forhold med MLC-konventionens bestemmelser. Hvor vi førhen alene beskyttede søfarende, har vi grundet MLC-konventionen,²⁶ i dag behov for at beskytte grupper på samme måde i dansk ret, som vi førhen alene beskyttede søfarende. Dette skyldes en afgrænsning i den traditionelle dansk-nordiske søret af en søfarende, som ikke stemmer overens med de internationale bestemmelser.

Eksempelvis defineres søfarende i Danmark som ”*enhver person bortset fra skibsføreren, der er ansat, forhyret eller arbejder om bord på et dansk skib, og som ikke udelukkende arbejder om bord, mens skibet ligger i havn.*”²⁷ hvor der internationalt arbejdes med definitionen ”*seafarer means any person who is employed or engaged or works in any capacity on board a ship(...)*”²⁸

Ved lovændringen i 2013 fjernedes den tidligere sondring mellem egentlige og uegentlige søfarende²⁹. Der opstod dog en problematik, hvilket Løje og Jespersen anfører, men ikke havde afklaret ved publiceringen af deres bog.³⁰

Den nye formulering medfører, at en selvstændig barber ombord på et skib får samme rettigheder som den driftsorienterede besætning. Det gør dog også, at eksempelvis en forsker, der ikke arbejder med skibet, men alene er ombord midlertidigt for at studere kragernes vendekreds, er blevet udsondret fra ’forhy-

25) *Bekendtgørelse nr. 722 af 8. juni 2017 om minimumsbeskyttelse af visse kategorier af personer på skibe*, nr. 722 af 8. juni 2017.

26) *Maritime Labour Convention*, 2005 – med senere ændringer

27) *Lov om søfarendes ansættelsesforhold m.v.* § 1.

28) *Maritime Labour Convention*, 2005 – med senere ændringer, Artikel 2 (f).

29) Løje, Jørgen og Jespersen, Jesper Dyre, *Søfarendes Ansættelsesforhold*, 1. udg., Weilbach, 2014, (Løje & Jespersen 2014) s. 13.

30) Løje & Jespersen 2014, s. 15-16

ret eller arbejder om bord'. De, der er blevet vurderet ikke 'arbejder ombord' og ej heller er passagerer, er endt i de særlige beskyttede grupper i hh.t. minimumsbeskyttelsesbekendtgørelsen.

Sverige og Island har beholdt *Sjöman*³¹/ *Sjómaður*³²-begrebet og har lovgivning, der er ganske lig den danske lov om søfarendes ansættelsesforhold mv. Men ligeledes dér er sondringen mellem egentlige og uegentlige søfarende bortfaldet.

I kontrast til dette har Norge adopteret et arbejdstager-begreb som erstatning for sømandsbegrebet ved lovændring i 2013, hvor Sjømannsloven blev erstattet af en mere kønsneutral lovgivning³³. Den Norske lovgivning sondrer som udgangspunkt³⁴ ikke mellem funktioner ombord på skibe, men giver rettigheder såsom orlov til svangerskabskontrol for arbejdstagere. Generelt er arbejdstagerbegrebet blevet indsat som erstatning for 'sjømann', hvilket passer bedre overens med den internationale terminologi fra MLC, men medfører en større belastning, da samtlige rettigheder – ud fra en ordlydsfortolkning – nu finder anvendelse på en arbejdstager der har sit virke ombord fremfor alene på de, der arbejder med skibets drift. Ligeledes medfører det, at de forpligtigelser, der er eksempelvis til udstyr og uddannelse, også finder anvendelse på enhver, der arbejder ombord på et skib.

Det medfører dog, at Norge i modsætning til Danmark ikke skal ud i en konkret fortolkning i forbindelse med at finde ud af, om en specifik person falder ind under nogle af de særlige kategorier af minimumsbeskyttede.

Det kan i den forbindelse nævnes, at det kan diskuteres hvem, der hører under hvilke kategorier. Skal en forsker, der sejler i en båd, have en medical? Skal en dykker, der sejler med på et skib, have sikkerhedsinstruktion og særskilt medical? Hvad gøres med skoleelever i erhvervspraktik?

Til afklaring af sådanne spørgsmål er der i minimumsbeskyttelsesbekendtgørelsen § 3 indrettet en mekanisme, hvor Søfartsstyrelsen efter høring af arbejdsmarkedets parter, træffer afgørelse om, hvornår hver enkelt gruppe er dækket.

31) Svensk lov: *Sjömanslag* 1973:282, som sidst ændret ved 2021:362

32) Islandske lov: *Sjómannalög*, 1985 nr. 35 19. juni som opdateret ved islandske lov af 15. marts 2025. udgave 155.

33) Norsk lov: *Lov om stillingsvern mv. for arbeidstakere på skip (skipsarbeidsloven)* § 2-1, lov nr. 203 af 21. juni 2013.

34) Med undtagelse af bl.a. Skibsfører, på samme vis som i den øvrige nordiske søret.

Et eksempel på dette kan ses ved indførelse af VTS-operatører i bekendtgørelsen, på baggrund af en offentlig høring³⁵.

4. Trepartsbundne områder

Dette bringer os til noget af det helt unikke ved Lov om søfarendes ansættelsesforhold mv., som giver søretten endnu et særpræg: Arbejdsmarkedets parter og den danske model er stærkt kodificeret på alle forhold vedrørende søfarende, hvilket udspringer af krav fra MLC om Collective Bargaining Agreements mv. Det betyder også, at både rederiernes og arbejdstagernes organisationer er inddraget, når der opstår spørgsmål om søfarende – både i de store, strukturelle sager og i de små, konkrete, der måske kun vedrører én person, men som rummer principielle spørgsmål.

5. Konkrete regler

5.1 Kønssygdomme

Et af de principielle store spørgsmål, der må antages at blive diskuteret ved næste revision, er de I 1923³⁶ indførte bestemmelser om, at søfarende som eneste erhvervsgruppe, kan få anerkendt kønssygdomme som arbejdsskader – også når de pådrages agtsomt^{37,38}. Denne og flere andre bestemmelser om søfarendes seksuelt risikobetonede arbejde bærer præg af, både den stigmatisering der har været af det maritime erhverv, men også af en vis tilbageholdenhed i forhold til at fjerne opnåede rettigheder.

Dette har også medført, at der i nyere tid har været politiske økonomi- og statskundskabsteoretikere uden juridisk træning,³⁹ der har gjort

35) *Høring over udkast til ændring af bekendtgørelse nr. 722 af 8. juni 2017 om minimumsbeskyttelse af visse kategorier af personer på skibe (tilføjelse af VTS-operatører)*, i høringsåret 2022/2023 med ikrafttræden 1. januar 2024.

36) Bredholt, Jørgen *Festskrift i anledning af Sølovens 100-års jubilæum 1992*, Søretsforeningen, København, 1992 s. 8 hvor der vises til Sømandsloven af 1. maj 1923, der overtog Sølovens 4. kapitel.

37) Sømandsloven af 1923 (nr. 181 af 1. maj 1923), § 18.

38) Lov om søfarendes ansættelsesforhold mv. § 29 stk. 4, § 30, stk. 4, og § 44.

39) Den politiske organisation CEPOS, delte eksempelvis den 17. november 2020 et opslag på det sociale medie Facebook, med teksten ”*Kalder alle sømænd – BRUG BE-*

sig morsomme omkring kønssygdomme og den særstatus de søfarende, der pådrager sig en sådan, har i lov om søfarendes ansættelsesforhold mv. I modsætning til det generelle arbejdsmarked er der i søfarten traditionelt set opretholdt en skarpere regulering og opfølgning på søfarendes helbredstilstand, herunder sygdomme med potentiel smitterisiko. Dette kommer blandt andet til udtryk i de særlige regler om, at søfarende agtsomt kan pådrage sig en kønssygdom men opretholde sin hyre,⁴⁰ og at staten afholder udgifterne til uarbejdsdygtighed for netop kønssygdomme, udover i en periode svarende til den forudgående tjenestetid.⁴¹

Dermed kan der argumenteres for, at både arbejdsgiver og arbejdstager opmuntres til at få behandlet kønssygdomme, og en ellers tabuiseret lidelse – særligt i et lille samfund med mange nationaliteter, kulturer og religioner, som eksisterer ombord på danskflagede skibe – får dermed med større sandsynlighed hurtig og rettidig lægehjælp.

5.2 Kosten ombord

Både søfarende og personer omfattet af minimumsbeskyttelsen er i dag dækket af MLC-konventionens standarder, sådan som disse er implementeret i dansk ret. Denne internationale forpligtelse, der understøtter søfarendes sundhed og levevilkår, knytter direkte an til de historiske reguleringsinitiativer, som har søgt at fastsætte minimumsstandarder for kost og ernæring til søs.

Et sjældent overset aspekt af søfartssociale forhold er kostens betydning og den detaljerede statslige regulering heraf. Søfartens koststandarder har historisk været genstand for både praktisk og normativ regulering, hvilket blandt andet afspejles i Reglement nr. 142 af 1936⁴² – almindeligvis benævnt Christian den Tiendes kostreglement⁴³. Denne bekendtgørelse fastsatte en normativ mini-

SKYTTELSE – ellers går det ud over skatteborgernes penge.”

40) *Lov om søfarendes ansættelsesforhold mv.* § 29 stk. 4.

41) lb. §§ 29 stk. 3. og 30 stk. 4

42) *Reglement angaaende Forplejningen i danske Skibe*, Reglement nr. 142 af 11. maj 1936.

43) Der var før udskillelsen fra Søloven i 1923 kostreglementer, deriblandt det mundrettede *Reglement om Mandskabets Forplejning og Opholdsrum*, Reglement Nr. 42 af 25. februar 1913, og et reglement udstedt i henhold til 1892-Sølovens § 45 i 1893 jf. Sindballe, *Kristian Dansk Søret*, Nordisk Forlag, København, 1938, s. 211

mumskost for søfarende og er bemærkelsesværdig ved sin detaljerigdom: blandt andet blev det fastsat, at søfarende havde krav på 500 gram sukker ugentligt⁴⁴, 600 gram fisk og 1500 gram kød – blot for at nævne enkelte eksempler.

Sådanne bestemmelser tjente ikke blot ernæringsformål, men var også udtryk for en begyndende forståelse af arbejdstagerrettigheder i maritime sammenhænge. At retten til føde kunne kvantificeres og kodificeres, vidner om en tidlig juridificering af sociale minimumsstandarder til søs. Det fremstår i dag paradoksalt, at hver enkelt sømand ifølge disse regler kunne være berettiget til at indtage mere end 15 kg fødevarer ugentligt – men set i lyset af datidens arbejdsbyrder og manglende adgang til alternativ forplejning var sådanne bestemmelser både relevante og nødvendige. Reglementet blev i 1952 erstattet af en anordning, der blev ændret ved en anordning, og som i 1973 blev opretholdt ved en bekendtgørelse.⁴⁵

Det skal i denne sammenhæng fremhæves, at kulturformidlingen ofte har haft en ironisk eller humoristisk tilgang til disse kostregulativer, som det eksempelvis fremgår i filmen *Een pige og 39 sømænd*, i citatet ovenfor. Den slags populærkulturelle referencer har bidraget til at fastholde opmærksomheden på kostens rolle i den maritime kultur, men må suppleres med juridisk præcision. Der eksisterede ikke noget cirkulære nr. 12 af 1927 vedrørende søfarendes kost, men det autentiske reguleringsgrundlag i 1936-bekendtgørelsen understreger, at reguleringen havde reelt retsligt og socialpolitisk sigte.

Det bør også anføres, at fagbevægelsen i første halvdel af det 20. århundrede spillede en central rolle i fremme af søfarendes sociale vilkår⁴⁶. Forbedringer af kosten var her ikke blot et spørgsmål om ernæring men et led i en bredere kamp for velfærd, sundhed og værdighed i ansættelsen.⁴⁷ Logi og kost blev således identificeret som konkrete parametre, hvorpå standarderne kunne løftes uden nødvendigvis at udløse direkte lønkonflikter.⁴⁸

44) Forplejningen for børn mellem 1 og 8 år var ligeledes reguleret, til 1/3 af de voksnes forplejning samt nogle yderligere basisvarer, såsom kiks, frisk frugt, gulerødder og sødmælk.

45) *Bekendtgørelse om forplejningen i danske skibe*, nr. 608 af 29. november 1973.

46) Sømændenes Forbund, *Ny Tid – jubilæumsnummer*, København, 5. maj 1957, s. 81.

47) Minimumsrationerne for sæbe mv. nævnes eksempelvis, i *cirkulære af 25 januar 1956*, hvilket omhandler en aftale mellem Dansk Dampskibsrederiforening og Sømændenes Forbund.

48) Overenskomst mellem Dansk Dampskibsrederiforening og Sømændenes Forbund i Danmark af 31. marts 1956 § 7 pkt. e og § 10.

Selv om Christian den Tiendes reglement ikke længere er gældende, er kostregulering stadig et reguleret område i dansk søfart. Bekendtgørelserne om kost og drikkevand for henholdsvis handelsskibe⁴⁹ og fiskeskibe⁵⁰ sikrer, at der fortsat gælder minimumsstandarder – ikke blot i relation til mængde, men også med hensyn til hygiejne og næringsværdi. Formuleringen er mere overordnet, men stiller samtidigt endnu skrappe krav til kosten, mens der tillades mere frihed ombord:

”Kosten i handelsskibe skal være sammensat på en sådan måde, at det nødvendige indhold af såvel proteiner, fedt og kulhydrater som af vitaminer, mineraler og salte tilgodeses.

Stk. 2. Kosten skal være varieret mest muligt og fremtræde indbydende.

Stk. 3. Kostens sammensætning skal afpasses efter de klimatiske forhold.

Stk. 4. Der skal i så vid udstrækning som muligt anvendes friske råvarer. Dybfrosne råvarer kan i denne sammenhæng anses for sidestillet med friske råvarer.

Stk. 5. Kosten skal tilberedes og serveres under forsvarlige hygiejniske forhold.”⁵¹

Disse bestemmelser fungerer som nutidige instrumenter i den søfartssociale regulering og bærer tydelige spor af deres historiske ophav.

5.3 Alkohol ombord

En stereotyp, der unægtelig hænger sammen med søfarende, er ’den fulde sømand’. En stereotyp, der bundes i en historisk sandhed, og som forstærkes ved, at søfarende som individer høres mest om, hver gang Storebæltsbroen er tæt på at blive påsejlet af en litauisk skibsfører⁵², eller et skib, hvor styrmanden ikke overholder reglerne og rammer broen.⁵³

Spritsejlads er dog en sjældenhed på de større kommercielle fartøjer.⁵⁴ Dette skyldes formentlig strengere regler og mere kontrol fra havnestater. Men reglerne har ikke altid været så strenge, som de er i dag.

49) *Bekendtgørelse om kost og drikkevand på handelsskibe*, BKG 2019-12-13 nr. 1519

50) *Bekendtgørelse om kost og drikkevand på fiskeskibe*, BKG 2019-11-11 nr. 1115

51) *Bekendtgørelse om kost og drikkevand på handelsskibe*, BKG 2019-12-13 nr. 1519 § 4

52) Perseus 1872 dwt i 2016

53) M/V Karen Danielsen i 2005

54) 11. februar 2016 oplyste Søfartsstyrelsens synschef til TV2-øst, at der var rejst 9 tiltaler for spritsejlads på 3 år i artiklen *Fulde kaptajner er en sjældenhed*.

I Danske Lov⁵⁵ forsøgte man at værne sig mod fuldskab ved at sige, at ”*Ingen skal fordriste sig til inden Skibsborde at drikke til Overflødighed, eller gjøre Giestebud udj Skibet, men hvem som imellem Maaltid til sin Nødtørft at drikke behøver, ham maa det forundis, og ej videre.*”⁵⁶

I 1866 kom den sameksisterende lov om disciplin i handelsskibe⁵⁷ § 5.

Denne gav hjemmel til, at skibsføreren kunne sanktionere bl.a. beruselse med en disciplinærstraf, via en vidnemekanisme der stod beskrevet i § 6⁵⁸.

Sanktionen i hh.t. 1866-loven om disciplin i handelsskibe § 5 stk. 1, 5. og 6. punkt var som følgende:

”5) *For den, som forlader sin Post ved Roret eller paa Udkig, eller som der findes sovende eller beruset, 1/2 Maanedes Hyre.*

6) *For den, som forsømmer sin Vagt eller anden ham paalagt Tjeneste, eller som paa samme findes sovende eller beruset, 4 Dages Hyre.*”

I Søloven fra 1892, der afløste Danske Lov om 1866-loven om disciplin i handelsskibe⁵⁹ lød § 102, stk. 1, 1. punkt, at en tjenesteforseelse kunne straffes hårdere. ”(...) *kan han af Skipperen anses med Straf, bestaaende i Tab af Hyre:*

1) *for indtil 1/2 Maaned: den, som forlader sin Post ved Roret eller paa Udkig, eller paa saadan Post findes sovende eller beruset, eller som viser Uagtsomhed med Ild eller Lys, saa og den, som opfører sig usømmelig mod sine foresatte, eller som viser Ulydighed i Tjenesten;*

2) *for indtil 1/4 Maaned: den, som forsømmer sin Vagt eller ham paalagt Tjeneste eller i samme findes sovende eller beruset, eller som hemmelig skaffer Brændevin eller anden berusende Drik om Bord, eller som uden Tilladelse fører sit Tøj fra Borde;*”⁶⁰

Straffen derfor var økonomisk, og det var ligeledes en reel afskedigelsesårsag i gentagelsestilfælde, hvor den økonomiske sanktion ”*maa blive uvirksom*”⁶¹.

55) *Kong Christian den Femtes Danske Lov*, 1683 (DL).

56) DL 4-1-18

57) *Lov om Disciplin i Handelsskibe og om Søfolks Forseelser, Forbrydelser samt Forhyring m. v.* af 23. februar 1866.

58) Vidne/”skibstribunal”-løsningen kan det nævnes blev videreført indtil sanktionen bortfaldt.

59) Vestergaard, Birthe og Eigil *Sømandsloven af 1973 med kommentarer*, 4. udgave, Søfartsstyrelsen, Iver C Weilbach & Co. A/S, 1966, s. 7.

60) Bentzon, Viggo, *Søloven og om danske skibes registrering af 1. april 1892*, København, P.G. Philipsens forlag, 1892 (Bentzon 1892) s. 36

61) Bentzon 1892 – *Søloven af 1892*, § 89

I Sømandsloven fra 1923 blev det lempet til ”*gentagen beruselse*” som afskedigelsesårsag⁶² – og langt om længe, med indførelsen af promillegrænsen i 2006, blev førstegang ”*beruselse*” en tilpas grov forseelse til at medføre afskedigelse og sågar fængselsstraf.

Ligeledes var det i 1923 at være beruset i tjenesten primært underlagt skibsførerens højhedsret, hvor den søfarende kunne pålægges disciplinbod i hh.t. § 62 stk. 1, 4. punkt ”*Hvis han er beruset i tjenesten*” eller 7. punkt ”*hvis han ulovligt bringer stærke drikke eller andet ombord*”. Straffen var dog lempet med en begrænsning på ”*tab af hyre for indtil syv dage*”. I 1951 betænkningen⁶³ anførtes dog, at betingelsen for konventionalboden er, ”*at en sømand forlader sin post ved roret eller på udkig eller på sådan post findes sovende eller beruset*.”

Det bør anføres, at der var adgang til retlig rekurs ved henvendelse til en ret indenfor 3 døgn fra ankomst til dansk havn, jf. § 6 (1866-loven om disciplin i handelsskibe)⁶⁴ § 104 (1892-søloven) og ved administrativ rekurs jf. § 67 og retlig rekurs jf § 68 og med en lempelse af 3 døgn begrænsningen (1923-søloven).

Der var ligeledes en mulighed for, at en skibsfører med politiets assistance kunne lade en søfarende bringe tilbage ombord ved udeblivelse samt beruselse. Dette var en skærpelse i forhold til 1892-sølovens § 75, hvor alene udeblivelse var grundlag for dette.⁶⁵

I 1971 betænkningen blev det overvejet at kriminalisere beruselse i tjenesten ”*men man finder dog, at spørgsmålets afgørelse bør afvente et eventuelt ændringsforslag fra sølousudvalget til den om skibsførerens forseelser tilsvarende bestemmelse i sølovens § 318*”. Det blev dog indskærpet, at grove fejl eller forsømmelse, der medførte søulykker i hh.t. daværende § 76, kunne straffes ved beruselse.⁶⁶

62) Sømandsloven af 1923 § 33 stk. 1, 3. punkt.

63) Betænkning angående revision af sømandsloven afgivet af den af handelsministeriet den 31. marts 1949 nedsatte kommission, s. 50. Denne betegnes af praktikere til stadighed som *A.O. Backes 1951-betænkning* og er blandt embedsværkets hyppigst anvendte værktøjer til at fortolke lov om søfarendes ansættelsesforhold mv. Den danner grundlag for et andet fortolkingsværktøj: Bache, Anders Otto, *Sømandsloven af 1952*. København, Eget forlag, 1966.

64) Hvilken kunne suppleres med *Forordning af 4. august 1824 ang. hvorledes de danske Skippere og Søfarende sig have at forholde i fremmede Havne, hvor danske Consuler eller Vice-Consuler ere ansatte* § 4.

65) Bentzon 1892 s. 27.

66) *Betænkning om revision af sømandsloven afgivet af den af handelsministeriet den 25. januar 1966 nedsatte kommission*, s. 80.

Det var først i juli 2006, at der indførtes en promillegrænse i søsikkerhedsloven:⁶⁷

”For spiritussejlads straffes den, som fører skib eller i øvrigt udfører arbejde om bord på et skib i en stilling af væsentlig betydning for sikkerheden efter at have indtaget spiritus i et sådant omfang, at alkoholkoncentrationen i blodet under eller efter sejladsen overstiger 0,50 promille.”

6. Afsluttende overvejelser om fremtiden for den maritime arbejdsret

Sømandsloven fremstår som et retligt kuriosum – ikke i betydningen irrelevant – i kraft af sin enestående kombination af det historisk betingede, det socialt forankrede og det juridisk komplekse. Den minder os om, at visse retsområder ikke blot måles i paragraffer, men i mennesker, praksis og fortællinger.

Lov om søfarendes ansættelsesforhold mv. er ikke alene et udtryk for maritim særret, men for en retlig kulturhistorie, der har forstået, at arbejdet til søs fordrer andet og mere end blot almindelige arbejdsretlige mekanismer. Når retten regulerer kost og kønssygdomme, beruselse og beskyttelse, gør den det ikke ud fra romantiske forestillinger om livet ombord og Poul Reichardt i maskinen, men fordi arbejdsvilkår til søs netop kræver denne juridiske særbehandling.

Det maritime arbejdsmarked er ikke længere et lukket mandefællesskab med tørrede ærter og toldfri cigaretter, men en hyperglobaliseret branche, hvor skibe bemannes ad hoc, og retsgrundlaget skal konkurrere med billigere flag og skrøbeligere standarder. Samtidig er det også en verden, hvor IMO og ILO følger med det omgivende samfund og sætter fokus på inklusion, overgreb til søs, ligestilling og sundhed.

Særligt Covid-19 medførte en ændret verden, hvor søfarende kunne være fanget på skibe i flere måneder, mens forældre og ægtefæller omkom, uden mulighed for at tage afsked over andet end i bedste fald en internetforbindelse.

Kombinationen mellem IMO, ILO og den danske model gør søfartssociale forhold til et unikt eksempel på et retsområde, hvor den danske model er kodificeret som implementerende system for internationale fora, hvilke disse

67) Dette skete med lov nr. 547 af 8. juni 2006 med indførelse af §§ 29a-29e i søsikkerhedsloven.

også bidrager til at påvirke. Men spørgsmålet er hvor længe, det holder. Reguleringens forældede skel mellem “egentlig” og “uegentlig” søfarende blev i 2013 (med rette) opgivet, men efterlod en gråzone, hvor en forsker, en dykker og en barber må vente på, at Søfartsstyrelsen får hørt arbejdsmarkedets parter over en afgørelse om, hvorvidt de skal have minimumsbeskyttelse eller skal tage kurser og uddannelse. Dette er ikke kun tungt for erhvervet men risikerer også at akademisere og bureaukratisere et retsområde, der søger videst muligt at lade reglerne være mulige for de søfarende at forstå. I værste tilfælde risikerer lap-peløsninger som minimumsbeskyttelse at skabe usikkerhed om retstilstanden.

De søfartssociale forhold bør i stedet tænkes fremad – som et eksperimenterende retslaboratorium for, hvordan fleksible, inkluderende og internationalt ansvarlige rammer kan se ud. Dette gøres bedst ud fra den metode, der tidligere er anvendt, nemlig at de nordiske lande indkaldes til konference for at formulere en fremtidig strategi for, hvordan den næste lov om søfarendes ansættelsesforhold⁶⁸ mv. kan harmoniseres og forberedes til eksempelvis autonome norske skibe, mineudlægning i Øresund eller nye psykiske arbejdsforhold.

Det kræver ikke nødvendigvis mere regulering – men bedre regulering. For det mest afgørende spørgsmål er ikke, om søfarende fortjener beskyttelse, men hvordan vi indretter en retstilstand, hvor reglerne både kan håndhæves, forstås og respekteres – af dem, der faktisk sejler under dem.

Det er netop her sømandsloven bevarer sin aktualitet og sin nødvendighed: Ikke som en museumsgenstand med promillegrænser og sukkergram i glasmontrer, men som en aktiv del af et moderne, retspolitisk felt, hvor Danmark – og Norden – stadig har mulighed for at vise, hvordan social ansvarlighed og juridisk præcision kan sejle i samme retning.

68) Rättvik – konferencen 14.-23. november 1949 og de øvrige søretlige samarbejdskonferencer tjener der til forbillede.