

alene kunne virke som censorer ved afholdelse af eksamen ved en anden skole end den, ved hvilken de virker som bestyrer, henholdsvis lærer.

Til § 19.

Som nævnt i de indledende bemærkninger var den i 1922 etablerede skoleordning baseret på princippet om ministeriets *godkendelse* af den enkelte navigationsskole. Herved opnåede vedkommende skoleejer mod at stille lokaler og inventar vederlagsfrit til rådighed for undervisningsvæsenet statens garanti for driftsudgifterne, herunder navnlig udgifter til lærerlønninger, undervisningsmateriel, opvarmning og rengøring m. v. Imidlertid må det erkendes, at den siden 1922 skete udvikling har forrykket forudsætningerne for denne ordnings videreførelse. Således har navnlig bestyrernes og lærernes udnævnelse som tjenestemænd betydet, at der blev tilvejebragt et nyt selvstændigt grundlag for deres ansættelse, og at statens fornævnte „garanti“ overfor skoleejerne for så vidt er blevet uden indhold.

Dette såvel som ønskeligheden af fra tid til anden at kunne regulere forholdet mellem staten og skoleejerne inden for lovens rammer til nærmere afgrænsning af pligterne i både økonomisk og tidsmæssig henseende begrundes den i nærværende paragraf foreslåede regel om betingelser for oprettelse og drift af en navigationsskole.

Til § 20.

De allerede meddelte godkendelser af sætte- og fiskeskipperskoler tænkes opretholdt efter lovforslagets gennemførelse. Hvad angår Thyborøn fiskeskipperskole, opnåedes der ved tekstanmærkning nr. 1 til § 17 i lov nr. 289 af 14. juni 1949 om tillægsbevilling for finansåret 1948—49 hjemmel til at ligestille skolen med de godkendte sætte- og fiskeskipperskoler i henseende til statstilskud og elevunderstøttelser; denne skole vil ved forslaget gennemførelse kunne opnå formel godkendelse, ligesom den foreslåede lovtekst fremtidig gør det muligt — uden at lovændring i hvert enkelt tilfælde bliver nødvendig — at godkende skipperskoler på sådanne steder i riget, hvor der i praksis opstår trang dertil.

Til § 21.

Reglerne for tilståelse af elevunderstøttelse findes for tiden i handelsministeriets cirkulærer af 25. maj 1928 og 1. november 1941 (ministerialtidende A. nr. 76/1928 og nr. 297/1941).

Den som stk. 2 foreslåede regel om statens forpligtelser i tilfælde af ulykkestilfælde, der måtte overgå elever med et øvelsesskib, jfr. § 18, stk. 2, svarer til den som tekstanmærkning nr. 4 til § 17 i lov om tillægsbevilling for finansåret 1949—50 optagne regel.

Til §§ 22—23.

I disse paragraffer gentages de nugældende bestemmelser om bestyreres og læreres tjenstlige forhold m. v., dog at reglerne i § 22, stk. 2, og § 23, stk. 3 er nye. Af disse angår den første navigationslærernes uddannelse; herom henvises til bemærkningerne i betænkning 3 side 16 hvortil kan føjes, at der næppe er fuldt tilstrækkelig anledning til at indføre en egentlig navigationslærereksamen, således som det er sket i Sverige. Bestemmelsen i § 23, stk. 3, er en naturlig følge af forslaget nyordning, hvorefter en del af styrmandsuddannelsen sker ombord i et øvelsesskib.

Til § 26.

Der henvises til bemærkningerne i betænkning 4 side 8—9. De sammesteds side 16 foreslåede bestemmelser, hvorefter rådet med hensyn til drift m. v. af statens skoleskib træder i stedet for det hidtidige særlige bestyrelsesråd, er indføjet her som stk. 5. I overensstemmelse hermed er det nedenfor i § 28 foreslået at ophæve skoleskibslovens § 2 om nævnte bestyrelsesråd.

Til § 28.

Da det må anses formålstjenligt, at den vordende navigators uddannelse ved fart med et skoleskib lægges så sent som muligt inden for den samlede praktiske uddannelse under hensyn bl. a. til den forberedelse til navigationsskolernes adgangsprøve, som meddeles om bord i skoleskibet, er det foreslået at lade bestemmelsen om, at elever i skoleskibet ved optagelsen i almindelighed skal være under 18 år, udgå.