

[Handelsministeren.]

sættelser er givet, gerne give udtryk for, at der i almindelighed må siges at være tilfredsstillende forhold ved disse eftersyn.

Det andet spørgsmål, det ærede medlem rejste, var spørgsmålet om oppustelige gummiredningsflåder i skibe. Jeg kan oplyse, at der gennem flere år har været arbejdet med dette spørgsmål. Allerede i slutningen af 1959 fremlagdes et udkast til bekendtgørelse om oppustelige gummiredningsflåder i skibe for et af Søfartens Fællesråd nedsat underudvalg vedrørende redningsmidler. Udkastet indeholdt forslag til indførelse af sådanne flåder såvel i handelsskibe, hvor sikkerhedskonventionens bestemmelser ikke stillede sig hindrende derfor, som i fiskerskibe. Under mødet indtog repræsentanter for de søfarendes organisationer imidlertid det standpunkt, at spørgsmålet, for så vidt angik handelsskibe, burde vente, til resultatet af den i det følgende år i London berammede sikkerhedskonference forelå. For fiskerskibes vedkommende blev der under den 22. december 1960 udstedt en bekendtgørelse om disses udstyr med oppustelige redningsflåder.

Ved sikkerhedskonferencen i London blev der fra flere sider stillet forslag om, at gummiredningsflåder i handelsskibe delvis skulle kunne erstatte de almindelige redningsbåde, men efter en uheldig demonstration af en ikke-godkendt gummiredningsflåde blev de søfarendes danske repræsentanter betænkelige ved at lade sådanne flåder delvis erstatte de foreskrevne redningsbåde, hvorfor man sammen med flere andre lande gik imod dette forslag, der derfor ikke blev vedtaget.

Den ny sikkerhedskonvention foreskriver imidlertid, at der om bord i lastskibe ud over redningsbådene skal findes flåder til mindst halvdelen af besætningen. Disse flåder kan enten være oppustelige gummiredningsflåder eller faste flåder, som i så fald skal kunne yde lige så god beskyttelse for de på flåderne værende personer, som de oppustelige gummiredningsflåder yder. Bestemmelsen om flåder til mindst halvdelen af besætningen er ny i de internationale bestemmelser, men den har i adskillige år været gældende for danske skibe, og ved bekendtgørelse af 8. februar 1957 om redningsflåder i skibe blev det tilladt at

erstatte de faste flåder med oppustelige gummiredningsflåder.

For så vidt angår det ønske, som det ærede medlem rejste, om at mandskabsorganisationerne repræsenteres i skibstilsynet, skal jeg bemærke, at disse organisationers medlemmer normalt ikke vil have de fornødne faglige kvalifikationer til at bestride arbejdet, medmindre de har fået den videregående uddannelse, der kræves for at blive skibsfører eller maskinmester, eventuelt ingeniør. Arbejdet kræver, at de pågældende enten er skibsbygningskyn-dige, maskinkyndige eller navigationsud-dannede. En skibsinpektørs opgave vil ikke kunne begrænses til de dele af tilsyns-arbejdet, som her er nævnt, f. eks. tilsyn med redningsmidler, kahrtstudstyr o. lign. Spørgsmålet om, hvorvidt der på anden måde vil kunne bibringes mandskabsor-ganisationerne indseende med skibstilsynets virksomhed, er genstand for overvejelse i handelsministeriet i øjeblikket.

Det sidste spørgsmål, det ærede medlem rejste, var spørgsmålet om et redningsskib i Østersøen, og her kan jeg oplyse, at vi af redningsskibe her i landet kun har fiskeriministeriets „F. V. Mortensen“ og „Vestkysten“, der er stationeret på Jyllands vestkyst, samt „Jens Væver“, der i laksesæsonen er stationeret i Østersøen og virker som redningsskib for laksefiskerne. Andre decide-rede redningsskibe findes ikke her i landet, og dem, vi har, har først og fremmest til opgave at bistå fiskerskibene, selv om de til-lige indgår i det beredskab, som påregnes at være til rådighed i tilfælde, der forudsætter hjælp til andre skibe.

Spørgsmålet vedrørende redningstjene-sten henhører i øvrigt ikke under handels-ministeriet, men er underlagt forsvars-ministeriet, bl. a. fordi det i høj grad er dettes personel og materiel fra søværn og luftvåben, der i en given situation må sættes ind i redningsaktioner.

Hvad endelig angår spørgsmålet om sømandslovens revision, vil jeg gerne sige, at sømandsloven af 7. juni 1952, der trådte i kraft den 1. januar 1953, er blevet til efter et indgående kommissionsarbejde, hvori deltog repræsentanter for alle inter-esserede parter, bl. a. de 7 søfartsorganisa-tioner samt redernes organisationer. Loven byggede på fællesnordiske forhandlinger,