

[Industriministeren]

skelige i, at den eksisterende skibsføreruddannelse ikke afbrydes efter 2 års forløb med henblik på at afholde styrmandseksamen, som der ikke længere er behov for. Resultatet af forslaget bliver en uddannelse, der ligger på et højere niveau end den nuværende skibsføreruddannelse.

Rederiforeningen af 1895 går imod en nedlæggelse af styrmandseksamen. Danmarks Rederiforening beklager ophævelsen af denne eksamen. Styrmandsforeningen støtter forslaget, som også accepteres af Skibsførerforeningen.

Der foreslås endvidere indført en uddannelse som skibsassistent, hvorved forstås en person, der er kvalificeret til at arbejde på såvel dækket som i maskinen. Denne besætningskategori anvendes i en række af de lande, dansk skibsfart konkurrerer med, og etableringen af en sådan uddannelse har således både konkurrencemæssige hensyn samt til formål at fastholde det traditionelt høje danske uddannelsesniveau.

Sømændenes Forbund er imod indførelse af muligheden for skibsassistenter. Danmarks Rederiforening tillægger det særlig betydning, at forslaget åbner mulighed for anvendelse af en enhedsbesætning og har regler om en særlig uddannelse herfor.

*Forslag til søneringslov* må ses som en følge af en ny besætningslov og den foreslåede bedre uddannelse. Der er herved givet mulighed for, at navigatører med sætteskippereksamen får udvidede rettigheder.

Coasterbranchens Erhvervsudvalg (Rederiforeningen for mindre Skibe og Dansk Skipperforening af 1942) har dog ønsket sætteskippernes søneringsrettigheder yderligere udvidet.

Det er samtidig foreslået, at der fra medio 1986 kræves erhvervsfagligt afslutningskursus for at kunne udmønstre i nordeuropæisk havn som befaren matros, motormand eller skibsassistent. Et sådant krav vil fortrinsvis kunne opfyldes af danske søfarende, hvorved beskæftigelsessituationen for motormænd og matroser ikke forventes forringet.

Sømændenes Forbund og Danmarks Skibsførerforening har ønsket, at disse afslutningskurser skal kræves ved udmønstring også uden for nordeuropæisk havn. Danmarks Rederiforening finder ikke afslutningskursus nødvendigt for udmønstring som befaren skibsassistent.

*Forslag til lov om ændring af sømandsloven* indeholder en udvidelse af de eksisterende hviletidsbestemmelser og skal således ses i sammenhæng med den reduktion af skibenes besætning, som kan blive en følge af lovforslaget om skibes besætning. Det er ikke mindst de søfarende organisationer, som har ønsket en tilnærmelse af hviletidsbestemmelserne til arbejds miljølovens hovedregel om en sammenhængende hvileperiode på 11 timer.

Danmarks Rederiforening og Bilfærgernes Rederiforening ønsker specialskibe og færger undtaget fra disse bestemmelser. Foreningen af danske Ral- og Sandsugere ønsker mere fleksible hviletidsbestemmelser end i forslaget. Rederiforeningen af 1895 finder bestemmelserne ødelæggende for den mindre skibsfart. Dansk Fiskeriforening finder, at fiskeriet må undtages hviletidsreglerne. SiD har ingen bemærkninger til forslaget. De søfarende organisationer ønsker generelt set forslagets hviletidsbestemmelser udvidet.

Det er ikke hensigten med ændringen af sømandsloven at foreslå en gennemgribende lovændring, men jeg har fundet det hensigtsmæssigt at foreslå at udvide en sømands muligheder for at kræve afsked i tilfælde, hvor et skib er bestemt til et område, hvor der hersker en krigssituation, eller hvor der er fare for, at skibet og besætningen kan blive udsat for en tilsvarende faretruende situation.

Erhvervets parter kan med visse indvendinger tilslutte sig den foreslåede ordning vedrørende krigssituationer m.v. Rederiforeningen af 1895 finder dog, at staten bør bære alle udgifterne herved.

Som det vil ses, er der fra de berørte organisationers side rejst mange indvendinger mod lovforslagene. Indvendingerne falder i to grupper. Den første gruppe vedrører det sikkerhedsmæssige. Herom vil jeg sige, at udgangspunktet i forslaget til lov om skibes besætning med få undtagelser er den besætning, som faktisk findes i den danske handelsflåde i dag, og at der ikke er belæg i erfaringer for at sige, at dette niveau ikke er sikkerhedsmæssigt forsvarligt. En nedsættelse af besætningens størrelse under dette niveau kan efter forslaget besluttes af direktøren for statens skibstilsyn, som må lade de sikkerhedsmæssige hensyn være afgørende ved en sådan beslutning. Hertil kommer, at afgørel-