

[Peter Nielsen.]

bør der være en dispensationsbestemmelse om, at kravet om skoleskibssejlad kan fraviges, for så vidt navigationseleven har en bestemt alder og i øvrigt har en vis sejltid bag sig.

Bemandingsreglerne for det underordnede dæksmandskab og maskinpersonel blev revideret i 1950 på grundlag af en kommissionsbetænkning fra 1949. De er derfor optaget uforandret i det foreliggende forslag, men de forløbne 7 år har dog allerede bragt nogle erfaringer med hensyn til skibes bemanning, og der kan vel være grund til at se på visse enkeltheder, som jeg ikke her ved førstebehandling skal komme ind på.

Selve princippet om bemanning efter bruttoregister-tonnage er imidlertid noget betænkeligt, navnlig efter at der i de senere år er dukket nye skibstyper op. Typen åbne shelterdæksbåde kendes jo nu mere og mere, og det gør, at bemandingsreglerne bliver noget udflydende. Det vil vel være mest forsvarligt at bemane en båd efter dens størrelse, altså dødvægtstonnagen, men kan man få fastslået princippet om, at bemanningen altid skal foretages efter lukket shelterdæk, kan vel systemet med brutto register-tonnage opretholdes.

Princippet om, at fuldbefarne matroser kan erstattes med andre, er også betænkeligt. Således kan en fuldbefaren matros erstattes af en tømrer med kun 1½ års sejltid, men denne kan f. eks. ikke være rorgænger; han har heller ikke bestået synsprøve, og ved sikkerhedsmæssige foranstaltninger vil han ikke kunne erstatte en fuldbefaren matros.

Da skibsrederne og sømændene for længst er enedes om, at aspiranter ikke kan medregnes til besætningen, er den passus, der omhandler dette forhold, strøget i forslaget, idet den ingen praktisk betydning har mere.

Ikke alene mandskabets, men også passagerernes sikkerhed må der imidlertid tænkes på i en sådan lov, og der er da også foreslået større officersbemanning på passagerskibe end på trampskibe. Noget tilsvarende er ikke bestemt for mandskabets vedkommende, og dette spørgsmål bør vel overvejes. I 1948 blev der i London udfærdiget en konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen, og selv om denne konvention endnu ikke er ratificeret af Danmark, er den dog værd at

tage i betragtning, når der skal laves danske bemandingsregler. Den siger bl. a., at der i hver redningsbåd, som skal rumme højst 41 personer, skal være 2 uddannede søfolk, hvilket må siges at være et beskedent krav. Men det kan ikke opfyldes for danske passagerskibes vedkommende, hvis de skal bemannes efter den foreslåede skala og vi ikke får en speciel bemanningsskala for passagerskibe. En sådan vil ikke virke generende for vore store, anerkendte passagerskibsrederier, idet de af sikkerhedsmæssige grunde har langt større besætning, end loven foreskriver, men i de senere år har jo små, nye rederier begyndt at give sig af med passagertrafik, og det er et spørgsmål, om bemanningen her er forsvarlig, selv om den opfylder lovens bogstav.

Bemanningen af maskinen kan der måske også for alle skibsarters vedkommende være grund til at se på. Medens der således for officersbesætningens vedkommende udelukkende regnes efter hestekræfter, tages der for det underordnede maskinpersonales vedkommende også hensyn til skibets brutto register-tonnage. Den er som omtalt i dobbelt forstand et flydende begreb, og da vi jo i dag har forholdsvis små skibe, i hvert fald opmålt i bruttotons, og med et ret stort maskineri, vil det vel være mest hensigtsmæssigt, om man også for det underordnede maskinpersonales vedkommende bemander udelukkende efter hestekræfter og så måske også får slået fast, hvad en hestekraft er. Her synes også forskellige begreber at gøre sig gældende.

Om lovforslaget om eksaminer for skibsmaskinmestre har jeg ikke mange bemærkninger, idet det nogenlunde bygger på gældende principper. Dog er maskinpasser- og motorpasserprøverne sammenlagt til en lidt større maskinisteksamen af samme praktiske årsager, som gør sig gældende for sætteskipperne. Der forlanges nu egentligt svendebrev som maskinarbejder for at kunne blive maskinmester. Det er et sundt princip, og det var ønskeligt, om det også for dækkets vedkommende kunne fastslås, at det er fra arbejdspladsen, officererne rekrutteres.

Efter lovforslagene skal der nedsættes et uddannelsesråd til at tilrettelægge uddannelsen af skibsofficerer og fiskere og et skoleråd, der skal forestå uddannelsen af