

[Handelsministeren.]

og karakteren af rednings- og brandslukningsmidlerne, antallet af passagerer samt karakteren af den fart, skibet er beskæftiget i. Da sikkerhedshensynet for passagerskibenes vedkommende vel næsten undtagelsesfrit — måske bortset fra de passagerskibe, der sejler på ganske korte ruter — rækker videre end for lastskibenes vedkommende, er det fastsat, at bemanningen for et passagerskib ikke må fastsættes lavere end for et lastskib af tilsvarende størrelse.

Jeg tror, denne fremgangsmåde for passagerskibenes vedkommende i det lange løb vil fungere mere tilfredsstillende, end hvis der i loven blev indføjet bemandskalkulaer også for passagerskibene, idet de forhold, der bør lægges til grund for sådanne skibes bemanning, kan variere langt mere end for lastskibe. Det er indlysende, at administrationen af disse forhold vil blive søgt tilrettelagt på en sådan måde, at vedkommende rederi på et så tidligt tidspunkt som muligt — eventuelt allerede på grundlag af oplysninger på projekteringsstadiet — kan få fastsat den for skibet nødvendige bemanning.

Som en principiel nydannelse i lovforslaget vil jeg pege på bestemmelserne i § 24 hvorefter det påhviler ministeren at fastsætte regler for uddannelse af matroser samt at bestemme, at et eller flere medlemmer af dæksmandskabet skal have gennemgået en sådan uddannelse. Hertil føjer sig i § 25 en tilsvarende pligt for ministeren til at foreskrive regler for uddannelse af maskinmandskab. Bestemmelserne herom må ses på den baggrund, at mandskabets uddannelse og kvalifikationer i høj grad må være af betydning for sikkerheden. Det er min hensigt gennem sådanne regler at søge at højne de søfarendes faglige kvalifikationer og herigennem bidrage til dansk skibsfarts høje standard. Forberedelserne til iværksættelsen af sådanne regler er truffet, idet jeg efter samråd med organisationerne har nedsat særlige udvalg med den opgave at overveje og stille forslag om en ajour-

føring af de uddannelser, der gives søfarende af alle kategorier. Det er min hensigt at søge dette udvalgsarbejde tilendebragt så hurtigt som muligt, således at lovforslaget kan få praktisk virkning også i denne henseende inden for en nærmere fremtid.

For alle skibstypers vedkommende forløber den tekniske udvikling så hurtigt, at de i loven fastsatte bemandskalkulaer nødvendigvis efterhånden må blive utidsvarende. En række nydannelser i teknisk henseende — alle udtryk for forenklinger og rationaliseringer af skibets drift — er allerede på vej. I denne udvikling må dansk skibsfart nødvendigvis følge trop. De her foreslåede bemandsregler er udformet på grundlag af den i dag gængse teknik i henseende til udstyr og driftsform, men da der allerede i dag bygges skibe med sådanne nydannelser i teknisk henseende, at de i loven fastsatte generelle bemandsbestemmelser må lempes, om vedkommende skib skal kunne drage den fulde fordel af de tekniske fremskridt, har jeg fundet det rigtigt allerede i denne lov at indføje en adgang for skibstilsynet til at tillade afvigelser fra lovens bemandsregler for skibe, i hvilke særlige rationaliseringsforanstaltninger kan begrunde det, og i skibe, der bemandes ud fra andre principper for tjenestens tilrettelæggelse end dem, der i øjeblikket er tradition for. Jeg håber, at der herigennem er tilføjet lovforslaget en sådan fleksibilitet, at lovens administration gradvis vil kunne tilpasses den tekniske udvikling, indtil en mere omfattende revision — dog forhåbentlig først ad åre — på ny bliver nødvendig.

Ifølge lovforslaget henlægges administrationen af bemandsreglerne til statens skibstilsyn. Forslaget herom har givet anledning til adskillig diskussion med skibsfartens organisationer, som har ønsket, at lovens administration forblev under ministeriets departement. Ifølge forslaget vil skibstilsynets afgørelser imidlertid kunne indbringes for et særligt bemandsnævn bestående af en juridisk formand samt en