

[Ministeren for handel, industri og søfart.]  
*forslag til lov om danske skibes bemanning  
 og om sønæringsbeviser,  
 forslag til lov om nautiske eksaminer m. m.  
 og  
 forslag til lov om eksaminer for skibs-  
 maskinmestre m. m.*

Lovforslagene er udarbejdet på grundlag af søfartskommissionens 3. og 4. betænkning og er i det store og hele i overensstemmelse med de af kommissionen afgivne indstillinger, hvorfor jeg stort set kan henvise til disse.

Hvad særlig kommissionsbetænkningerne angår, vil jeg gerne fremhæve, at der har hersket fuldstændig enighed inden for kommissionen om alle væsentlige punkter. De af handelsministeriet foretagne ændringer er væsentlig af redaktionel art.

Dansk skibsfart er, siden de nugældende love om sønæring og om navigatør- og maskinistundervisningen trådte i kraft, undergået en betydelig udvikling dels derved, at rederierne er gået over til at bruge væsentlig større skibe end hidtil, og dels derved, at vore skibe nu i betydeligt omfang anvendes i andre fartområder end hidtil. For denne udvikling, der i særlig grad har taget fart i årene efter den sidste verdenskrig, er der nærmere redegjort i kommissionens 4. betænkning i afsnittet vedrørende revisionen af sønæringsloven af 28. februar 1916 med senere ændringer.

Kommissionens indstillinger tager naturligvis hensyn til de vanskeligheder, som den danske småskibsfart gennem en længere årrække har været ude for. Repræsentanterne for småskibsfarten ville gerne have set en endnu større hensyntagen, end lovforslagene er udtryk for, men har dog ment, at de foreslåede nye regler både med hensyn til skibenes bemanning og uddannelsen af navigatør- og maskinofficerer i så høj grad har imødekommet småskibsfarten, at også småskibsfartens repræsentanter stort set har kunnet tiltræde forslagene.

Idet jeg i øvrigt henviser til kommissionsbetænkningerne og de bemærkninger, der er knyttet til de tre lovforslag, skal jeg endvidere fremhæve følgende hovedpunkter:

I forslaget til lov om danske skibes bemanning og om sønæringsbeviser er de hidtil gældende bemandingsregler for den underordnede dæks- og maskinbesætning bi-

beholdt uændret. Bestemmelserne herom findes i lov nr. 476 af 11. december 1950 med midlertidigt tillæg til sønæringsloven af 28. februar 1916 og grunder sig på søfartskommissionens 2. betænkning. Et mindretal inden for kommissionen har givet udtryk for ønsket om at få disse bemandingsregler revideret på ny, men ministeriet er enigt med kommissionens flertal i, at det næppe er rigtigt allerede nu at foreslå ændrede regler på dette område.

I lovforslaget foreslås en omlægning af de fartområder, der for tiden er bestemmende for skibenes bemanning, således at disse områder, i højere grad end tilfældet er nu, kommer til at svare til dansk skibsfarts interesser i dag og i den kommende tid. Der er med hensyn til bestemmelserne for erhvervelse af de forskellige sønæringsbeviser lagt vægt på, at den praktiske uddannelse er foregået i fartområder og i skibe, der svarer til de rettigheder, sønæringsbeviset skal give adgang til. Det vil efter lovforslaget således ikke være muligt at blive fører af et stort skib alene på grundlag af sejlads i mindre skibe i hjemlige farvande, og omvendt foreslås det krævet, at førere af småskibe fremtidig må opnå en væsentlig del af deres praktiske uddannelse i mindre skibe i hjemlig fart.

For at imødekomme ønsker fra småskibsfarten om større arbejdsmuligheder for sætteskipper foreslås der indført et bevis som sætteskipper af 1. grad, der giver ret til at føre skib i større fartområde end beviset som sætteskipper af 2. grad, der svarer til det nuværende bevis som sætteskipper. Den tidligere lovgivnings krav om sejlads i sejl-skibe som betingelse for at erhverve bevis som sætteskipper eller styrmand er ikke medtaget i lovforslaget; der findes jo ikke længere egentlige sejl-skibe. I denne forbindelse vil jeg gerne sige, at lovforslaget her imødekommer henstillingen om bortfald af kravet om sejl-skibssejlads, der fremkom fra det særlige udvalg, der i foråret under rigsadvokatens forsæde beskæftigede sig med visse spørgsmål angående overenskomsten mellem rederne og sømændene.

Jeg vil i denne forbindelse også henvise til bemærkningerne til lovforslagets § 7, hvoraf det fremgår, at bestemmelsen om, at aspiranter kan indgå i den foreskrevne dæksbesætning, ikke indeholdes i nærvæ-

[Ministeren for handel, industri og søfart.]

rende lovforslag, idet dette spørgsmål nu har fundet sin løsning gennem fornævnte overenskomst.

For erhvervelse af beviser som skibsførere og styrmænd er sejlskibsfarten foreslået erstattet med krav om en vis tids skoleskibssejlad, og der er herved tænkt på skoleskibene „Danmark“ og „Georg Stage“. Spørgsmålet om de vordende navigatørers praktiske uddannelse har været genstand for megen offentlig debat i de senere år, og jeg skal ikke ved denne lejlighed komme ind på de i denne forbindelse rejste forslag, men blot fremhæve, at der i søfartskommissionen mellem samtlige repræsentanter for redere, søfarende og søfartsadministration har været enighed om den nu foreslåede nyordning, dog at repræsentanten for skoleskibet „Danmark“s bestyrelse har ment i en mindretalserklæring at burde give udtryk for sine synspunkter om nødvendigheden af længere skoleskibstogter end de i lovforslaget foreslåede.

Under hensyn til, at Nordisk Råd ved sin „tilrådnings nr. 25“ har optaget til overvejelse spørgsmålet om gensidig anerkendelse af de sønæringsbeviser, der udstedes i nordiske lande, har jeg ment det rigtigt i lovforslaget at optage en bestemmelse, der tilsigter at skabe administrativ hjemmel til at gennemføre en sådan ordning, dersom de fortsatte nordiske overvejelser og forhandlinger herom fører frem til et positivt resultat.

Ved lovforslaget om nautiske eksaminer m. m. foreslås hovedreglerne i den bestående ordning opretholdt i princippet, men det er klart, at kravene til eksaminerne har måttet undergå ændringer som følge af den i årenes løb stedfundne udvikling. Uden at komme nærmere ind på enkelthederne i dette lovforslag vil jeg gerne fremhæve, at såvel kommissionen som ministeriet har lagt vægt på, at der i skoleplanen for styrmændene indgår et togt med et øvelsesskib af indtil 1 månedes varighed. Det har nemlig vist sig, at de erfaringer, der indhøstes ved sådanne øvelsestogter, ikke alene er hensigtsmæssige, men næsten for den vordende navigatør en nødvendighed. Det er hensigten, at disse på et sådant togt skal gøres fortrolige med

de i de senere år fremkomne navigeringsmidler og selvsagt også med de forbedringer og nydannelser, der kan påregnes at fremkomme i fremtiden. Her tænkes i særlig grad på instrumenter som radar, decca, ekkolod m. m. samt indøvelse af praktisk brug af disse instrumenter.

Som en vigtig nydannelse fremhæver jeg forslaget om nedsættelse af et uddannelsesråd, hvis opgave det bliver under navigationsdirektørens formandskab at tilrettelægge undervisningen på navigationsskolerne samt at udtale sig om eventuelle væsentlige ændringer i undervisningen. Det er foreslået, at dette uddannelsesråd skulle forestå driften af skoleskibet „Danmark“ i stedet for det nuværende bestyrelsesråd. Når fiskeriet ikke er foreslået repræsenteret i uddannelsesrådet, skyldes det, at dette erhverv næppe kan siges at have en sådan interesse i navigationsundervisningen i almindelighed, at det er nødvendigt, at det har en fast repræsentant i rådet; men det vil i rådets forretningsorden blive fastsat, at formanden, når der drøftes emner af betydning for fiskerierhvervet, skal tilkalde en repræsentant for dette erhverv.

I forslaget til lov om eksaminer for skibsmaskinmestre m. m. foreslås det, at den bestående ordning, hvorefter undervisningen af skibsmaskinmestre foregår på private skoler, til hvis drift der ydes tilskud af det offentlige, opretholdes i princippet. De foreslåede ændringer i eksamensordningen går hovedsagelig ud på følgende:

Antallet af eksaminer er foreslået nedsat fra 6 til 3, hvilket sker ved, at den hidtidige maskinistprøve og motorpasserprøve slås sammen til én eksamen, der benævnes maskinisteksamen, at håndværksprøven bortfalder og erstattes af nye krav om faglig uddannelse, og at kravene til den hidtidige elektroinstallatørprøve for maskinister er indarbejdet blandt de krav, der er foreslået stillet for at kunne bestå den nye maskinmestereksamen og den nye udvidede maskinmestereksamen. Om de nærmere motiver for denne nyordning henviser jeg til kommissionens udtalelser, som ministeriet har kunnet tiltræde. Ved den foreslåede nyordning opnås bl. a. den fordel, at enhver maskinmester, der har bestået udvidet maskinmestereksamen, vil få adgang til at

**[Ministeren for handel, industri og søfart.]**

virke som elektroinstallatør og ret til at påtage sig udførelse og vedligeholdelse af alle stærkstrømsanlæg og til at være driftsleder ved højspændingsanlæg.

Selv om ordningen for maskinmesteruddannelsen i formen opretholdes, må man være opmærksom på, at de teoretiske krav til en veluddannet maskinmester er stadigt stigende som følge af den tekniske udvikling, og at det derfor vil være nødvendigt, at skolerne kommer til at råde over laboratorieudstyr, som kan tilfredsstille de krav, der til enhver tid må stilles til forsvarlig uddannelse.

Med hensyn til maskinmestrenes praktiske uddannelse foreslås den som hidtil i det hele gennemført, inden læsningen begynder, således at det kræves, at eleverne, inden de indstilles til eksamen, har aflagt svendeproeve inden for maskinarbejderbranchen. Bevis som skibsmaskinmester skal dog som hidtil kun kunne erhverves efter en vis tids sejlads efter bestået eksamen.

Som en yderligere betydningsfuld nydannelse på maskinistuddannelsesområdet fremhæver jeg lovforslagets forslag om oprettelse af et skoleråd til behandling af spørgsmål vedrørende maskinmesteruddannelsen. Rådet foreslås ledet af direktøren for maskinmesteruddannelsen og er tænkt at skulle omfatte repræsentanter for rederierne, maskinmestrene, søværnet, maskinistiskolerne og disse skolars lærere.

Idet jeg fremhæver den enighed, der er opnået mellem alle interesserede parter om de fremsatte lovforslag, og idet jeg gør opmærksom på, at der består en nøje indre sammenhæng mellem de 3 lovforslag, skal jeg hermed indstille lovforslagene til hurtig og velvillig behandling i det høje ting.

**Ministeren for offentlige arbejder (Lindberg):** Herved tillader jeg mig for det høje ting at fremsætte *forslag til lov om ændringer i postloven.*

Det foreliggende forslag til lov om ændringer i postloven svarer i et og alt til det den 6. juni 1956 fremsatte forslag, og jeg kan derfor henvise til de bemærkninger, der knyttedes til dette forslag.

Det kan fremhæves, at der, for så vidt angår avisportotaksterne, er tale om en for-

højelse af taksterne med ca. 60 pct., en forhøjelse, som er påkrævet til nedbringelse af det betydelige underskud, som post- og telegrafvæsenet har på avisbesørgelsen.

Forhøjelsen anslås at ville give en merindtægt på ca. 10 mill. kr.

Forslaget om at ændre den laveste vægtsats 50 g for breve til 20 g bringer Danmark på linje med de øvrige nordiske lande. Denne ændring af vægtsatsen anslås at ville give en merindtægt på ca. 1 mill. kr., således at den samlede foreslåede takstforhøjelse kan anslås at ville give ca. 11 mill. kr. årlig.

Jeg skal anbefale lovforslaget til tingets hurtige og velvillige behandling.

**Socialministeren (Strøm):** Herved har jeg den ære for det høje ting at fremsætte *forslag til lov om ændring i folkeforsikringsloven. (Vedrørende en appelinstans for invalideforsikringsretten).* Forslaget svarer bortset fra ikrafttrædelsesbestemmelsen ganske til det forslag, jeg har fremsat i tinget i de 2 foregående folketingsår.

Jeg kan derfor henvise til de bemærkninger, jeg har fremsat ved de tidligere fremsættelser, og som er optaget i Folketings-tidende for 1954-55 under sp. 463 og følgende og i Folketings-tidende for 1955-56 under sp. 60 og følgende.

Der blev under første behandling sidste efterår fra alle sider her i salen givet udtryk for, at en ændring af den bestående ordning var ønskelig, og forslaget blev henvist til et udvalg.

Ved fremsættelsen af forslaget i sidste folketingsår omtalte jeg, at der har været nedsat et embedsmandsudvalg til at undersøge spørgsmålet om en vis decentralisering af invalideforsikringsrettens virksomhed. Dette udvalg har afgivet en redegørelse, som blev fremsendt til folketingsudvalgets formand i februar 1956. I denne redegørelse stilles der forslag om henlæggelse af en række afgørelser om de i folkeforsikringslovens § 60 omhandlede foranstaltninger fra invalideforsikringsretten til de sociale udvalg eller til forskellige behandlingsinstitutioner.

Embedsmandsudvalget har derimod ikke ment at kunne stille forslag om at henlægge selve tilkendelsen af invaliderente med til-læg til lokale organer.

I anledning af denne redegørelse stillede