

givning, og som i 60 måneder har ført skibe over 20 tons uden for kystfart, kan indtil udgangen af året 1968 få sit sømæringsbevis påtegnet om, at han har ret til at føre ikke-passagerskib ikke over 300 tons i nordeuropæisk fart.“

I den af udvalget afgivne betænkning udtales i øvrigt følgende:

„Udvalget har overvejet tillige at give sætteskipperne adgang til at føre passagerskibe over 100 registertons i kystfart og indskrænket fart, men har dog afstået derfra, idet udvalget understreger et af handelsministeren givet tilsagn om at ville udnytte lovens muligheder for at give dispensation, hvor sikkerhedsmæssige grunde ikke taler derimod.“

I *bemandingsreglerne* gennemførtes i øvrigt under behandlingen følgende ændringer:

HK-grænsen for ikke-passagerskibe, hvis motor kan passes af *personer med duelighedsbevis i motorpasning*, forhøjedes fra 250 HK til 300 HK, jfr. § 6.

Hvad angår *fiskerskibe*, indsattes som en tilføjelse til § 27 følgende bestemmelse:

„I *fiskemotorskibe med motor af ikke over 500 HK*, der af direktoratet for statens skibstilsyn i skibets farts-certifikat er karakteriseret som værende af *enkel konstruktion og virkemåde*, kan motoren dog betjenes af en *person med duelighedsbevis i motorpasning*.“

Et væsentligt punkt inden for bemandingsreglerne, som der ikke opnåedes enighed om i det i 1956-57 nedsatte udvalg, var spørgsmålet om *styrmands-aspiranterne*. Under henvisning til en mellem Dansk Dampskibsrederiforening og Sømændenes Forbund i Danmark bestående aftale om, at aspiranter ikke skulle indgå i den foreskrevne underordnede dæksbesætning, var der i det oprindelige lovforslag ikke medtaget nogen bestemmelse herom.

En sådan var derimod optaget i nærværende lovforslags § 7, stk. 7. Bestemmelsen, der under behandlingen ændredes på et enkelt punkt, fik i sin endelige skikkelse følgende ordlyd:

„Personer, der som *lærlinge eller aspiranter* er antaget til uddannelse til *styrmand*, kan *kun i undtagelsestilfælde medregnes til det foreskrevne dæksmandskab*.“