

[**Hølge Larsen.**]

ning kan indgå i den endelige udformning af lovforslaget.

Hvad de to andre lovforslag angår, skal jeg blot sige, at den foreslåede forbedring af navigatørers og maskinmandskabs uddannelse er en naturlig følge af de øgede krav, den tekniske udvikling stiller til denne del af skibsmandskabet. Det vil være i alles interesse, at denne nyordning gennemføres snarest muligt, og jeg skal derfor anbefale de foreliggende lovforslag til hurtig behandling og gennemførelse så betids, at de kan træde i kraft senest den 1. august 1958.

Niels Andersen: De 3 foreliggende lovforslag har tidligere været forelagt det høje ting, og jeg skal i det væsentlige henvise til, hvad retsforbundets ordfører ved den lejlighed har fremført. Særlig ønsker jeg at pege på den udtalelse, den nuværende højtærede indenrigsminister hr. Søren Olsen fremførte vedrørende styrmandsaspiranterne — den findes i Folketingstidende 1956-57, sp. 790. Det daværende ærede medlem udtalte bl. a., at det måske alligevel ingen skade var til, at loven indeholdt en bestemmelse om, at skibene skal have adgang til at have sådanne styrmands aspiranter, idet det kan have betydning for uddannelsen af skibsofficerer, at redierne derigennem kan lære de sømænd at kende, der melder sig som aspiranter, og som siden hen påtænker at blive skibs-officerer.

Set på denne baggrund må vi naturligvis hilse med glæde, at der i lovforslaget om skibes bemanning i § 7 er skabt muligheder for ordnede forhold på dette område.

Med hensyn til det ærede medlem hr. Peter Nielsens bemærkninger om, at man ikke skal stille den danske sømand dårligere end hans udenlandske kolleger, må jeg sige, at jeg er helt enig med det ærede medlem i dette synspunkt, og jeg vil gerne være med til at drøfte dette nærmere i det udvalg, som skal arbejde videre med problemerne.

I samme lovforslags § 5, stk. 5, foreslås, at sætteskipperne af 1. og 2. grad hjemles ret til at føre skibe over 300 tons, men ikke over 500 tons, i fart inden for indskrænket fart og sætteskipperne af 1. grad i fart uden for indskrænket fart på betingelse af, at de har ført skib i 5 år. Styrmandenes og

maskinmestrenes talsmænd har over for mig påtalt den meget alvorlige forringelse af sikkerheden til søs, som en lovfæstelse af denne bestemmelse ville afstedkomme, og da man på dette område er gået ud over den enighed, der var opnået i den i 1947 nedsatte kommission, kan der være grund til at spørge den højtærede handelsminister, med hvilken motivering denne bestemmelse er nedfældet i lovforslaget. Jeg ønsker dette spørgsmål nærmere behandlet i udvalget, men skal i øvrigt på retsforbundets vegne give tilsagn om velvillig og hurtig behandling.

Lynnerup Nielsen: De foreslåede 3 love er hårdt tiltrængt, idet de skal afløse love, der stammer fra 1916. Siden den tid er der foregået en udvikling af skibsfarten, som gør en sammenligning umulig, idet den moderne handelsflåde, som vi kender den i dag, ikke mere svarer til, hvad vi i hin tid havde.

Det er måske et spørgsmål, om den her foreslåede lovgivning dækker alt, hvad den nye tid har bragt på skibsfartens område. Lovforslagene hviler på en betænkning, der blev afgivet allerede i 1949, hvorefter loven om sønæring blev ændret i december 1950. Der er altså gået en lille halv snes år siden, og ikke mindst de sidste år har ændret mangt og meget på skibsfartens område. Især i den seneste tid er der kommet skibstyper frem af en ganske anden karakter og langt større end dem, vi tidligere kendte. Driften med kulfyring er stærkt aftagende, idet oliefyring bliver mere og mere almindelig. Der er også sket en ændring fra Nord- og Østersøfart til mere oversøisk fart. Af disse grunde stilles der nu større og større krav til mandskabet. Ofte kan der gå flere år, hvor mange sømænd ikke kan få lejlighed til at besøge hjem og familie. Rationaliseringen af laste- og losningsarbejdet stiller også i dag større krav til den enkelte sømands arbejdsydelse. Nu foregår laste- og losningsarbejdet ved hypermoderne maskiner, trucks o. lign., så den tid, skibet ligger i havn, er meget minimal, og laste- og losningsarbejdet må forceres og foregår ofte på andre tidspunkter end før. Nok gælder der 8 timers arbejdsdag også for vore sømænd, men med den nuværende bemanningsordning kan bestem-